THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
VE
1902'

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundvierzigster Jahrgang.

1902.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1902.

LIBRARY UNIVERSITY OF ILLINOIS URBANA

VERZEICHNISS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

im

Jahrgang 1902

abgedruckten grösseren Abhandlungen.

Abkürzungslinie München-Innsbruck. 37.
Abrechnungswesen. Vereinfachung im Güterverkehr. 261.
„ desgl. im Personen- und Gepäckverkehr. 1331. 1349. 1487. 1553.
Afrikanische Bahnen (Baukosten) und Strassenlokomotivverkehr. 1174.
Albulabahn. 1011.
Alkoholfrage u. Eisenbahnbeamte. 895.
Alkoholmissbrauch. Bekämpfung. 1057.
Allgem. Bedingungen für den Wagenverkehr zwischen den preuss.-hess. Staatsbahnen u. d. anschliessenden Privatneben- u. Kleinbahnen. 105.
Altenbekener Eisenbahnunglück. 148.
desgl. vor Gericht. 428.
„ Sachverständigenaussage in der Gerichtsverhandlung. 505.
Arbeiterzüge in London. Geschichte. 287
Astrachan-E. Bau u. Bedeutung. 1205.
Aufhalten von Bahnzügen in Endbahnhöfen durch Sandgleise. 109.
Ausschluss der Haftung der Eisenbahnen für empfindliche Güter. 823.
Australiens Eisenbahnen. 599.

Bagdadbahn. 117.
Bahnärzteversammlung in München. 1156.
Bahnbauten i. Deutsch-Südwestafrika. 959.
Bahngesetz für das Herzogthum Oldenburg. 367.
Baubericht der preuss. Staatsbahnverwaltung. 403.
Bauführerprüfung. Ersatz durch die Diplomprüfung u. Zulassung der staatlich geprüften Bauführer und Baumeister zur Doktor-Ingeniör-Promotion in Preussen. 1441.
Baukosten afrikan. Bahnen u. Strassenlokomotivverkehr. 1174.
Baukredite der preuss. Staatsbahnen. 146.
Baumwuchs an den Bahnstrecken. Beseitigung. 1377. 1475.
Bayer. Staatsbahnen. Betriebsergebnisse in 1901. 1334.
Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs. 1057.
Berliner elektr. Hoch- u. Untergrundbahn. Beschreibung. 33. 66. 121. 161.
„ Eröffnungsfeier. 245.
„ Einiges über Verkehr, Tarif u. Betrieb. 468.
„ Verkehr. 859.
„ Aenderungen und Erweiterungen 1522. 1535.
Berliner Stadtbahn. Zusammenfassung des Verkehrs derselben u. der anschliessenden Vorortstrecken. 1519.
Besteigen u. Verlassen fahrender Züge. 538.
Betriebsergebnisse der bayer. Staats-E. in 1901. 1334.
„ der grossen französ. Netze in 1901. 1238.
„ der österr. Staatsbahnverwaltung in 1901. 909.
„ der preuss.-hess. Staatsbahnen in 1900. 305.
Blitzzüge Newyork-Chicago. 1269.
Blockmeldungen u. Deckung liegen gebliebener Züge. Eintragung. 847.
Blocksignalanordnung (Grassmann's) für eingleisige Strecken. 955.
Blocksignale (selbstthätige) der amerikan. Bahnen. Englisches Urtheil darüber. 1439.
Blocksignaleinrichtungen (selbstthätige) der Budapester elektr. Untergrundbahn. 383.
Borsig's 5000. Lokomotive. 782. 874.
Braehmer, Geh. Sanitätsrath, †. 983.
Brasilien. Deutsche Eisenbahnpläne im Staate St. Catharina. 1206.
Bregenzerwaldbahn. 933. 1251.
Britische Ueberlandbahn nach Indien. 897.
Britisch-Indiens Eisenbahnen. 711.
Budgetrecht (parlamentarisches) u. Staatsbahnverwaltung i. d. Schweiz. 1224.
Burgdorf-Thun. Elektr. Vollbahn. 499.

Cincinnati-Southernbahn und ihre Verbesserungen. 554.
Cölner Stücklohnverfahren. 747. 916.

Deutsche Eisenbahn-Einheitsbestrebungen. Geschichte. 303. 319.
Deutsche Eisenbahnpläne im brasilian. Staate St. Catharina. 1206.
Deutscher Eisenbahngütertarif Theil I. 1455. 1472.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Kundmachung 32. 763.
„ Kundmachung 12. 1267.
Deutsche u. französ. Kleinbahnen am Ende des 19. Jahrhunderts. 399.
Deutsch-Südwestafrika. Bahnbauten. 959.
Diplomprüfung. Ersatz für die Bauführerprüfung und Zulassung der staatlich geprüften Bauführer und Baumeister zur Doktor-Ingeniör-Promotion in Preussen. 1441.
Dircksen-Denkmal. 1223.
Disziplinarrecht (preuss.). 735.
Düsseldorfer Ausstellung. 569. 665. 1107.
Düsseldorf-Reisholz. 1219.
Durchquerung der Strasse Unter den Linden in Berlin mittelst elektr. Bahn. 37.
Durchrangiren von Anwärtern für die erste Anstellung u. Beförderung im Bereich der preuss.-hess. Staatsbahnverwaltung. 987.

Einnahmeausfall. Wie gross ist dieser bei Einführung des den Rückfahrkarten zu Grunde liegenden Einheitspreises? 567.
Einschienige Schwebebahn als Stadt- und Schnellverkehrsmittel. 971.
Eintragung der Blockmeldungen und Deckung liegen gebliebener Züge. 847.
Eisenbahnachsen. Prüfung auf elektr. Wege. 664. 931.
Eisenbahnaufsicht (staatliche) in den Vereinigten Staaten von Amerika. 292.
Eisenbahnbau u. Niedergang des Dorfes in Russland. 520.
Eisenbahnbeamte u. Alkoholfrage. 895.
Eisenbahnbetriebsdienst (mittlerer). Verwendung akademisch gebildeter Techniker. 21. 923. 1050.
Eisenbahnen Deutschlands, Englands u. Frankreichs in 1897—1899. 537.
Eisenbahnen im Burenkriege. 241.
Eisenbahnen u. Städte-Entwickelung. 322.
Eisenbahnfrage in Italien. 1236.
Eisenbahngütertarif Theil I (deutscher). 1455. 1472.
Eisenbahnmuseum in Wien. 999.
Eisenbahnnetz der Erde im 19. Jahrhundert. 614. 724.
Eisenbahnrecht (deutsches). Partikularismus in diesem. 1027. 1039.
Eisenbahnschnellfahrten des Prinzen Heinrich in Amerika. 416.
Eisenbahnsignale. Zur Frage der Verbesserung derselben bei Dunkelheit. 1364.
Eisenbahntöchterhort. 181.
Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. 195.
„ in der Schweiz. 984.
Eisenbahn-Verstaatlichungsanerbieten Preussens. 1235.

N.E. 1902

Elektrische Bahn Burgdorf-Thun. 499.
Elektrische Einrichtungen der englischen Vollbahnen. 568.
Elektrischer Bahnbetrieb. 485.
Elektrische Schwebebahn für Berlin. 1347.
Elfjährige Ministerlaufbahn. 779.
Englisches Urtheil über die selbstthätigen Blocksignale der amerik. Bahnen. 1439.
Entwickelung des Waarenverkehrs der ungar. Staatsbahnen seit 1893. 451.
Ergebnisse der Schnellfahrversuche zwischen Marienfelde u. Zossen. 871.
Ertrag der ungar. Eisenbahnen I. Ranges in 1900. 765.

Fahrgeldrückzahlung. Hat der Reisende darauf Anspruch wegen Ueberfüllung des Wagens? 2.
Fahrgeschwindigkeit der amerik. Bahnen. 1303.
Fahrgeschwindigkeiten auf deutschen Bahnen. 1091.
Fahrgeschwindigkeit und Fahrpreise der italien. Bahnen. 551.
Fahrkartensteuer in Oesterreich. 809.
Fahrplankonferenz (europäische). 793.
Fest der 5000. Lokomotive. 782.
Fest in der Maschinenfabrik der österr.-ungar. St.-E.-G. 898.
Festschrift der Firma A. Borsig anlässlich der Fertigstellung der 5000. Lokomotive. 874.
Feststellung u. Ablieferung der Verkehrseinnahmen. 353.
Finanzielle Ergebnisse der preuss.-hessischen Eisenbahngemeinschaft in 1900. 49.
Finanzordnung der preuss. Staatsbahnen. Schlussband. 792.
Frachtzuschlagsforderungen des § 35 V.-O. Verjährung. 553.
Französische Ansichten über deutsche Eisenbahnen und über die Entstehung des preuss. Staatsbahnnetzes. 923.
Französische Bahnen. Rückkauf. 945.
„ desgl. Betriebsergebnisse der grossen Netze in 1901. 1238.
Französischer Rundreiseverkehr. 696.
Französische u. deutsche Eisenbahnverhältnisse in französischer Beleuchtung. 588.

Gepäckbeförderung auf dem Bahnhof Quai d'Orsay der Orléansbahn in Paris. 1283. 1299.
Geschichte der Arbeiterzüge Londons. 287.
„ der deutschen Eisenbahn-Einheitsbestrebungen. 303. 319.
Gesetzentwurf, betr. die Haftung für Sachschaden beim Eisenbahnbetrieb in Württemberg. 750.
Getreideanhäufungen auf den russischen Bahnen. 1442.
Grassmann's Blocksignalanordnung für eingleisige Strecken. 955.
Güterbewegung auf den russ. Eisenbahnen in 1900. 1315.
Güterverkehr in England. Bemerkungen darüber. 209.
„ Vereinfachung des Abrechnungswesens. 261.
Güterwagen - Kontrolverschluss, Bauart Stefan. 817.

Haftung der Bahn bei Beförderung in offenen Wagen. 168.
„ desgl. bei Tödtung u. körperlicher Verletzung von Unzurechnungsfähigen. 611.
„ desgl. für Beschädigungen bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung. 1302.
„ desgl. für empfindliche Güter. Ausschluss betr. 823. 835.
Haftung der Bahn für Sachschaden beim Eisenbahnbetrieb in Württemberg. Gesetzentwurf. 750.
„ desgl. für Ueberfüllung der Personenwagen. 791.
Hochspannungslokomotive von Siemens & Halske. 1271.
Höchste Zugbelastung oder beschleunigter Umlauf von Gütern und Wagen? 1126.

Indiens (Britisch-) Eisenbahnen. 711.
Internat. Uebereinkommen über den Eisenbahn - Frachtverkehr. Art. 40 Abs. 1 u. 3. 1123. 1142.
Italien. Bahnen. Fahrgeschwindigkeit u. Fahrpreise. 551.
„ Eisenbahnfrage. 1236.

Japan. Rückblicke auf eine 30 jährige Eisenbahnentwickelung. 883.
„ Verpfändung von Bahnen als Sicherheit für auswärtige Anleihen. 958.

Karlsruher Bahnhofsumbau. 682.
Kilometerhefte der Eisenbahnen. 680.
Klassenzahl im Personenverkehr. Verminderung. 535.
Kleinbahnen (deutsche u. französ.) am Ende des 19. Jahrhunderts. 399.
Kohlenreste aus den Rauchkammern u. Aschkasten der Lokomotiven. 749. 784. 885. 1023. 1087. 1134. 1317.
Krupp †. 1425.
Kundmachung 32 des D. E.-V.-Verbandes. 763; desgl. 12. 1267.

Leipziger Bahnhöfe. Umbau. 275.
Lokomotive, 5 000. der Firma A. Borsig. 782.
Londoner Arbeiterzüge. Geschichte. 287.
Londons neue Untergrundbahnen. Streit darum. 1424.
Luftdruck-Erkrankungen. 1171. 1187.

Main-Neckarbahn. 50. 72. 193. 1158. 1203.
Mandschurische Bahnen (russische). 973.
Maschinenbestellungen (französische) in Deutschland. 92.
Maybach, v. Zum 80. Geburtstage. 1423.
Mecklenburg. Eisenbahnen in 1900/01. 24.
„ desgl. in 1901/02. 1379.
Meldung (selbstthätige) über das Besetztsein von Gleisen und die Signalstellung. 1471.
Milchverkehr. Entwickelungsgeschichte. 1287.
Ministerlaufbahn. Eine elfjährige. 779.
Miquel, v. Zum Andenken. 1055.
München-Innsbruck. Abkürzungslinie. 37.

Newyorker Schnellverkehrsbahnen. 1041. 1447.
Nordtirolische Eisenbahnfrage. 890.

Oesterreich. Etat des Eisenbahnministeriums. 647.
Oesterreichische Eisenbahnstatistik für 1900. 149.
„ Fahrkartensteuer. 809.
„ Staatsbahnverwaltung. Ergebnisse in 1901. 909.
Oesterr.-ungar. St.-E.-G. Fest in der Maschinenfabrik. 898.
Oldenburg. Bahngesetz. 367.
Osmiumlampe. Ihre Bedeutung für die elektr. Wagenbeleuchtung. 1394.
Otavibahn. 1191.

Pariser Stadtbahn. 483.
Parlamentarisches Budgetrecht u. Staatsbahnverwaltung in der Schweiz. 1224.
Partikularismus im deutschen Eisenbahnrecht. 1027. 1039.
Pensionskasse, Krankenkassen u. Unfallversicherung der Arbeiter bei den preuss.-hess. Staatsbahnen in 1900. 338.
Persiens Bahnbauten u. wirthschaftliche Erschliessung. 629.
Personenbeförderung auf Eisenbahnen. 146. 402.
Personentarife (neue) der Südbahn in Oesterreich u. Ungarn. 1551.
Personentarife. Zur Frage der Vereinfachung. 907.
Personentarif-Reform der sächs. Staatsbahnen. 1524.
„ in Württemberg. 807.
Personenverkehr. Verminderung der Klassenzahl. 535.
„ Selbstkosten. 1391. 1411.
„ Vereinfachung des Abrechnungswesens. 1331. 1349. 1487. 1553.
Plombenverschluss der Eisenbahngüterwagen. 1311.
Pollák-Virág'scher Schnelltelegraph. 1375. 1407.
Preussischer Staatshaushaltsetat f. 1902: Eisenbahnverwaltung. 94. Berathung. 471. 486. 506. 521.
Preussisches Disziplinarrecht. 735.
Preussisches Verstaatlichungsanerbieten. 1235.
Preuss. - hess. Eisenbahngemeinschaft. Finanzielle Ergebnisse in 1900. 49.
„ Etat. 94. Berathung. 471. 486. 506. 521.
„ Baukredite. 146.
„ Betriebsbericht f. 1900. 305.
„ Pensionskasse, Krankenkassen und Unfallversicherung der Arbeiter in 1900. 338.
„ Baubericht. 403.
„ Sommerfahrplan. 455.
„ Verminderung des Verwaltungsaufwandes. 723.
„ Schlussband der Finanzordnung. 792.
„ Durchrangiren von Anwärtern für die erste Anstellung u. Beförderung. 987.
„ Winterfahrplan. 1069.
Prüfung der Eisenbahnachsen auf elektr. Wege. 664. 931.

Reichsländische Eisenbahnen. Staatsrechtliche Stellung. 371.
Rettungs- u. Aufräumungsarbeiten bei Eisenbahnunfällen. 291. 323.
Rigaer Verkehrsanlagen. 1082.
Rückblick auf das Jahr 1901. 1.
„ auf eine 30 jährige Eisenbahnentwickelung in Japan. 883.
Rückkauf der französ. Bahnen. 945.
Rückzahlung von Fahrgeld wegen Ueberfüllung des Wagens. 2.
Russische Bahnen in der Mandschurei. 973.
Russland. Eisenbahnbau u. Niedergang des Dorfes. 520.
„ Getreideanhäufungen auf den Bahnen. 1442.
„ Reichsbudget für 1902 u. die Eisenbahnen. 227.
„ Schneeverwehungen auf den Bahnen. 1459.

Saarbrücke bei Hanweiler. Umbau. 108.
Sächsischer Durchgangsverkehr. 1143.
Sächsische Staats-E. Betriebsergebnisse in 1901. 1000.
„ Verkehr in 1901. 1014.
„ Rentabilität. 1505.
„ Reform des Personentarifs. 1524.
Schantung-E. 695.
Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen Russlands. 1459.
Schnellfahrversuche zwischen Marienfelde u. Zossen. Ergebnisse. 871.
Schnelltelegraph Pollák-Virág. 1375. 1407.

280786

Schnellverkehrsbahnen in Newyork. 1041. 1447.
Schnellzuglokomotiven, neue. 919.
Schutzwagen. Einstellung an den Schluss der Personenzüge. 225.
Schwebebahn (einschienige) als Stadt- u. Schnellverkehrsmittel. 971.
Schwebebahn für Berlin. 1347.
Schweiz. Eisenbahnverstaatlichung. 984.
„ parlamentarisches Budgetrecht und Staatsbahnverwaltung. 1224.
„ Bundesbahnen. 1506.
Selbstkosten des Personenverkehrs. 1391. 1411.
Selbstthätige Meldung über das Besetztsein von Gleisen u. die Signalstellung. 1471.
Sibirische E. 714. 921.
Sicherheitsmaassnahmen gegen Zusammenstösse der Eisenbahnzüge von gleicher Fahrrichtung. 1489.
Sicherung der Eisenbahnzüge. 259.
Siemens', Dr. Georg v., Verdienste um grosse Eisenbahnunternehmungen. 415.
Signale. Zur Frage der Verbesserung derselben bei Dunkelheit. 1364.
Simplon. 1538.
Simplontunnel. Arbeiten daran. 335. 351.
Sommerfahrplan der preuss.-hess. Eisenbahngemeinschaft. 455.
Staatseisenbahnen im russ. Reichsbudget für 1902. 1096.
Staatsrechtliche Stellung der reichsländischen Eisenbahnen. 371.
Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1900. 213.
„ der österr. Eisenbahnen f. 1900. 149.
„ der schweizer. Eisenbahnen. 737.
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins D. E.-V. für 1900. 826. 838. 849.
Strassen- und Baufluchtgesetz. Maassnahmen gegen die Einengung der Eisenbahnanlagen infolge Bebauung der angrenzenden Grundstücke. 89.
„ Wahrung der öffentl. Interessen gemäss § 6. 1363.
Streckert, Geheimerath †. 519.
Streit um die neuen Untergrundbahnen Londons. 1424.
Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen. Versuchsfahrzeuge. 643. 736.
Stücklohnverfahren, Cölner. 747. 916.
Südbahn. Neue Personentarife in Oesterreich u. Ungarn. 1551.

Tarifreformer (schwäbischer). 22.
Techniker (akademisch gebildete) im mittleren Eisenbahnbetriebsdienst. 21. 923. 1050.
Thielen, Staatsminister v. 70. Geburtstag. 145. 177.
Tragfähigkeit. Steigerung bei den Güterwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. 1139.
Tschadsee-Eisenbahnpläne. 1554.

Unfallgefahr für die Bediensteten der österr. Eisenbahnen. 4. 1490.
Ungar. Eisenbahnen I. Ranges. Ertrag in 1900. 765.
Ungar. Staatsbahnen. Entwickelung des Waarenverkehrs seit 1893. 451.
Ungar. Vizinalbahnen in 1900. Ertrag. 1043.
Untergrundbahnen Londons (neue). Streit darum. 1424.

Verband Deutscher Bahnärzte. Versammlung in München. 1156.
Verband Deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter. 23.
Verbesserung unserer Eisenbahnsignale bei Dunkelheit. 1364.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Betriebslängen am 1./1. 02. 228.
„ Preisausschreiben. 427.
„ Vereinsreiseverkehr. Beitritt der französ. Bahnen. 484; desgl. der Hamburg-Amerikalinie u. des Nordd. Lloyd. 1144.
„ Vereinsversammlung. 1067. 1079.
Vereinfachung der Personentarife. 907.
Vereinfachung des Abrechnungswesens im Güterverkehr. 261.
„ desgl. im Personen- und Gepäckverkehr. 1331. 1349. 1487. 1553.
Verein gegen Missbrauch geistiger Getränke. 1252.
Vereinigung enthaltsamer Deutscher Eisenbahner. 340.
Vereinsreiseverkehr. 1204.
„ Beitritt der französ. Bahnen. 484.
„ Eintritt der Hamburg-Amerikalinie u. des Nordd. Lloyd. 1144.
„ Ergebnisse desselben in 1901. 1319.
„ Verkehr mit Schweden. 430.
Verjährung. 386.
„ der Frachtzuschlagsforderungen des § 35 V.-O. 553.
Verjährungseinrede des § 91 der V.-O. 627.
Verkehr mit Schweden auf zusammenstellbare Vereins-Fahrscheinhefte. 430.
Verkehrsanlagen in Riga. 1082.
Verkehrseinnahmen. Feststellung und Ablieferung. 353.
Verkehrsordnung. § 21 Absatz 2. 663.
„ § 87 Absatz 1 Ziffer I (1) u. Ziffer II (1). 1123. 1142.
Verkehrspolitische Wahrscheinlichkeitsberechnungen. 583.
Verkehrstechnik und Verkehrstechniker. 679.
Verkehrswesen im Kriege. 1426.
Verkehrszusammenfassung der Berliner Stadtbahn und der anschliessenden Vorortstrecken. 1519.
Verminderung der Klassenzahl im Personenverkehr. 535.
Verpfändung japanischer Bahnen als Sicherheit für auswärtige Anleihen. 958.
Verschub- (Sammel- und Vertheilungs-) Bahnhof in Chicago, neuer. 354.
Verstaatlichungsanerbieten Preussens. 1235.
Versuchsfahrzeuge der Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen. 643. 736.
Verwaltungsaufwand. Verminderung bei der preuss.-hess. Eisenbahngemeinschaft seit 1894/95. 723.
Verwendung akademisch gebildeter Techniker im mittleren Eisenbahn-Betriebsdienst. 21. 923. 1050.
Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern u. Aschkasten der Lokomotiven. 749. 784. 885. 1023. 1087. 1134. 1317.
Verzögerungsgebühr. Berechnung bei Wagendecken. 1013.
Viehbeförderungskurse (direkte). 257.
Vorsignal. 943.

Waarenverkehr der ungar. Staatsbahnen. Entwickelung seit 1893. 451.
Wagenkuppelung (selbstthätige). Einführung, Bauart u. Bewährung auf den nordamerik. Bahnen. 271.
Wagenkuppelung (selbstthätige) u. Unfallgefahr. 467.
Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit. 1030.
Wagenverkehr zwischen den preuss.-hess. Staatsbahnen u. d. anschliessenden Privatneben- u. Kleinbahnen. Allg. Bedingungen. 105.
Weichenverbindungen. Einheitliche Ausgestaltung. 1155.
Wex, Präsident, †. 246.
Winterfahrplan der preuss.-hess. Eisenbahngemeinschaft. 1069.
Wirthschaftliches im Gefolge der sibirischen Bahn. 921.
Württemberg. Nebenbahnvorlage in der Kammer der Standesherren. 260.
„ Gesetzentwurf, betr. die Haftung für Sachschaden beim Eisenbahnbetrieb. 750.
„ Personentarifreform. 807.

Zollabfertigung u. Bahnbetrieb. 1503.
Züge (fahrende). Besteigen u. Verlassen. 538.
Zugbelastung (höchste) oder beschleunigter Umlauf von Gütern und Wagen? 1126.
Zugverspätungen u. Rechte des internat. Publikums. 93.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 1. | 1. Januar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1901.
Hat der Reisende einen Anspruch auf Rückzahlung von Fahrgeld wegen Ueberfüllung des Wagens?
Die Unfallsgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen.
Nachrichten:
Deutschland: Neue Bestimmungen über die Gewährung von Prämien für die Entdeckung oder Verhütung von Schäden an den Eisenbahnen. — Staatliche Bauthätigkeit zur Minderung der Arbeitsnoth. — Rede des sächsischen Staatsministers v. Watzdorf. — Beschaffung von Kleineisenzeug. — Beschäftigung einheimischer Arbeiter bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen. — Seehafenausnahmetarif. — Abrechnung mit der Postverwaltung im Bereiche der preuss.-hess. Staatseisenb. — Bahnsteigsperre. — Oldenburgische Eisenbahnpläne. — Tagesordnung der 41. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths Hannover-Münster. — Deutsch. Eisenbahnverkehrsverband. — Bayer. Stsb. Verkehrseinschränkungen. — Ergebnisse der Wagengestellung im Ruhrkohlenrevier. — Verkehr und Einnahmen der württemb. Staatseisenb. — Ruppiner Kreisbahn. — Abgabe von Feuerungsmaterial an das Personal der bayer. Verkehrsanstalten. — Eisenbahnverein zu Stettin. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Diensteintheilung bei der Südbahn. — Verkehr auf der Südbahn in den Herbstmonaten. — Selbstthätige Luftsaugebremse, erweiterte Verwendung derselben. — Internationale Sommerfahrplankonferenz. — Oesterreichische Staatsbahnen, Einnahmen im November. — Lokomotivbestellungen der österreichischen Staatsbahnen. — Wasserkraftanlage beim Bau des Karawankentunnels. Wünsche der Beamten der Staatsbahngesellschaft. — Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Oktober 1901. — Verstadtlichung der Wiener Strassenbahnen.
Ungarn: Ungar. Investitionsanleihe. — Tarifbegünstigungen der ungar. Staatsb. — Keine Blitzgefahr in den elektrischen Wagen.
Uebrige europäische Länder: Schweizerische Nordostbahngesellschaft. — Eine zweite Eisenbahnverbindung mit Chamonix. — Staatsbahnen und Volksvertretung in der Schweiz. — Valsuganab. — Zufahrtslinie zum Simplon. — Unfall des Nord-Süd-Brenner-Expresszuges. — Manchesterseekanal. — Spanische Eisenbahnprojekte. — Lagergebühren auf den russischen Bahnen bei verweigerter Annahme der Güter. — Beförderung von Geisteskranken usw. auf den russischen Eisenbahnen.
Fremde Welttheile: Ugandabahn. — Brasilianische Bahnbauten. — Chinesische Ostbahn.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick auf das Jahr 1901.

Die Ebbe des wirthschaftlichen und mit ihm des Verkehrslebens, die zu Anfang des Jahres schon eingesetzt hatte, dauerte während seines ganzen Verlaufs an, und man kann jetzt an der Schwelle des neuen Jahres nur die durch einige Anzeichen bekräftigte Hoffnung aussprechen, dass der tiefste Stand erreicht ist und nun der Fluthstrom allmählich wieder einsetzt. Ein Jahr mit langsam sinkendem Verkehr und entsprechend sinkenden Einnahmen ist für die Eisenbahnwelt naturgemäss nicht ein Jahr grosser Erfolge, bedeutender Ereignisse. Die natürliche Folge jener Erscheinungen ist das Streben, die Ausgaben zu vermindern, die Wirthschaftlichkeit des Betriebes zu vergrössern. Solche Zeiten pflegen der Auffindung neuer Mittel zu diesem Zwecke günstig zu sein und haben darin ihr Gutes. Vereinfachungen in der Verwaltung, Verminderung des Schreibwesens, Verbesserung der Wagenausnutzung, Vereinheitlichungen im Betriebe — das sind Bestrebungen, die in solcher Zeit gedeihen. Dagegen werden Tarifreformen, wie lebhaft sie auch von einem Theil der Presse und vielfach von der sogenannten öffentlichen Meinung gefordert werden, unter solchen Verhältnissen über vorbereitende Maassregeln kaum hinausgelangen. Die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen, die jedenfalls im Vereinsgebiet die einschneidendste Tarifmaassregel des Jahres war, und die vor kurzem stattgehabten Berathungen der süddeutschen Staatsbahnverwaltungen kann man wohl auch nur als eine Vorbereitung weiterer Schritte auffassen, die jedoch von einer wesentlichen Besserung der wirthschaftlichen Lage abhängig und daher vorläufig in die Ferne gerückt sind.

Eher als Tarifermässigungen würden Tariferhöhungen jetzt den Gegenstand der Erwägung bilden können. Wir sehen, dass in Oesterreich die Fahrkartensteuer, die doch nur als eine mittelbare Tariferhöhung zu betrachten ist, Aussicht hat, Gesetz zu werden. Auch ausserhalb des Vereinsgebietes tauchen sehr energische Bestrebungen in dieser Richtung auf. Uns scheint es ein sehr beruhigendes Zeichen für den gefahrlosen Charakter der jetzigen Ebbe, dass in Deutschland wenigstens Gedanken an so einschneidende Maassregeln, wie sie die allgemeine 20 prozentige Frachttariferhöhung des Jahres 1874 war, nicht einmal aufzutreten wagen — so weit entfernt ist die jetzige Lage von dem damaligen „Krach“.

Von Vereinheitlichungen im Eisenbahnwesen war in Deutschland im verflossenen Jahre recht oft die Rede, und wir sind nicht müde geworden, zu betonen, dass durch solche sowohl die wirthschaftliche, wie die nationale Wohlfahrt gefördert werden könnte. Die Bewegung nach dieser Richtung hin war lebhaft genug — wir erinnern nur an die Beschlüsse der württembergischen Handelskammern —, aber wir bescheiden uns, dass es auf diesem Wege langsam geht. Gerade weil die Frage nicht nur eine wirthschaftliche, sondern auch eine nationale ist, muss ihre natürliche Entwickelung ruhig abgewartet werden. Gefahr ist ohnehin nicht im Verzuge. Uebrigens hat uns der Schluss des Jahres in der Verständigung der betheiligten Staaten über Vereinfachungen in der Verwaltung der Main-Neckarbahn einen sehr erfreulichen Schritt nach vorwärts gebracht.

Unsere oben angedeutete Hoffnung, dass die Ebbe des wirthschaftlichen Lebens und damit des Verkehrs jetzt ihren tiefsten Stand erreicht hat, folgt aus unserer Gesammtauffassung der Lage und stützt sich auf eine nicht geringe Anzahl von Zeichen. Wir haben wiederholt dargelegt, dass der Aufschwung der Jahre 1897 bis 1899 ein durchaus gesunder und dass daher der Rückgang, den die Jahre 1900 und 1901 zeigten, nur eine Stauung in dem Tempo der Vorwärtsbewegung war. Obgleich im vergangenen Jahr in Deutschland die Krise einiger Hypotheken- und Kreditbanken und einiger weniger industrieller Unternehmungen starke Beängstigungen hervorriefen, so muss man sich doch gegenwärtig halten, dass es sich dabei nur um vereinzelte Erscheinungen handelte. Zeigen auch die

Kurse der industriellen und Bankpapiere an der Börse schwere Einbussen, so sind dafür die festen zinstragenden Papiere wieder im Steigen begriffen. Der landesübliche Zinsfuss ist etwas zurückgegangen und erleichtert dadurch neue Unternehmungen, denen auch das Herabgehen der übermässig gestiegenen Preise der Löhne und Materialien günstig ist. Namentlich das Eisen und alles, was mit ihm zusammenhängt, ist bekanntlich im Preise gewichen. Dagegen behauptet der Grundstoff, von dem fast die ganze Industrie und damit auch der Verkehr am meisten abhängig ist, die Kohle, noch immer einen ungewöhnlich hohen Preis. Die Förderungseinschränkungen und die Kohlenringe können dies unmöglich allein bewirken, vielmehr sehen wir hierin das Zeichen fortgesetzt starker Nachfrage und damit einer noch immer günstigen Gesammtlage der Kohle verbrauchenden Industrie. Die in dieser Zeitung regelmässig veröffentlichten Ausweise über den Kohlen- und Koksversand im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier zeigen nur geringe Abnahmen, sowohl in der Förderung, wie im Versand; ja, in Oberschlesien ist sogar noch nach dem letzten Ausweis eine Steigerung bemerkbar, und auch im Ruhrrevier sind in der ersten Hälfte des Dezember wieder mehr Kohlen versandt, als in der gleichen Zeit des Vormonats. Dass die Kohlen nicht auf Lager gehen, weiss jeder; sie werden also in den Betrieben verbraucht und sonach können diese nicht beschäftigungslos sein, wenn auch die erzielten Gewinne nicht überall die zum Theil übermässige Höhe der letztvergangenen Jahre erreichen.

Dass die Klagen über die Arbeitslosigkeit, die in der letzten Zeit erhoben wurden, vielfach übertrieben waren, ist durch eine Anzahl von Veröffentlichungen festgestellt worden. Jedenfalls werden die im neuen Jahre einsetzenden grossen Arbeitsaufgaben, wie sie ganz besonders durch die deutschen Staatsbahnverwaltungen werden gestellt werden, den im Verkehr etwa verfügbar gewordenen Kräften ebenso wie einer Anzahl von Industrien lohnende Beschäftigung gewähren. Keine Zeit kann geeigneter sein, als die jetzt kommende zur Durchführung grosser öffentlicher Bauten, zunächst also Eisenbahnen im besonderen. Die Möglichkeit, einer Anzahl von Industrien bei mässigen Preisen lohnende Beschäftigung zu geben und zugleich grössere Arbeitermengen, die im Verkehrs- und Betriebsdienst entbehrlich wurden, im Baudienst zu verwenden, fordert zu reger staatlicher Bauthätigkeit auf, und es darf wohl gehofft werden, dass in ganz Deutschland uns das nächste Jahr eine besonders reiche Blumenlese neu zu erbauender Bahnen bringt. In Oesterreich ist ein solches Vorgehen bekanntlich in dankenswerther Weise durch das in Ausführung begriffene grossartige sogen. Investitionsprogramm bereits sicher gestellt.

Auch der Bau von Kleinbahnen, deren Verkehr unter der Stockung der letzten Vergangenheit bei der noch geringen Entwickelung dieser Unternehmungen mehr gelitten hat als der der Haupt- und Nebenbahnen, wird hoffentlich im kommenden Jahre wieder in lebhafteren Fluss kommen; bei ihnen ist billiger Bau besonders wichtig, und dieser wird durch die gesunkenen Preise ermöglicht. Es wäre in hohem Maasse erwünscht, wenn sie den Anstoss zu einer lebhafteren Entwickelung des Kleinbahnbaues gäben, die namentlich für das Gedeihen der deutschen Landwirthschaft von unendlicher Bedeutung ist.

Die bisher aufgeführten Punkte werden freilich nicht genügen, die vorhandene Stockung zu beseitigen. Tritt aber noch die doch wohl ziemlich sicher zu erwartende Annahme der deutschen Zolltarif-Vorlage und im Anschluss daran der Abschluss langfristiger Handelsverträge hinzu, so ist immerhin gute Aussicht vorhanden, dass das neue Jahr mit besseren wirthschaftlichen Aussichten schliessen wird, als mit denen es begonnen hat.

Unter den Fortschritten im Eisenbahnwesen war im verflossenen Jahre keiner bedeutsamer, als die steigende Entwickelung des elektrischen Bahnbetriebes. Italien hat auf einer Reihe seiner nördlichen Linien elektrischen Betrieb mit Erfolg eingeführt. Auf den in dieser Zeitung sorgfältig verfolgten Fortgang der von der Berliner Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen angestellten Versuche sah man überall mit Spannung. Durch die Eröffnung der Elberfelder Schwebebahn ist ein ganz neues System des Bahnbaues in Wirksamkeit getreten; wie ein kürzlich im Verein deutscher Ingeniöre gehaltener Vortrag des englischen Ingeniörs Behr lehrte, wird eine grossartige Schnellbahn nach seinem System der Einschienenbahn zwischen den Städten Liverpool und Manchester demnächst zur Ausführung gelangen. Die bevorstehende Eröffnung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn bringt der deutschen Reichshauptstadt ein elektrisches Verkehrsmittel ersten Ranges, das in seiner Ausführung und in seinen Einrichtungen vorbildlich für alle derartigen Bauten sein wird. Die auch für das Eisenbahnwesen wichtige drahtlose Telegraphie hat eben bei Schluss des alten Jahres mit den ersten Zeichen den Ozean überflogen und wird voraussichtlich weitere Erfolge erzielen.

Von den grossen aussereuropäischen Eisenbahnunternehmungen ist im verflossenen Jahre die sibirische Bahn in der Hauptsache vollendet; auf der Ugandabahn sind die Schienen bis zum Viktoriasee vorgestreckt. Hoffentlich bringt uns das neue Jahr wenigstens den Baubeginn der deutschafrikanischen Mittellandbahn, so dass wir hoffen können, in einigen Jahren, wenn nicht den Viktoriasee, doch den Tanganika zu erreichen, dessen westliches Ufer dann voraussichtlich schon durch die verlängerte Kongobahn in Verbindung mit der Westküste Afrikas stehen wird. Unsere Bahnbauten in Südwestafrika und in China haben gute Fortschritte gemacht, das grosse deutsche Unternehmen der Bagdadbahn aber ruht einstweilen. Möchte das neue Jahr endlich auch in dieser Frage eine günstige Entscheidung bringen, die uns das verflossene noch schuldig geblieben ist.

Während der Eisenbahnbetrieb sich im Jahre 1901 im Ganzen günstig abwickelte und die Klagen über Wagenmangel ganz, die über Unregelmässigkeit des Betriebes ziemlich verstummt waren, brachte der Schluss des Jahres noch das schreckliche Eisenbahnunglück bei Altenbeken, eines der schwersten, die sich auf deutschen Bahnen je ereignet haben. Die Schuldfrage liegt ja klar, aber doch werden durch den Vorgang von neuem eine Anzahl von Fragen aufgeworfen, wie eine weitere Sicherung des Eisenbahnbetriebes herbeizuführen sein wird, und gewiss wird uns die nächste Zukunft in dieser Richtung neue Vorschläge und Lösungen bringen!

An Hoffnungen und Wünschen, die zu erfüllen, an Aufgaben, die zu lösen sind, ist, wie unser kurzer Ueberblick gezeigt hat, im Bereich des Eisenbahnwesens kein Mangel; möchten wir Anfang des nächsten Jahres überall gute Fortschritte verzeichnen können! v. M.

Hat der Reisende einen Anspruch auf Rückzahlung von Fahrgeld wegen Ueberfüllung des Wagens?

Wie s. Zt. auch in dieser Zeitung (Nr. 80 S. 1232, Nr. 86 S. 1332 Jahrg. 1901) berichtet war, hatte der Justizrath W. gegen die Eisenbahndirektion Berlin eine Klage auf Rückzahlung eines Theiles des von ihm bezahlten Fahrgeldes erhoben, weil auf der Strecke Charlottenburg-Wannsee das von ihm benutzte Abtheil II. Klasse eines Vorortzuges (zum Theil mit Reisenden III. Klasse) über-

füllt war. Die Reise hatte am Himmelfahrtstage 1901 stattgefunden. Durch Urtheil des Amtsgerichts I Berlin vom 5. Oktober 1901 war die Eisenbahnverwaltung zur Rückzahlung eines Theiles des Fahrgeldes verurtheilt worden.

Auf die vom Fiskus eingelegte Berufung hin hat die V. Civilkammer des Landgerichts I Berlin durch Urtheil vom 2. Dezember v. J. die Vorentscheidung aufgehoben und den Kläger mit seiner Klage kostenpflichtig abgewiesen.

Bei der Bedeutung dieses Rechtsstreites für die Gestaltung und Abwickelung des gesammten Personenverkehres dürfte es von allgemeinem Interesse sein, die Gründe kennen zu lernen, welche die Gerichte beider Instanzen zu einer abweichenden Entscheidung bestimmt haben.

Die Gründe des Urtheils vom 5. Oktober 1901 lauten:

„Der Personentransport auf Eisenbahnen ist, da er die Erreichung eines Erfolges, die Beförderung von Ort zu Ort, bezweckt, nach den Regeln des Werkvertrages zu beurtheilen. Es finden daher, soweit nicht besondere Vorschriften entgegenstehen, die Bestimmungen des B. G.-B. über die Minderung (§ 634 daselbst) Anwendung. Der von dem Beklagten herangezogene § 14 der Verkehrsordnung passt nun auf den vorliegenden Fall deswegen nicht, weil er die Rechte und Pflichten des Reisenden bei Antritt der Reise regelt, während hier eine erst während der Dauer der Reise eingetretene Ueberfüllung in Frage steht. Da der beabsichtigte Erfolg, die Beförderung von Berlin nach Potsdam, erreicht ist, so kann der Kläger weder für die ganze Strecke, noch für eine Theilstrecke Ersatz des vollen Fahrpreises fordern. Es ist dem Beklagten auch zuzugeben, dass der Reisende sich gewisse, durch vorübergehende Ueberfüllung der Wagenabtheile hervorgerufene Unbequemlichkeiten ab und zu gefallen lassen muss. Aber diese Duldungspflicht des Reisenden hat naturgemäss ihre Grenze, welche in concreto unter Berücksichtigung der Verkehrssitte durch richterliches Ermessen zu finden ist. Es kann nun nach Ansicht des erkennenden Gerichts keinem Zweifel unterliegen, dass im vorliegenden Fall eine gröbliche und nicht zu duldende Ueberfüllung des Eisenbahnabtheiles stattgefunden hat und dass eine derartige an Feiertagen hin und wieder eintretende erhebliche Ueberfüllung von Vorortzügen noch nicht zur Verkehrssitte geworden ist, sondern von einem grossen Theil des Publikums schwer empfunden wird. Daher ist der Ansicht des Klägers, dass der Transport von Charlottenburg bis Wannsee durchaus minderwerthig war, beizupflichten.

Auch sein Verlangen, den herabgeminderten Preis nach der Taxe für Militärfahrkarten zu bemessen, erscheint nicht unbillig, um so weniger als auch für Militärtransporte eine Maximalgrenze der zu befördernden Personenzahl festgesetzt ist."

Das in der Berufungsinstanz ergangene Urtheil ist wie folgt begründet:

„Die Berufung erschien begründet. Allerdings erscheinen die Ausführungen des Beklagten, dass der Minderungsanspruch des Klägers ausgeschlossen sei, weil der § 14 der Eisenbahn-Verkehrsordnung den Umfang der Verpflichtungen der Eisenbahn auch für den Fall der Ueberfüllung der Wagenabtheile erschöpfend regele und somit aus dem Umstande, dass er für diesen Fall einen Anspruch des Reisenden auf Minderung des Fahrpreises nicht vorsehe, folgere, dass der Gesetzgeber diesen Anspruch auch für den Fall der während der Fahrt eintretenden Ueberfüllung habe ausschliessen wollen, als verfehlt. Der § 14 Abs. 1 cit. bestimmt:

Die Fahrkarten geben Anspruch auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, soweit solche vorhanden sind. Wenn einem Reisenden ein seiner Fahrkarte entsprechender Platz nicht angewiesen werden kann, ihm auch nicht ein Platz in einer höheren Klasse zeitweilig eingeräumt wird, so steht ihm frei, die Fahrkarte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, unter Erstattung des Preisunterschiedes umzuwechseln oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

Allerdings trifft diese Vorschrift für den Fall einer während der Fahrt eintretenden Ueberfüllung der Wagenabtheile keine Bestimmung. Der vom Beklagten gezogene Schluss, dass hieraus die Absicht des Gesetzgebers, einen Anspruch des Reisenden auf Minderung des Fahrpreises auszuschliessen, folge, ist aber nicht gerechtfertigt. Mit demselben Recht könnte der Beklagte daraus folgern, dass dem Reisenden überhaupt kein Recht auf ungeschmälerte Gewährleistung des einmal gewährten Platzes für die Dauer der ganzen Fahrt zustehe; der Beklagte erkennt aber selbst dieses Recht des Reisenden prinzipiell an und dieses Recht ist auch selbstverständlich. Es folgt aus den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts, welches nach den von dem Beklagten selbst angezogenen Bestimmungen des Artikel 2 Einf.-Ges. zum H.-G.-B. und § 472 H.-G.-B. überall dort in Anwendung bleibt, wo nicht die Eisenbahn-Verkehrsordnung oder das H.-G.-B. ein anderes bestimmt haben. Der § 14 der Verkehrsordnung bestimmt nun ein anderes nicht. Er spricht ersichtlich nur davon, wie es mit den Ansprüchen des Reisenden und den Pflichten der Eisenbahn zu halten sei, wenn bei Antritt der Reise ein Platz nicht vorhanden ist, und will auch augenscheinlich nur davon sprechen, da bei dem vom gesetzgeberischen Standpunkte selbstverständlichen Prinzip der Vertragstreue die Verpflichtung der Eisenbahn zur ungeschmälerten Gewährleistung des einmal dem Reisenden gewährten Platzes für die ganze Dauer der Fahrt selbstverständlich und kein Grund ersichtlich war, für den Umfang dieser Gewährleistung besondere, von den Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts abweichende Bestimmungen zu treffen. Der erste Richter hat somit mit Recht der Beurtheilung des Rechtsverhältnisses der Parteien die Vorschriften des B. G.-B. über den Werkvertrag (§§ 631 ff.) zu Grunde gelegt. Die Angriffe des Beklagten gegen die von dem ersten Richter aus diesen gesetzlichen Bestimmungen gezogenen rechtlichen Folgerungen erschienen indessen begründet.

Maassgebend für das Rechtsverhältniss zwischen den Parteien ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr vom 1. April 1895. Derselbe bestimmt zu § 17, dass für den vorbezeichneten Verkehr eine Anweisung der Plätze nicht stattfindet. Die Regulirung des Aus- und Einsteigens ist somit dem Publikum überlassen. Indem der Tarif diese Bestimmung ausdrücklich aufnahm, erklärte er somit unzweideutig, dass eine Kontrole und Garantie dafür, dass in jedem Abtheil nur die aus der Zahl der vorhandenen Sitzplätze sich ergebende Zahl der Fahrgäste einsteige und diese Zahl im Einzelfalle nicht überschritten werde, nicht übernommen werden solle, weil erstens die Ueberwachung eines aus einer so grossen Zahl von Abtheilen bestehenden Zuges daraufhin und die event. Aufforderung an die überzähligen Personen, den Zug zu verlassen und schliesslich die etwaige gewaltsame Entfernung derselben im Falle, dass sie der Aufforderung nicht Folge leisten würden, einen Zeitaufwand erfordern würden, welcher den fahrplanmässigen Aufenthalt des Zuges so erheblich übersteigen würde, dass die Beförderung der fahrplanmässigen Anzahl Züge dadurch aus Rücksichten der Betriebssicherheit unmöglich werden würde, und weil ferner die Durchführung der vorgenannten Maassregeln eine derartige Vermehrung des Beamtenpersonals und dadurch Mehrkosten herbeiführen müsste, dass alsdann der ermässigte Tarif für die Beförderung im Stadt- und Vorortverkehr eine erhebliche Erhöhung erfahren müsste. Die Tarifermässigung wird nun aber gerade eben dafür gewährt, dass das Kontrolpersonal, welches bei Fernzügen vorhanden ist, und ähnliche Unkosten erspart werden. Deshalb bestimmt § 17 des Tarifs, dass das Publikum sich die Plätze selbst zu wählen hat. Es weiss also jeder, welcher eine Fahrt mit der Stadtbahn oder dem Vorortzuge namentlich an Sonn- und Feiertagen antritt, dass das Publikum die Plätze sich selbst wählt, dass eine Kontrole jedes einzelnen von vielleicht 50 oder mehr Abtheilen daraufhin, dass nicht eine oder mehrere Personen mehr einsteigen, als Sitzplätze vorhanden sind, nicht stattfindet und nicht ohne wesentliche Benachtheiligung der im eigensten Interesse des Publikums nothwendigen Einhaltung der Ankunfts- und Abfahrtzeiten sowie der Sicherheit des Betriebes stattfinden kann!

Jeder billig denkende Reisende, welcher diese Züge benutzt, muss daher mit der Möglichkeit rechnen, dass bei dem heftigen Andrange der Reisenden, welche das gleiche Interesse haben, mit dem Zuge, der gerade vorgefahren ist, mitzukommen, und von denen keiner gern auf den vielleicht erst eine Stunde später abfahrenden nächsten Zug warten will, auch einmal mehr Reisende in ein Abtheil dringen, als Sitzplätze vorhanden sind, und er rechnet auch thatsächlich zweifellos mit dieser Möglichkeit. Dies muss auch im vorliegenden Falle gelten, wo es sich um einen Vorortzug nach Potsdam am Himmelfahrtstage handelt.

Der Kläger hat nicht erwartet und konnte erfahrungsgemäss nicht erwarten, dass am Himmelfahrtstage nur die Zahl von Personen sein Abtheil benutzen würde, welche der Zahl der vorhandenen Sitzplätze entsprach; und weil er dies selbst nicht erwartet hat und nicht erwarten konnte, kann von einem Minderwerth der Leistung des Beklagten, der ihn und seine Ehefrau in einem Abtheil II. Klasse, wo dieselben je einen Sitzplatz inne hatten, befördert hat, nicht deshalb die Rede sein, weil andere Personen — wenn auch ohne ein Recht darauf zu haben — in demselben Abtheil gestanden haben. Für die Berechnung eines solchen Minderwerthes in Geld würde es auch an jedem Anhaltspunkte fehlen.

Hiernach kann von einer auch nur theilweisen Nichterfüllung des Vertrages seitens des Beklagten als Vertragsschliessenden nicht die Rede sein. Ob etwa die Eisenbahn-

polizei aus sanitären oder sonstigen Gründen die Veranlassung finden müsste, einer Ueberfüllung der Abtheile gegenüber einzuschreiten, ist nicht Sache richterlicher Kognition, vielmehr lediglich Verwaltungsangelegenheit. Die hier gegebene Auslegung des Transportvertrages ist diejenige, welche Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte erfordert (§ 157 B. G.-B.). Die Ermässigung der Fahrpreise, die schnelle Folge der Züge, ihr pünktlicher Abgang und Ankunft liegen im Interesse des Publikums, und wer diese Vortheile geniessen will, muss billigerweise auch die mit diesem System verknüpften Nachtheile mit in den Kauf nehmen.

Aus diesen Erwägungen rechtfertigt sich die Aufhebung des erstinstanzlichen Urtheils und die Abweisung der Klage."

Da es gegen das landgerichtliche Urtheil kein Rechtsmittel gibt, ist das Urtheil vom 2. Dezember 1901 unanfechtbar.

Wenn das Landgericht den § 14 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf Fälle der vorliegenden Art für unanwendbar erklärt, so kann dieser Auffasung zwar nicht beigepflichtet werden, da aus dem Wortlaut und Sinn des § 14 die Nichtanwendbarkeit nicht gefolgert werden kann, vielmehr sehr wohl auch nach Antritt der Fahrt dem Reisenden unter Umständen nur die Wahl bleibt, unter Aufgabe seines bisherigen Platzes in einem anderen überfüllten Abtheile (also auf einem seiner Fahrkarte nicht entsprechenden Platze) die Reise fortzusetzen (z. B. bei Aussetzen eines Heissläufers auf einer Zwischenstation, wo keine Ersatzwagen stehen) oder die Weiterfahrt zu unterlassen und einen entsprechenden Theil des Fahrgeldes zurückzuverlangen; immerhin aber dürfte die zutreffende, die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse richtig würdigende Auslegung der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Werkvertrag geeignet sein, die Verwaltung vor weiteren Ansprüchen, wie sie Kläger geltend gemacht hat, sicherzustellen. Die Eisenbahnverwaltung ist nunmehr nicht in die unangenehme Lage versetzt, den Verkehr hemmende Maassregeln zur Beseitigung der Ueberfüllung ergreifen zu müssen, welche voraussichtlich unvermeidlich gewesen wären, wenn der Fiskus in dem Rechtsstreite unterlegen wäre und welche vom Publikum sicherlich weit unangenehmer empfunden worden wären, als eine zu gewissen Zeiten eintretende Ueberfüllung der Abtheile (vgl. bezüglich dieser Maassregeln S. 1372, 1373, 1437, 1438 des Jahrgangs 1901 dieser Zeitung).

Holzbecher.

Die Unfallsgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen.

Von Dr. R. Latka.

Alljährlich veröffentlicht die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien unter dem Titel „Gebahrung und Ergebnisse der Unfallstatistik" eine Zusammenstellung, welche einen Ueberblick über die hohe Bedeutung dieser Anstalt für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen gewährt. Indess ist es nicht jedermanns Sache, sich mit Ziffern und Zahlen abzugeben, und so mag die erwähnte statistische Uebersicht von vielen, denen sie überhaupt in die Hände kommt, unbeachtet zur Seite gelegt werden. Und doch lassen sich ganz interessante Beobachtungen aus diesen alljährlich wiederkehrenden Zusammenstellungen herauslesen.

Im nachfolgenden wurde der Versuch unternommen, die Ziffern, welche in den erwähnten Zusammenstellungen für die Jahre 1895—1900 ausgewiesen sind, in einer bestimmten Richtung zu untersuchen. Dass der Eisenbahnbedienstetenberuf einer der gefährlichsten ist, den die Gegenwart kennt, ist allbekannt; ebenso bedarf es keines Beweises dafür, dass innerhalb des grossen Berufskreises der Eisenbahnbediensteten das Maass, in welchem die einzelnen Gattungen von Bediensteten einer Gefährdung ausgesetzt sind, ein verschiedenes ist. Es lassen sich nun aber die diesfalls obwaltenden Verhältnisse nicht nur durch trockene, in ihrer Aufeinanderfolge immerhin ermüdende Ziffern darstellen; besser noch dürften diese Verhältnisse durch eine Zeichnung veranschaulicht werden, wie dies vorliegend versucht wird.

Abb. 1.

Zahl der versicherten Personen.

1895 1896 1897 1898 1899 1900
280.000 270.000 260.000 250.000 240.000 230.000 220.000 210.000 200.000 190.000 180.000 170.000 160.000
168 633 198,952 220.514 241 994 271.856 267.329

Abb. 1 gewährt einen Ueberblick über die Zahl der in den in Betracht kommenden Jahren bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt überhaupt versicherten Personen. Ein Blick auf diese Zeichnung lehrt, dass die Zahl des bei der Anstalt versicherten Personals bis zum Jahre 1899 ständig zugenommen, im Jahre 1900 etwas abgenommen hat und dass die Zahl der versicherten Personen in diesen 6 Jahren um etwa 100 000, d. i. um etwa 59 % gewachsen ist.

Aus Abb. 2 ergibt sich die Zahl der bei der Anstalt zur Anzeige gelangten Unfälle. Auch bei diesen Zahlen ist ein ständiges Ansteigen zu verzeichnen, so zwar, dass im Jahre 1900 fast doppelt so viel Unfälle angezeigt wurden als im Jahre 1895.

Bringt man die Zahl der in einem Jahre versicherten Personen mit der Zahl der im selben Jahre angezeigten Unfälle in ein Verhältniss, so ergeben sich die durch Abb. 3 dargestellten Zahlen, welche ausweisen, auf wie viel Versicherte ein angezeigter Unfall entfiel. Offenbar waren die durch diese Zahlen zum Ausdrucke gelangenden Gefahrenverhältnisse um so ungünstiger, je kleiner hier die Zahlen sind, auf eine je geringere Zahl von versicherten Personen daher schon ein Unfall entfiel. Diese Gefahrenverhältnisse gestalteten sich in den Jahren 1896 und 1897 gegenüber dem jeweiligen Vorjahre günstiger, von 1898 an aber ungünstiger, so zwar, dass das Jahr 1900 die Gefährdungszahl 21,20 aufweist. Danach stiess also im Jahre 1900 durchschnittlich jedem 21. versicherten Eisenbahnbediensteten ein Unfall zu, wobei zu erwägen ist, dass der Versicherung alle Eisenbahnbediensteten kraft gesetzlichen Zwanges angehören.

Diese Ziffer gestaltet sich einigermaassen günstiger, wenn man die Zahl der versicherten Personen in ein Verhältniss bringt nicht zu der Zahl der angezeigten, sondern zur Zahl derjenigen Unfälle, welche zu einer Entschädigungsleistung durch die Anstalt Veranlassung gegeben haben. Von den angezeigten Unfällen begründen nämlich eine ganze Reihe von Unfällen keine Entschädigungsleistung, weil entweder der Unfall keine Erwerbsunfähigkeit von längerer als vierwöchiger Dauer zur Folge hatte (nach österreichischem Unfallversicherungsrecht wird eine Unfallsrente erst mit Beginn der 5. Woche nach Eintritt des Unfalles gezahlt) oder weil der Unfall sich nicht beim Betrieb er-

eignete; schliesslich hatten eine Anzahl der zur Anzeige gebrachten Unfälle „aus sonstigen Gründen“ keine Entschädigungsleistung zur Folge. So kommt es, dass z. B. von den im Jahre 1900 angezeigten 12 606 Unfällen nur in 3 409 Fällen von der Anstalt eine Entschädigung geleistet wurde. Alsdann ergeben sich für die 6 Jahre 1895—1900 die Gefährdungszahlen 89,84, 99,57, 93,51, 90,83, 80,66, 78,41. Das Anwachsen der obwaltenden Gefahrenverhältnisse ist aus nachstehender Tabelle in augenfälliger Weise zu ersehen, welche zugleich erkennen lässt, wie sich die einzelnen engeren Berufsklassen hinsichtlich der Gefährdungszahlen zu einander verhalten.

		1895	1896	1897	1898	1899	1900	Durchschnitt
Maschinenpersonal	1)*	10 172	12 942	13 949	15 942	17 619	18 840	—
	2)	291	332	428	467	675	680	—
	3)	34,95	38,98	32,59	34,13	26,10	27,70	32,40
Zugbegleitungspersonal	1)	13 035	14 612	15 706	18 398	21 544	20 661	—
	2)	300	334	348	397	512	493	—
	3)	43,45	43,75	45,13	46,34	42,07	41,90	43,77
Werkstätten-Personal	1)	15,086	17 553	20 738	22 362	22 011	22 681	—
	2)	298	291	339	423	478	438	—
	3)	50.62	60,31	61,17	52.86	46,04	51,78	53,79
versichertes Personal überhaupt	1)	168 633	198 952	220 514	241 994	273 856	267 329	—
	2)	1 877	1 998	2 358	2 664	3 395	3 409	—
	3)	89,84	99,57	93,51	90,83	80,66	78,47	88,80
Stationspersonal	1)	47 044	54 717	55 020	63 405	74 972	70 165	—
	2)	470	507	599	618	845	863	—
	3)	100,0	107,92	91,85	102,59	88,72	81,30	95,39
Streckenpersonal	1)	69 478	89 373	105 053	111 399	126 887	123 611	—
	2)	510	512	614	729	846	912	—
	3)	136,23	174,55	171,09	152,81	149,98	135,53	153,36
Dampfschifffahrtspersonal	1)	116	127	129	139	123	146	—
	2)	1	2	2	2	2	—	—
	3)	116,0	63,5	64,5	69,5	61,5	—	75,0
Kanzleipersonal	1)	13 702	9 628	9 919	10 349	10 700	11 225	—
	2)	—	2	4	5	4	8	—
	3)	—	4 814	2 479	2 069,8	2 675	1403,12	2 688

Es ist klar, dass nicht alle Gattungen von Eisenbahnbediensteten in gleichem Verhältnisse der Gefahr eines Unfalles ausgesetzt sind. Es ergibt sich an der Hand dieser Zahlen folgende Abstufung: Am meisten gefährdet ist das Maschinenpersonal, ihm zunächst das Zugbegleitungspersonal, dann das Werkstättenpersonal; es folgen in weiterem Abstande das Stationspersonal, dann das Streckenpersonal, endlich das Kanzleipersonal. Bei letzterem kommt naturgemäss ein Unfall äusserst selten vor.

* 1) Zahl der versicherten Bediensteten; 2) Zahl der Unfälle, auf Grund deren eine Entschädigung geleistet wurde; 3) auf — Bedienstete dieser Kategorie entfiel ein Unfall, auf Grund dessen eine Entschädigung geleistet wurde.

Aus dieser Zahlenzusammenstellung erhellt auch, dass die Schwankungen der Gefährdungszahlen eine bestimmte Gesetzmässigkeit nicht erkennen lassen — mit einziger Ausnahme des

Abb. 2.

Zahl der angezeigten Unfälle.

Abb. 3.

Es entfiel ein Unfall auf — Versicherte.

Umstandes, dass ausnahmslos bei allen Gattungen von Eisenbahnbediensteten die Gefährdungszahlen des Jahres 1896 grösser waren, als jene des Jahres 1895, d. h. dass im Jahre 1896 erst auf eine grössere Zahl von Eisenbahnbediensteten ein Unfall entfiel, der zur Zuerkennung einer Entschädigung Anlass bot — eine interessante Erscheinung, wenn man beachtet, dass im übrigen vom Jahre 1896 an eine ausgesprochen ungünstigere Tendenz festzustellen ist, da die Gefährdungszahlen des Jahres 1900 ausnahmslos kleiner sind als jene des Jahres 1896.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neue Bestimmungen über die Gewährung von Prämien für die Entdeckung oder Verhütung von Schäden an den Eisenbahnen** sowie für die Ermittelung der Urheber von Bahnfreveln und Diebstählen sind vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen und im neuesten „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht. Wir entnehmen ihnen folgendes: „Werden an den Fahrgleisen oder an den in Dienst gestellten oder zu stellenden Fahrzeugen, Lokomotiven, Tendern und Wagen Schäden entdeckt, welche die Sicherheit des Betriebes zu gefährden geeignet sind, so erhalten die Entdecker — wenn die Anzeige so rechtzeitig erfolgt, dass ein weiterer Schaden verhütet wird — Geldprämien nach bestimmten Grundsätzen. Wird der Schaden durch Beamte und Arbeiter des Betriebsdienstes aufgefunden, so werden an Prämien für die Entdeckung 1—15 ℳ gezahlt, wird der Schaden durch Beamte und Arbeiter der Werkstätten ermittelt, so können ihnen Prämien von 1—6 ℳ gewährt werden, wenn eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit erforderlich war. Die Höhe der Prämien ist nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Schwierigkeit der Auffindung und dem Maasse der hierbei aufgewendeten Sorgfalt zu bestimmen. Wird eine unmittelbar drohende Betriebsgefahr durch das entschlossene und zweckmässige Handeln von Eisenbahnbediensteten oder Privatpersonen rechtzeitig abgewendet oder wesentlich herabgemindert, so sind hierfür Prämien bis zum Betrage von 300 ℳ zuzubilligen, sofern nicht im Einzelfalle eine darüber hinausgehende Anerkennung geboten erscheint. Derartige Prämien sind auch zu gewähren für entschlossenes und zweckmässiges Handeln bei der Entdeckung und Unterdrückung von Wald- und anderen Bränden, die beim Betriebe der Bahn entstanden sind, sowie in Fällen, in denen Personen aus der Gefahr des Ueberfahrenwerdens oder aus anderen durch den Bahnbetrieb verursachten Gefahren gerettet wurden. Für die Bemessung der Prämien sind Besonderheiten des Falles maassgebend, namentlich sind hierbei die Schwere der drohenden Betriebsgefahr, der Grad der bewiesenen Umsicht, Entschlossenheit und Furchtlosigkeit, die Zweckmässigkeit der ergriffenen Maassnahmen usw. in Rücksicht zu ziehen. Denjenigen Bediensteten, zu deren besonderen Obliegenheiten die Beaufsichtigung der Bahnanlagen usw. gehört, sind die zulässigen Prämien in gleicher Weise wie den übrigen zu gewähren. Für die Bewilligung der ordentlichen Prämien sind die Inspektionsvorstände zuständig; die Bewilligung der ausserordentlichen Prämien bis zu einem Betrage von 300 ℳ für jeden Betheiligten erfolgt durch die königlichen Eisenbahndirektionen. Auf anderweite verwaltungsseitige Zuwendungen, welche den Bediensteten etwa zu Theil werden, sollen die Prämien nicht angerechnet werden. Erscheinen die Prämien nicht ausreichend, so ist wegen Zuerkennung eines höheren Betrages an den Minister zu berichten; über hervorragende ver-

dienstvolle Leistungen zur Abwendung einer Betriebsgefahr ist sofort zu berichten, damit geprüft werden kann, ob Anlass zur Erwirkung einer besonderen Auszeichnung vorliegt.“

— **Staatliche Bauthätigkeit zur Minderung der Arbeitsnoth.** Auf ein Gesuch, welches von Inhabern und Leitern Berliner Maschinenbauanstalten, Eisengiessereien und elektrischen Fabriken wegen beschleunigter und vermehrter Arbeitsgelegenheit für beschäftigungslose Arbeiter an eine Reihe von Behörden gerichtet war, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zu Händen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft nachstehende Abschrift eines Bescheides übersandt, den er auf eine gleiche Eingabe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller vor kurzem ertheilt hatte: „Schon vor Eingang des gefälligen Schreibens vom 12. Oktober hatte ich — wie dem Verein bekannt — Auftrag zu einer eingehenden Prüfung der Frage gegeben, wie der ungünstigen Lage der deutschen Industrie durch Vermehrung staatsseitiger Aufträge Rechnung getragen werden könnte. Zu meiner Freude werden durch den nächstjährigen Etat, sofern er die verfassungsmässige Genehmigung erhält, reichliche Mittel zur Unterhaltung und Erneuerung der baulichen und maschinellen Anlagen und der Betriebsmittel, wie auch zu Neuausführungen und Neubeschaffungen zur Verfügung gestellt. Ebenso bieten die bestehenden Baufonds noch beträchtliche Mittel zur Erhöhung der Bauthätigkeit. Ich habe bereits Anordnung getroffen, dass der Industrie alle irgend thunlichen Aufträge ertheilt werden, und hoffe, dass meine Maassnahmen dazu beitragen werden, der Industrie und der Arbeiterbevölkerung über die gegenwärtige schwierige Geschäftslage hinwegzuhelfen. v. Thielen.“

— **Rede des sächsischen Staatsministers v. Watzdorf.** Aus dieser am 12. Dezember v. J. in der II. sächsischen Kammer gehaltenen Rede theilen wir folgende interessanten, auf die sächsischen und preussischen Eisenbahnverhältnisse bezüglichen Stellen mit:

„Als unhaltbar erscheint mir die bekanntlich vielfach verbreitete Auffassung, die Ursachen des Rückgangs der Staatseisenbahnrente seien wesentlich mit in einem verschärften Wettbewerb der Nachbarbahnen, insbesondere der preussischen, zu suchen. Reibungen zwischen beiden Verwaltungen und zumal zwischen untergeordneten Organen haben ja gewiss stattgefunden und werden wohl auch weiter nicht ganz zu vermeiden sein. Ernstere Differenzen aber konnten bisher immer noch durch unmittelbares Benehmen zwischen den beiden Regierungen beglichen werden, und ich konstatire gern, dass gerade in jüngster Zeit die preussische Regierung bei derartigen Verhandlungen weitgehendes Entgegenkommen gezeigt hat. Eine wirkliche empfindliche materielle Schädigung der sächsischen Staatsbahninteressen ist jedoch durch solche Reibungen nicht verursacht worden. Es genügt hier allein der Hinweis auf die Thatsache, dass die Abmachungen über die Theilung und Leitung des hier vornehmlich in Betracht kommenden Güterverkehrs mit Preussen bereits vor mehr als 15 Jahren abgeschlossen worden sind und dass in diesem Zeitraume sich Jahre finden, in welchen der Betriebskoeffizient der sächsischen Staatsbahnen ebenso niedrig war, wie er heute in Preussen ist, und wo die Rente der sächsischen Staatsbahnen 5 % erheblich überstieg. Der Antheil der sächsischen Staatseisenbahnen am Durchgangsverkehr, der hier in erster Linie in Frage steht, ist in diesem Zeitraum im wesentlichen ziemlich unverändert geblieben. Er ist aber bezeichnenderweise gerade in dem Jahre 1896, welches den höchsten Ueberschuss von 39 500 000 ℳ aufwies, verhältnissmässig etwas zurückgegangen. Hätten diejenigen Recht, welche sich über die wirklichen Gründe des Fallens der Eisenbahnrente damit hinwegtäuschen wollen, dass sie immer wieder den preussischen Wettbewerb ins Feld führen, so müsste doch zufolge dieses Wettbewerbes eine Minderung der Roheinnahmen eingetreten sein. Dies ist jedoch nicht der Fall. Umgekehrt haben sich seit Abschluss jener Abmachungen die Roheinnahmen regelmässig, und zwar in sehr starkem Maasse, bis vor ungefähr Jahresfrist vermehrt. Den seitdem eingetretenen Rückgang aber, der in ganz Deutschland, wennschon in verschiedenem Grade auftritt, kann vernünftigerweise niemand dem Wettbewerbe anderer Bahnen zur Last legen.“

„Sonach, m. H., liegt meines Erachtens in der That nicht der geringste Anlass für uns vor, an eine durchgreifende Aenderung rücksichtlich des Besitzes oder des Betriebes unserer Staatsbahnen zu denken. Die Regierung — und sie weiss sich hierin eins mit der grossen Mehrheit der Bevölkerung — darf, schon um für die verschiedenen lokalen Bedürfnisse unseres engeren Vaterlandes auch ferner wirksam sorgen zu können, nicht daran denken, unsere Bahnen unter irgend einer Form zu veräussern oder aber den Betrieb an eine andere Verwaltung zu überlassen, ganz abgesehen davon, dass sich ja auch niemand finden würde, der uns für unsere Bahnen so viel zahlen könnte und wollte, als sie uns werth sind, oder der uns für die Betriebsübernahme so entschädigen könnte und wollte, wie es das Interesse des Landes erheischen würde. Es gibt ja merkwürdigerweise, namentlich in anderen Bundesstaaten, Leute, die das naive Bestreben haben, im Wege des Anschlusses an die preussische Betriebsgemeinschaft, ohne irgend welche eigene Opfer zu bringen, Antheil zu nehmen an den glänzenden Ueberschüssen der preussischen Eisenbahnverwaltung, welche doch diese Ueberschüsse im wesentlichen ihren ungewöhnlich günstigen natürlichen Betriebsverhältnissen und einer folgerichtig durchgeführten eisern strengen Sparsamkeit verdankt.“

„Solchen utopischen Bestrebungen, m. H., vermag sich die Staatsregierung nicht anzuschliessen; sie hat dazu auch um so weniger Anlass, als sie die durch Jahrzehnte lange Erfahrungen hinreichend begründete Ueberzeugung hegen darf, dass das abgerundete sächsische Eisenbahnnetz mit seiner Ausdehnung von mehr als 3 000 km Länge zu seiner Prosperität des Anschlusses an ein noch grösseres Eisenbahnnetz nicht bedarf.“

— **Beschaffung von Kleineisenzeug.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Bezug hierauf an die königliche Eisenbahndirektion zu Essen a. R. und die übrigen königlichen Eisenbahndirektionen einen Erlass gerichtet, dessen wesentlichen Inhalt wir nachstehend mittheilen: „Die gegenwärtige Lage der Industrie lässt es angezeigt erscheinen, einen Theil des für das Etatsjahr 1903 für Betriebszwecke erforderlichen Kleineisenzeugs schon jetzt zu beschaffen, falls dies zu angemessenen Preisen möglich ist. Die königliche Eisenbahndirektion in Essen a. R. wird deshalb beauftragt, eine Menge von etwa 37 000 t ausschliesslich normalen Kleineisenzeuges mit möglichster Beschleunigung öffentlich auszuschreiben. Diese Menge wird etwa der Hälfte des diesjährigen Gesammtbedarfes an Kleineisenzeug entsprechen. Die Verbrauchsdirektionen werden angewiesen, ihren ungefähren Gesammtbedarf an normalem Kleineisenzeug für das Etatsjahr 1903 unter Angabe der erforderlichen Mengen der verschiedenen Arten bis zum 10. d. Mts. der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a. R. mitzutheilen. Letztere hat aus den angemeldeten Einzelmengen das in Bestellung zu gebende Quantum von etwa 37 000 t auszuwählen. Sollten die Anmeldungen diesen Betrag nicht erreichen, so ist zunächst nur das angemeldete Quantum auszuschreiben. . . . . . Bei der Festsetzung der Lieferfristen ist einerseits der oben ausgesprochenen Absicht, der Industrie über die Schwierigkeiten der gegenwärtigen Lage hinweg zu helfen, andererseits aber auch dem Interesse der Eisenbahnverwaltung, soweit als thunlich, Rechnung zu tragen. In dieser Beziehung wird namentlich auch auf die vorhandenen Lagerräume Rücksicht zu nehmen sein.“

— **Beschäftigung einheimischer Arbeiter bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hält es unter den gegenwärtigen Verhältnissen für angezeigt, die durch den Erlass vom 15. April 1898 aufgehobene Bestimmung der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, lautend: „Bei der Annahme von Arbeitern sind die einheimischen, besonders aber die in der Gegend der Arbeitsstellen wohnenden geeigneten Arbeitssucher vorweg von dem Unternehmer zu berücksichtigen“ — in entsprechender Weise w i e d e r i n W i r k s a m k e i t z u s e t z e n. Damit aber da, wo ein Arbeitsmangel nicht besteht, die am Orte befindlichen Arbeitskräfte ihrer sonstigen Thätigkeit nicht entzogen werden, sollen die Eisenbahndirektionen darüber wachen, dass dort bei Heranziehung einheimischer Arbeiter die Interessen der ansässigen Erwerbszweige, insbesondere der Landwirthschaft nicht geschädigt werden. Der Minister empfiehlt ferner die Aufnahme einer Bestimmung in die Verträge, durch welche die Unternehmer verpflichtet werden, die ihnen von der Eisenbahnverwaltung angebotenen Eisenbahnarbeiter im Bedarfsfalle vorwiegend zu berücksichtigen, und hält es für zweckmässig, die durch den Erlass vom 13. Dezember 1899 in neuer Fassung herausgegebenen allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführungen von Erd- usw. Arbeiten im § 16 durch Absatz 4 wie folgt zu ergänzen:

„(4.) Bei der Annahme von Arbeitern sind auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung die einheimischen, besonders aber die in der Gegend der Arbeitsstellen wohnenden geeigneten Arbeitssucher vorweg von dem Unternehmer zu berücksichtigen. Der Unternehmer verpflichtet sich, die ihm von der Eisenbahnverwaltung angebotenen Eisenbahnarbeiter im Bedarfsfalle bei der Einstellung vorwiegend zu berücksichtigen.“

Um eine stärkere Heranziehung einheimischer Arbeiter auch bei den laufenden Verträgen herbeizuführen, sollen die Eisenbahndirektionen bei den Unternehmern, soweit möglich, auf eine Ausschliessung von Ausländern von der Beschäftigung hinwirken. Selbstverständlich darf aber an den Lieferungs- und Leistungsbedingungen zum Nachtheil der Verwaltung dadurch nichts geändert werden.

— **Seehafen-Ausnahmetarif E_2 (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach Asien usw.) der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs wird nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. Januar 1902 ab auf sämmtliche aussereuropäische Länder ausgedehnt. Die Tarifbezeichnung erhält demgemäss an der betreffenden Stelle die Fassung: im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern.“ Die sich bis Hamburg ergebenden Frachten mit voller Abfertigungsgebühr sind, soweit billiger, als Eisenbahnantheile auch in die Frachtsätze des direkten deutschen Ostafrikaverkehrs einzurechnen.

— **Abrechnungen mit der Postverwaltung bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Zur Erleichterung der Abrechnungen mit der Postverwaltung beabsichtigt der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten für die eisenbahnseitig bewirkte innere Reinigung und Beleuchtung sowie Heizung von Eisenbahnwagen, welche der Postverwaltung zur Aushilfe bei ausserordentlichem Bedarf oder als Ersatz für laufunfähig gewordene Postwagen gestellt werden, an Stelle der wirklich entstandenen Kosten feste Vergütungssätze für den Staatseisenbahnbereich zu bestimmen.

— **Bahnsteigsperre.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird von ihm Werth darauf gelegt, dass die Bahnsteigsperre zur Durchführung einer sicheren Kontrole der Fahrkarten überall auf den Hauptbahnstrecken der preussischen Staatsbahnen, wo sie noch nicht vorgesehen war, baldthunlichst eingeführt werde. Die Mittel für die hierzu erforderlichen Anlagen sollen in den Etat für 1903 eingestellt werden. Es handelt sich hierbei, abgesehen von Station Hamburg-Klosterthor der im Umbau begriffenen Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, um folgende Stationen und Strecken von Hauptbahnen: Direktionsbezirk Breslau: Station Halbstadt und Seidenberg, Direktionsbezirk Bromberg: Strecke Thorn (ausschl.)-Ottlotschin, Direktionsbezirk Cassel: Strecke Scherfede-Holzminden, Direktionsbezirk Erfurt: Strecke Arnstadt-Saalfeld i/Th., Eisenach-Lichtenfels, Direktionsbezirk Frankfurt a/M.: Strecke Elm-Gemünden, Giessen-Fulda, Giessen-Gelnhausen, Sachsenhausen-Goldstein, Direktionsbezirk Hannover: Station St. Magnus, Grohn-Vegesack und Direktionsbezirk Kattowitz: Station Schoppinitz R. O. U.

— **Oldenburgische Eisenbahnpläne.** Im oldenburgischen Landtage wurde die Regierung wegen einer Vorlage, betr. den Bau einer vollspurigen Eisenbahn durch das Amt Friesoythe, befragt, für welche der Amtsverband bereit sein werde, den Grund und Boden unentgeltlich herzugeben und 10 % der Baukosten zu übernehmen; der Vertreter der Regierung erklärte, dass die vom Landtage genehmigten Vorarbeiten für jene Strecke noch nicht zum Abschluss gelangt seien, so dass also zur Zeit über die Absichten der Regierung weder eine bejahende, noch eine verneinende Antwort gegeben werden könne. — Ein Gesuch des Kleinbahnvereins zu Cloppenburg um Gewährung eines Zuschusses von 48 000 ℳ zum Weiterbau der Bahn von Lindern bis zur Landesgrenze bei Werlte und um Bewilligung einer Unterstützung von 26 500 ℳ zur Deckung des im ersten Betriebsjahre entstandenen Fehlbetrages wurde der Regierung zur Prüfung überwiesen.

— **Die Tagesordnung für die 41. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths für die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster,** welche am 9. d. Mts. abgehalten wird, hat folgenden Inhalt:

1. Feststellung der Anwesenden und Bildung des Büros.
2. Aenderung in der Zusammensetzung des Bezirks-Eisenbahnraths.
3. Mittheilungen der königlichen Eisenbahndirektionen:
   a) Mittheilung, betreffend Annahme der Wahl für den ständigen Ausschuss;
   b) Mittheilung, betreffend Annahme der Wahl für den Landeseisenbahnrath;
   c) Mittheilung, betreffend Aenderung in den Bezirken;
   d) Mittheilung, betreffend Berufung des ständigen Ausschusses;
   e) Mittheilung, betreffend die wesentlichsten, seit der letzten Sitzung im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und Münster i/W. in Kraft getretenen Aenderungen und Erleichterungen im Personen- und Güterverkehr;
   f) Mittheilung, betreffend das infolge der letzten Beschlüsse des Bezirks-Eisenbahnraths eisenbahnseitig Geschehene.
4. Berathung des Sommerfahrplans für 1902.
5. Beibehaltung der Sommerzüge 231 und 232 als ständige Züge.
6. Durchführung des Zuges 221 bis Herford.
7. Einlegung eines Morgenschnellzuges über die Harzlinie nach Leipzig, den böhmischen Bädern und München.
8. Herstellung einer Schnellzugverbindung Erfurt-Nordhausen-Northeim.
9. Festsetzung der Zeit und des Orts für die nächste Sitzung.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. d. Mts. ist der 5. Nachtrag zur 5. Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben worden.

— **Bayerische Staatseisenbahnen.** Gegenüber den in einigen Tagesblättern enthaltenen Mittheilungen über „**Verkehrseinschränkungen**“ geht uns von sachkundiger Seite u. a. folgendes zu: Ueber die Frage, ob und in welchem Umfange im Hinblick auf die eingetretene wirthschaftliche Ebbe Zugeinstellungen stattfinden können, schweben allerdings auch bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung Erwägungen. Diese sind jedoch noch zu keinem Abschlusse gelangt und es sind daher alle in der Presse hieran angeknüpften Kombinationen unzutreffend. Auch die Behauptung, dass die D- und Luxuszüge sowie die Schnellzüge mit nur I. und II. Klasse sich einer mangelhaften Benutzung zu erfreuen hätten, entbehrt in der Allgemeinheit, in welcher sie aufgestellt ist, völlig der Begründung. An eine allgemeine Beseitigung der I. Wagenklasse ist in Bayern nie gedacht worden, es sind nur Erhebungen darüber angestellt worden, ob nicht bei den nur dem Lokalverkehr dienenden Personenzügen die I. Wagenklasse aufzulassen sei; aber auch diese Erhebungen sind dermalen noch nicht zum Abschlusse gelangt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Dezember 1901 in 6 Arbeitstagen 98 608 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 435 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 106 799 und auf den Arbeitstag 17 799 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Dezember 1901 auf den Arbeitstag 1 364 und im ganzen 8 191 Doppelwagen oder 7,6 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November v. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 893,74 (1 826,11) km befördert 2 615 440 (2 604 604) Personen, 724 400 (737 094) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 296 000 (1 292 198) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 810 000 (2 884 360) ℳ, aus sonstigen Quellen 378 000 (380 000) ℳ, im ganzen 4 484 000 (4 556 558) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 72 558 ℳ. Vom 1. April bis letzten November v. J. betrugen die Einnahmen 39 474 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 39 762 344 ℳ weniger 288 344 ℳ.

— **Ruppiner Kreisbahn.** Einem Ausschuss, welcher sich zur Gründung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Ruppiner Kreisbahn, Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ gebildet hat, ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten, den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterworfenen vollspurigen Nebeneisenbahn von Neustadt a. D. über Neu-Ruppin nach Herzberg ertheilt worden.

— **Abgabe von Feuerungsmaterial an das Personal der bayerischen Verkehrsanstalten.** Im Auftrage des einschlägigen Staatsministeriums ist die Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit denjenigen Firmen, welche dermalen Kohlen für den Bedarf der Bahnen liefern und sich auf frühere Anfrage bereit erklärt hatten, dem Personal der Verwaltung für den Bezug von Hausbrandkohle Vorzugspreise einzuräumen, unlängst wegen Ausdehnung dieser Vergünstigung auf das Personal — Angestellte und Arbeiter — der Post- und Telegraphenverwaltung ins Benehmen getreten. Die bezügliche Anfrage war von günstigem Erfolge begleitet und es steht hiernach nunmehr dem gesammten Personal der bayerischen Verkehrsanstalten der Bezug ihres Hausbedarfes an Kohle zu den gleichen Bedingungen, wie sie in unserer Mittheilung hierüber in Nr. 87 S. 1344 Jahrg. 1901 d. Ztg. aufgeführt sind, offen; bemerkt wird hierbei, dass es sich auch jetzt wie damals vorerst um eine versuchsweise Maassnahme handelt.

— **Der Eisenbahnverein zu Stettin** veranstaltete am Sonnabend, den 21. Dezember v. J. im Saale der Bockbrauerei

eine wohlgelungene Weihnachtsfeier. Der grosse Saal konnte die Menge der Erschienenen, unter denen wir den Präsidenten Dr. Sombart und die Mitglieder der königlichen Eisenbahndirektion mit ihren Damen bemerkten, kaum fassen. Lange vor Beginn der Feier, welche mit dem Chorale „Vom Himmel hoch“ eingeleitet wurde, war der Saal bis auf den letzten Platz gefüllt. Konsistorialrath Haupt schilderte in packender Ausführung den Weihnachtsabend, wie er bei Reich und Arm, in Freud und Leid begangen wird, und gedachte in bewegenden Worten der für Vaterland und Freiheit kämpfenden Buren, uns ihr Gottvertrauen als leuchtendes Vorbild hinstellend. Der innigste Weihnachtsstimmung athmenden Festrede folgten Gesangs- und Orchestervorträge sowie zwei grössere Weihnachtsaufführungen: „Weihnachtsleid und Weihnachtsfreud’“ und das ganz reizende Märchenspiel „Die Tannenfee“. Fast nur von Kindern gespielt, ernteten die vorzüglich dargestellten Stücke reichen Beifall. Die wunderbare Tannenwaldszenerie in der „Tannenfee“ entzückte Jung und Alt. Auch an Gaben fehlte es nicht. Sämmtliche Kinder erhielten grosse Düten mit Aepfeln, Nüssen, Kuchen und Spielzeug, und die Erwachsenen wurden durch die ihnen in der Verloosung zufallenden hübschen Gewinne erfreut. Eine Vertheilung nützlicher Sachen für Kinder bedürftiger Eisenbahnarbeiterwittwen und Arbeiter hatte bereits in aller Stille am Donnerstag an die Eltern stattgefunden. Die zu diesem Zweck unter dem gesammten Personal der Staatseisenbahnverwaltung in Stettin veranstaltete Geldsammlung hatte ein so günstiges Ergebniss gehabt, dass über 80 Kinder reich bedacht werden konnten. Die in jeder Beziehung glänzend und zu aller Zufriedenheit verlaufene Weihnachtsfeier gab wiederum ein schönes Zeugniss von dem einmüthigen und herzlichen Zusammenhalten der Stettiner Eisenbahnbediensteten. Ein herzliches vivat, crescat, floreat dem Eisenbahnverein Stettin!

— **Personalnachrichten.** In Ochsenfurt a/Main in Bayern wurde höchsten Orts die Errichtung einer Eisenbahnbausektion genehmigt und zu deren Vorstand der Oberbauinspektor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Würzburg, Friedrich Fahr, berufen; ferner wurden versetzt: der Oberbauinspektor Viktor Fries von Bamberg nach Aschaffenburg, der Oberbauinspektor Konrad Wagner bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg zu jener in Bamberg, der Direktionsassessor Haselbeck von der Generaldirektion zur Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg und der Eisenbahnassessor Bernhard Wörner von der Eisenbahnbetriebsdirektion München zur Generaldirektion.

Oesterreich.

— **Diensteintheilung bei der Südbahn.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Dezember v. J. beantwortete der Eisenbahnminister eine Interpellation, in welcher über die Diensteintheilung für das beim Verkehr verwendete Personal der Südbahn sowie über die dadurch bedingte übermässige Inanspruchnahme des Personals Klage geführt wurde.

Der Minister theilte mit, dass das Eisenbahnministerium sich im Hinblicke auf die zu Ende des Jahres 1899 im Bereiche der Südbahn vorgekommenen Unfälle veranlasst gesehen habe, der Verwaltung dieser Bahn nebst mehrfachen Massnahmen baulicher und betriebstechnischer Natur auch jene Vermehrung des im äusseren Dienste verwendeten Personals aufzutragen, welche zur Einführung der bei den österreichischen Staatsbahnen geltenden Normen für die Dienst- und Ruhezeiten als nothwendig erachtet wurde.

Die Verwaltung der Südbahn habe sich in anerkennenswerther Weise bereit erklärt, diesem Auftrage nachzukommen, und habe ungesäumt Versorge zur Aufnahme und Schulung neuer Kräfte getroffen.

Trotz der grossen Schwierigkeiten, welche die Anwerbung einer grösseren Anzahl tauglicher Bediensteter in kurzer Zeit biete, habe die Südbahn dermalen bereits 478 Bedienstete nur für die Verbesserung der Diensteintheilung des Stationsdienstes allein als Vermehrung in den Dienst gestellt und dafür ganz bedeutende finanzielle Opfer gebracht. Diese Personalvermehrung habe die Südbahnverwaltung in den Stand gesetzt, die den Normen der Staatsbahnen angepassten Diensteintheilungen in sämmtlichen Dispositionsstationen ihres ausgedehnten Netzes für das gesammte im Verkehrsdienste beschäftigte Personal, ferner in 141 Mittelstationen rücksichtlich der Zugexpedienten und in 158 Mittelstationen rücksichtlich der Weichenwärter einzuführen.

Um auch in den übrigen Stationen, mit Ausnahme jener von ganz untergeordneter Bedeutung, in gleicher Weise vorgehen zu können, seien die erforderlichen Maassnahmen im Zuge.

Für die wenigen Posten, welche nur mit zwei Bediensteten besetzt sind, habe die Südbahn statt der früher üblichen und als unzulässig befundenen Diensteintheilung mit 24 Stunden Dienst und 24 Stunden Ruhezeit eine leichtere mit nur 16stündigem Dienst eingeführt, nachdem der auf Ansuchen des Personals mit abwechselnd 18- und 12stündigem Dienste eingerichtete Dienstwechsel wieder aufgelassen wurde.

Bei einer 16stündigen Dienstleistung könne, wenn man berücksichtigt, dass in kleineren Mittelstationen mit nur zwei Bediensteten die Dienstleistung eine geringfügige und durch oft stundenlange Ruhepausen unterbrochene sei, von einer Ueberanstrengung keine Rede sein.

Dieselbe 16 stündige Diensteintheilung sei für kleine Mittelstationen auch bei den Staatsbahnen zulässig, und werde dort ebenso, wie die ebenfalls für nur doppelt besetzte Posten von geringerer Bedeutung vorgesehene Diensteintheilung mit 12 Stunden Dienst und 12 Stunden Ruhe, beziehungsweise 12 Stunden Dienst, 6 Stunden Ruhe, 6 Stunden Dienst oder 12 Stunden Ruhe ausgeübt.

Die Anschauung, dass die Einführung der 16 stündigen an Stelle der 18 stündigen Dienstdauer in der Absicht auf die Ermöglichung einer Verminderung des Personales geschehen sei, treffe schon deshalb nicht zu, weil beide Diensteintheilungen genau den gleichen Personalaufwand erfordern.

Wie wenig berechtigt die Klagen über die nach den Staatsbahnnormen für die Dienst- und Ruhezeiten erstellten Diensteintheilungen seien, gehe schon daraus hervor, dass auf den preussischen Staatsbahnen beziehungsweise den Bahnen in Deutschland überhaupt, welche die günstigsten Vorschriften unter den ausländischen Bahnen haben, in der Regel 12 Stunden Dienst mit 12 Stunden Ruhe und sechs auf einander folgenden Nachtdienstleistungen in Uebung ist und für Posten mit einfacheren Verhältnissen ein 16 stündiger Dienst eingeführt sei.

Das Gesagte zusammenfassend, stellte der Minister fest, dass die Südbahnverwaltung den an sie gestellten Anforderungen wegen Einrichtung einer dem Personal günstigen Diensteintheilung in anerkennenswerther Bereitwilligkeit und mit sehr bedeutenden finanziellen Opfern entsprochen habe und weiterhin zu entsprechen bereit sei und dass bei der Handhabung der den neuen Vorschriften angepassten Diensteintheilungen keinerlei greifbare Erscheinungen zu Tage getreten seien, aus welchen auf eine Ueberanstrengung des Personals oder etwa gar auf eine Gefährdung der Betriebssicherheit geschlossen werden könnte.

Es scheine daher kein Anlass gegeben zu sein, um an die Verwaltung mit weitergehenden Anforderungen heranzutreten.

— **Südbahn.** Der Verkehr auf der Südbahn hat sich in den abgelaufenen Herbstmonaten, welche in der Regel schwer in die Wagschale fallen, verhältnissmässig günstig gestaltet. Besonders der Verkehr von und nach den Häfen (Triest und Fiume) war lebhaft, und es verdient hervorgehoben zu werden, dass im Monat November allein die Gesammtauf- und Abgabe in Triest und Fiume sich um 2500 Wagen gesteigert hat. Die Südbahn hatte zunächst einen ungewöhnlich starken Zuckerverkehr zu bewältigen und in der Richtung von den Häfen nach dem Binnenlande Südfrüchte zu verfrachten. Im Monate Dezember hat die Frachtenbewegung in den erwähnten Relationen angehalten, dagegen ist der italienisch-deutsche Durchgangsverkehr heuer wesentlich schwächer als im Vorjahre. Im Personenverkehr ist keine bemerkenswerthe Aenderung zu verzeichnen.

— **Erweiterte Verwendung der selbstthätigen Luftsauge- (Vakuum) Bremse.** Die Rücksichten auf die Erhöhung der Verkehrsicherheit und die überaus zufriedenstellenden Ergebnisse, welche die vor einiger Zeit erfolgte neuerliche Erprobung der selbstthätigen Luftsaugebremse auf der Arlbergbahn lieferten, hat die Staatseisenbahnverwaltung bestimmt, die erweiterte Anwendung dieser Bremse auf den österreichischen Staatsbahnen ins Auge zu fassen. Bisher ist die selbstthätige Luftsaugebremse auf der Wiener Stadtbahn sowie auf einzelnen, mit besonderer Beschleunigung verkehrenden Schnellzügen in Verwendung. Diese Bremse soll nunmehr allmählich auf allen Schnell- und Personenzügen der Staatsbahnen zur Einführung gelangen. In dem Eisenbahninvestitionsgesetze ist für diese Anschaffungen bis Ende 1904 der Betrag von 2 600 000 Kr. vorgesehen. Dem Vernehmen nach wird seitens des Eisenbahnministeriums auch den Privatbahnen empfohlen werden, dieselbe Bremse in Verwendung zu nehmen.

— **Internationale Sommerfahrplankonferenz.** Am 11. und 12. Dezbr. v. J. hat in Berlin die europäische Fahrplankonferenz für die Feststellung der Sommerfahrordnung des Jahres 1902 stattgefunden. Von Angelegenheiten, an denen die österreichischen Staats- und Privatbahnen betheiligt sind, seien als die wichtigeren hervorgehoben: Die Einrichtung einer ganz neuen Tagesschnellzugverbindung zwischen Wien und München (mit einer Fahrtdauer von 9 Stunden 10 und 9 Stunden 20 Min.), die Einrichtung einer Zugverbindung von Wien Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Kiew und Odessa sowie zurück

nach Wien Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Krakau-Lemberg-Woloczyska mit nur einer Nachtfahrt, die Herstellung von Anschlüssen zwischen Innsbruck und Ulm-Stuttgart über den Arlberg und der nördlichen Bodensee-Uferbahn Lindau-Friedrichshafen, die Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Wien Kaiser Franz Josefbahn-Eger-Aachen durch Abkürzung der Fahrtdauer zwischen Wien und Eger sowie die Einrichtung einer Anschlussverbindung zwischen Krakau und Budapest über Tarnów-Orló. Weiter wurde die Fortsetzung des im Sommer 1901 eingerichteten Schnellzuges aus Russland über Lemberg-Krakau-Prerau-Böhm.-Trübau nach Prag im Sommer 19 2 bis Karlsbad sowie die Herstellung einer gleich günstigen Zugverbindung in der Gegenrichtung von Karlsbad nach Russland vereinbart. Auch der wöchentlich zweimalige Verkehr des St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszuges zwischen St. Petersburg und Wien (vom 15. Januar 1902 an) wurde festgestellt. Eine wesentliche Verbesserung des Wien-Pariser Verkehres wurde dadurch erreicht, dass der von Wien, Westbahn Abends abgehende Schnellzug nach einer etwa 27½ stündigen Fahrtdauer, also mit nur einer Nachtfahrt, in Paris eintreffen wird.

— **Oesterreichische Staatsbahnen.** Im Monat November 1901 wurden im Personenverkehre 4 426 200 Kr. (5 715 300 Reisende), im Güterverkehre 16 259 100 Kr. (3 498 100 t), im Ganzen 20 685 300 Kr. eingenommen. Mit dem Erfolge des Monats November v. J. verglichen, brachte der November des laufenden Jahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von 245 891 Kr. (+ 594 769 Reisende), im Güterverkehre von 438 713 Kr. (+ 37 915 t). Ein Verkehrsrückgang im Güterverkehre ergab sich insbesondere bei Kohle (im Bereich der Staatsbahndirektion Prag allein wurden um 30 000 t Kohle weniger ins Ausland ausgeführt, als im gleichen Monat des Vorjahres) und Holz. Eine beachtenswerthe Steigerung erfuhr dagegen der Zuckerverkehr. Auf den galizischen Staatsbahnen fanden im November d. J. stärkere Transporte von Mais, Kartoffeln und Getreide statt, unter welchen besonders Getreidesendungen von Russland und Rumänien mit der Bestimmung nach Deutschland erwähnenswerth sind. Vom 1. Januar bis 30. November 1901 betragen die Einnahmen der Staatsbahnen ohne die Wiener Stadtbahn 216 127 800 Kr. (+ 2 786 708 Kr).

— **Lokomotivbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Wie bereits mitgetheilt wurde, hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung vor kurzem eine grosse Lieferung von Lokomotiven (und Tendern) an die österreichischen Fabriken vergeben. Die Lieferung umfasst 103 Lokomotiven und 70 Tender im Gesammtbeschaffungswerthe von 7 900 000 Kr. Hierbei sind in Anbetracht der im allgemeinen niedrigeren Materialpreise und der günstigen Liefertermine entsprechende Ermässigungen der Einzelpreise der Lokomotiven im Vergleiche zu den letztbezahlten Preisen erzielt worden. Das Gesammtgewicht der zur Vergebung gelangenden Lokomotiven und Tender beträgt rund 6000 t. 36 Lokomotiven und 20 Tender sind im Jahre 1902, die weiteren 67 Lokomotiven und 50 Tender im Jahre 1903 zu liefern. An dieser Lieferung sind sämmtliche österreichischen Lokomotiv- und Tenderfabriken, und zwar die Lokomotivfabriken in Wiener-Neustadt, in Floridsdorf, Krauss & Co. in Linz, die Maschinenfabrik der priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft, die böhmisch-mährische Lokomotivfabrik in Prag und F. Ringhoffer in Smichow betheiligt. Nachdem bei diesen Fabriken auf Grund früherer Bestellung der Staatseisenbahnverwaltung 92 Lokomotiven und 44 Tender, die im Jahre 1902 abzuliefern sind, bereits in der Ausführung begriffen sind und für die Neuvergebung längere Lieferungstermine zugestanden werden konnten, ist diesen Fabriken und den mit ihnen zusammenhängenden Industriezweigen nicht nur für das kommende Jahr, sondern auch schon für das Jahr 1903 entsprechende Beschäftigung gesichert.

— **Wasserkraftanlage beim Baue des Karawankentunnels.** Infolge Erlasses des Eisenbahnministeriums hat auf Anordnung der Landesregierung in Laibach hinsichtlich der Herstellung einer Wasserkraftanlage im Rothweinbache, welche aus Anlass des Baues des Karawankentunnels (Eisenbahn Klagenfurt- bezw. Villach-Triest-St. Andrä) zur Ausführung gelangen soll, vor kurzem die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung stattgefunden.

— **Die Wünsche der Beamten der Staatseisenbahngesellschaft.** Dieser Tage hat im Abgeordnetenhause eine Abordnung der Beamten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft unter Führung des Präsidenten des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins vorgesprochen und sich an Abgeordnete verschiedener Parteien mit der Bitte gewendet, die in einer zur Ueberreichung gelangten Denkschrift enthaltenen Anliegen und Wünsche, insbesondere die Frage der ungenügenden Altersversorgung, zur Kenntniss nehmen und zum Gegenstande einer Interpellation im Reichsrathe machen zu wollen.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Oktober 1901.** Im Monate Oktober 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 14 592 491 Personen und 11 595 631 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 58 242 771 Kr. erzielt, d. i. für das Kilometer 2 958 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 762 085 Personen und 11 618 475 t Güter 59 642 555 Kr. oder für das Kilometer 3 089 Kr., daher ergibt sich für den Monat Oktober 1901 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4,2 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 144 372 374 Personen und 88 536 545 t Güter, gegen 135 352 698 Personen und 88 152 486 t Güter im Vorjahre befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf 506 907 801 Kr., im Vorjahre auf 509 005 590 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres 19 520 km, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 139,8 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der vorerwähnten Betriebszeit 1901 auf 25 969 Kr., gegen 26 594 Kr. im Vorjahre, d. i. um 625 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das Jahr 1901 auf 31 163 Kr., gegen 31 913 Kr. im Vorjahre, d. i. um 750 Kr., mithin um 2,4 % ungünstiger.

Bei einigen Hauptbahnen ergab sich eine Zunahme der kilometrischen Einnahme, u. a. bei der
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) . . . . . 16,8 %
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A . . . . . . 6,1 „

Die Mehrzahl der Hauptbahnen weist eine Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten 10 Monaten 1901 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1900 auf:
österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) . . . . 2,5 %
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) . . . . 3,1 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . . 3,8 „
böhmische Nordbahn . . . . 3,9 „
österreichische Nordwestbahn (garantirte Strecken) . 5,3 „
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft . 6,9 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 7,4 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . . 10,3 „

— **Verstadtlichung der Wiener Strassenbahnen.** Die Stadtgemeinde Wien hat unter dem 20. Dezember 1901 vorbehaltlich der Genehmigung des Gemeinderathes mit der deutschen Bank, der priv. Länderbank und mit der Aktiengesellschaft Siemens & Halske eine Vereinbarung über den Kauf des der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen gehörigen Strassenbahnnetzes abgeschlossen. Danach wird die Gemeinde Wien der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in kürzester Frist ein Angebot auf nachstehender Grundlage zugehen lassen:

Die Gemeinde Wien übernimmt vom 1. Januar 1902 ab für eigene Rechnung den Ausbau und den Betrieb des der Gemeinde Wien konzessionirten Strassenbahnnetzes. Die Bau- und Betriebsgesellschaft hat zu diesem Behufe der Gemeinde Wien das vorhandene Strassenbahnnetz nebst Ausrüstung zu übergeben; hierzu gehören insbesondere die Gründe, Gebäude und Werkstätten nebst Zubehör, soweit sie für die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Betriebsbahnhöfe zu verwenden sind; ferner die Wagen sowie alle vorhandenen und durch Inventur festzustellenden Werkzeuge, Geräthe, Mobilien, Uniformen, Warteräume und Wartehallen. Das sonstige Vermögen der Gesellschaft verbleibt ihr zu Eigenthum, und zwar insbesondere die Pferde und Bespannungsgegenstände, die Vorräthe an Materialien und Reservebestandtheilen, die zu den Betriebsbahnhöfen nicht benöthigten Gründe und Gebäude, die Beiwagen, soweit sie nicht gemäss der Vereinbarung zur Ergänzung des Wagenparkes zu liefern sind, endlich die Baar- und Effektenbestände und sonstigen Aktiven. Es sind jedoch die Pferde, Bespannungsgegenstände und die Pferdebahnwagen der Gemeinde Wien bezw. dem von ihr zu bestellenden Betriebsführer so lange und in dem Ausmaasse leihweise und unentgeltlich zu überlassen, wie dies für die Zwecke des Betriebes noch erforderlich ist. Die Gemeinde Wien übernimmt in ihren Dienst die Beamten und Bediensteten der Gesellschaft zu den gegenwärtig mit denselben vereinbarten Bedingungen, behält sich jedoch eine besondere Entschliessung bezüglich der Uebernahme solcher Beamten vor, deren jährliche Gesammtbezüge 5 000 Kr. in jedem einzelnen Falle übersteigen. Die Gemeinde Wien tritt auch in alle Rechte und Pflichten ein, welche in Bezug auf die Wohlfahrtsfonds derzeit für die Gesellschaft bestehen.

Die Gemeinde Wien tritt ferner in alle Vereinbarungen ein, welche die Bau- und Betriebsgesellschaft wegen Ausübung von Patenten mit dritten Personen abgeschlossen hat.

Für sämmtliche bisher seitens der Gesellschaft nach Auffassung der Gemeinde vorgekommenen Vertragsverletzungen

werden keine Vertragsstrafen verhängt. Die bereits verhängten Vertragsstrafen werden nachgesehen, und die für solche Strafen bereits erlegten Beträge werden zurückgestellt. Hingegen haftet selbstverständlich die Gesellschaft für die etwa fortan bis zur Uebernahme des Betriebes durch die Gemeinde seitens der Gesellschaft vorkommenden Vertragsverletzungen in der vertragsmässigen Weise; jedoch müssen die bezüglichen Strafen der Bau- und Betriebsgesellschaft bis zum Tage der Uebernahme des Betriebes schriftlich bekanntgegeben sein.

Alle zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft schwebenden Prozesse werden durch Rückziehung der Klagen unter gegenseitiger Aufhebung der Kosten erledigt.

Alle Verträge, Eingaben und Urkunden, welche sich auf die Uebernahme und den Bau der städtischen Strassenbahnen nebst Zubehör beziehen, sind nach Artikel 5 des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 stempel- und gebührenfrei, wofür die Gemeinde Wien die Gewähr übernimmt.

Für die sämmtlichen aufgeführten Leistungen vergütet die Gemeinde an die Bau- und Betriebsgesellschaft 62 090 000 Kr. zuzüglich 4 % Zinsen vom 1. Januar 1902.

Erfolgt die Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft nicht innerhalb sechs Wochen nach Eingang des Angebots, so wird dieses hinfällig.

Die Gemeinde Wien wird der Firma Siemens & Halske Aktiengesellschaft den weiteren Ausbau und die Ausrüstung des städtischen Strassenbahnnetzes nebst den Betriebsbahnhöfen nach Maassgabe der ihr von der Firma Siemens & Halske Aktiengesellschaft übergebenen, von der Gemeinde Wien zu genehmigenden Vorlagen, Pläne und Beschreibungen übertragen (ausgenommen hiervon sind einzelne Theilstrecken, welche erst später zur Ausführung kommen können)

Der Wagenpark ist durch weitere 130 Beiwagen zu ergänzen, welche aus dem vorhandenen Bestande der Bau- und Betriebsgesellschaft von der Gemeinde auszuwählen und von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske als Beiwagen zum elektrischen Betriebe einzurichten sind.

Für alle aufgeführten Leistungen erlegt die Gemeinde in laufender Rechnung bei der Deutschen Bank die Summe von 39 510 000 Kr. zuzüglich 4 % Zinsen vom 1. Januar 1902.

Die Gemeinde Wien wird die Firma Siemens & Halske Aktiengesellschaft bevollmächtigen, den Betrieb des städtischen Strassenbahnnetzes für Rechnung der Gemeinde bis zu dessen Ausbau nach dem nunmehr vereinbarten Bauprogramm zu führen, wofür als äusserster Termin der 31. Dezember 1903 festgesetzt wird.

Die näheren technischen Bedingnisse für den an die Aktiengesellschft Siemens & Halske zu übertragenden Ausbau und für die Betriebsführung sollen noch genau festgestellt werden, wobei beiderseits in entgegenkommender Weise derart verfahren werden soll, dass bei der Durchführung Schwierigkeiten und Meinungsunterschiede möglichst ausgeschlossen bleiben.

Der Gemeinde dürfen aus der Anwendung und weiteren Benutzung aller auf die Leitungs- und Betriebssysteme bezüglichen Patente der Gesellschaft Siemens & Halske, welche bei den bestehenden oder nach diesem Vertrage neu zu erbauenden Strassenbahnlinien in Ausübung stehen, keine Kosten erwachsen. Für alle anderen von der Gemeinde noch zu übernehmenden oder neu herzustellenden Strassenbahnlinien wird die genannte Gesellschaft der Gemeinde Wien oder dem von ihr bestellten Betriebsführer die Benutzung solcher Patente gegen eine mässige Gebühr einräumen.

Die Aktiengesellschaft Siemens & Halske ist verpflichtet und berechtigt, die erst nach dem Jahre 1903 zu bauenden Theilstrecken zu den in ihren Vorlagen aufgeführten Preisen auszuführen, sofern der Bau dieser Theilstrecken bis Ende 1903 von der Gemeinde verfügt wird. Nach dieser Zeit soll die Gesellschaft Siemens & Halske für diese Linien insofern vorzugsweise berücksichtigt werden, dass die Gemeinde Wien, aber nur innerhalb dreier Jahre, das ist bis Ende 1906, vorerst mit der Firma Siemens & Halske über die Uebernahme des Baues zu verhandeln hat; kommt eine Einigung hierüber nicht zustande, so ist die Gemeinde berechtigt, den Bau auszuschreiben.

Ungarn.

— **Die ungarische Investitionsanleihe.** Aus Budapest wird gemeldet, dass die Regierung sich mit der Absicht trage, am Beginne des nächsten Jahres für grössere Investitionen eine Anleihe aufzunehmen. Im Handelsministerium sei ein Programm der Investitionen, unter welchen sich auch der Ausbau der Szekler Bahnen befinde, längst ausgearbeitet. Ueber die Höhe der aufzunehmenden Anleihe verlautet noch nichts bestimmtes. Indessen ist anzunehmen, dass es sich zunächst nur um einen Betrag von etwa 100 000 000 Kr. handeln werde.

— **Die Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen.** Das Tarifkomitee des Handelsministeriums verhandelte dieser Tage unter Vorsitz des Handelsministers über jene Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen, die im Jahre 1902 ausserhalb der bestehenden Tarife gewährt werden sollen. Nach dem Ergebnisse dieser Verhandlungen werden die meisten der bisher bestandenen Begünstigungen, mit geringen Abweichungen, auch für das Jahr 1902 bewilligt. Die Anzahl der fraglichen Tarifbegünstigungen hat heuer wieder um beiläufig 30 Posten zugenommen. Immerhin hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die bereits früher begonnene Durchsicht der Tarifbegünstigungen bezüglich einzelner Artikel fortzusetzen und dort eine mässige Erhöhung der Frachtsätze anzustreben, wo dies ohne Gefährdung ernstlicher Verkehrsinteressen möglich erscheint. Nachdem die bereits erfolgte theilweise Auflassung der Getreiderefaktien von der Semliner Linie als richtig befunden wurde, wurden vor allem die mit Rücksicht auf Wasserstrassenwettbewerb bestehenden und an die Auflieferung bedeutender Mindestmengen gebundenen Getreiderefaktien — 10 Heller für 100 kg — gänzlich fallen gelassen und die ohnehin ermässigten Sätze, für jedermann im Kartirungswege zugänglich, bewilligt. Die Frachsätze für Rohspiritus von oberungarischen Stationen, welcher Artikel im Interesse der ungarischen Raffinerien Jahre lang nahezu zu den Selbstkosten befördert wurde, konnten gleichfalls unbedenklich eine mässige Erhöhung erfahren. Ebenso war es möglich, bei den Getreidesätzen von siebenbürgischen Stationen eine kleine Erhöhung eintreten zu lassen. Bezüglich anderer Artikel waren die Vorstudien noch nicht so weit gediehen, um die Tariferhöhungen schon ab 1. d. Mts. eintreten zu lassen. Die betreffenden Aenderungen werden voraussichtlich am 1. Juli d. J. in Kraft treten und sich auf die Holzrefaktien in den dem Wettbewerb der Wasserstrassen ausgesetzten Relationen, auf die für Holz bestehenden Ausfuhrsätze, auf die Begünstigungen für Butter und Kohle im Budapester Umschlagverkehr, auf rohen und raffinirten Zucker und schliesslich auf Zuckerrüben erstrecken, wobei jedoch im Interesse der Landwirthschaft die Begünstigungen für Rübenschnitte möglichst unverändert gelassen werden sollen.

— **Keine Blitzgefahr in den elektrischen Wagen.** In der von der Reichsanstalt für Meteorologie und Erdmagnetismus herausgegebenen, von Ladislaus v. Szalay verfassten Nachweisung über die Blitzschläge in Ungarn in den Jahren 1890 bis 1900 betont der Verfasser, es sei bisher kein einziger Fall bekannt geworden, dass durch einen Blitzschlag in einen elektrischen Wagen irgend eine Person verletzt worden wäre. Ausser der Zerstörung der Blitzschutzvorrichtungen, die ganz unbedenklich für die Sicherheit der Fahrgäste sei, konnten keinerlei Unfälle beobachtet werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Schweizerische Nordostbahngesellschaft.** Die Generalversammlung, in der 67 Aktionäre in Vertretung von 42 522 Aktien erschienen waren, nahm die Vorlage des Verwaltungsraths betreffs der Liquidation mit 38 356 Ja gegen 154 Nein an. Hiernach wird eine Kommission von der Generalversammlung zur Durchführung der Liquidation gewählt. Die Schlussrechnung soll einer Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. In der jetzigen Versammlung wurde hauptsächlich die Meinungsverschiedenheit wegen der Abschiedsgratifikation an die Angestellten erörtert. Gegenüber dem Vorschlag des Direktors Birchmeier, die beantragte Summe von 150 000 Fr. auf 400 000 zu erhöhen, fand mit grosser Mehrheit der Antrag Curti Annahme, es bei 150 000 Fr. zu belassen. Dr. Curti betonte dabei, die Aktionäre hätten keine Veranlassung, freigebig zu sein, da man gegen sie auch in keiner Weise freigebig gewesen sei. Der Verwaltungsrath hatte den Antrag, wonach der Bund die Direktoren zu entschädigen habe, abgelehnt, nachdem das Eisenbahndepartement auf Anfrage eine solche Verpflichtung seinerseits entschieden abgewiesen hatte. Diese Abfindung muss also, soweit Rechtsanspruch vorhanden, mit der Liquidationsmasse stattfinden. In der Generalversammlung wurde das von Advokat Freuler bemängelt; Freuler focht überhaupt die Rechtsgültigkeit der Beschlüsse an. Die Generalversammlung bestellte eine siebengliedrige Liquidationskommission mit Herrn v. Salis als Vorsitzenden.

— **Eine zweite Eisenbahnverbindung mit Chamonix.** Nachdem im nun abgelaufenen Jahre von der französischen Seite, von Genf ausgehend, eine Eisenbahn bis Chamonix geführt worden, werden nun auch die schon länger bestehenden Pläne einer Bahnverbindung von der schweizerischen Seite, von Martigny aus, eifriger betrieben. Die schweizerische Bundesversammlung hatte sich jüngst mit drei neuen Konzessionsgesuchen

für die Linie Martigny-Chatelard (Landesgrenze) zu beschäftigen, von denen zwei, die Pläne Palaz und Defayes, ernstlich in Betracht kamen. Letzterer, der die Bahn über Vernayaz, Salvan und Finhaut führen will, während ersterer den Col de Forclaz überschreitet, fand, weil besser finanziell begründet und die genannten Ortschaften mit lebhaftem Fremdenverkehr berührend, mehr Anklang. Warnend wurde bemerkt, dass beide Bahnen nicht wohl im Wettbewerb neben einander bestehen könnten, sondern eine die andere ruiniren würde. Bundesrath Zemp stellte den landschaftlichen und volkswirthschaftlichen Werth beider Linien gleich; das Projekt Defayes habe aber verschiedene Betriebsarten (eine Strecke Zahnrad) bei elektrischem Betrieb mit Oberleitung, das Projekt Palaz dagegen auf der ganzen Strecke das gleiche System. Palaz wolle den elektrischen Strom von einer Schiene aus in die Wagen leiten; damit sei eine gewisse Gefahr und Vertheuerung wegen Vorsichtsmaassregeln verbunden. Aber durch dieses sehr schöne System werde eine leichtere, einheitlichere Art des Verkehrs geschaffen. Es hätte für die Schweiz einen grossen Werth, wenn sie Gelegenheit hätte, dieses System auf einer längeren Strecke zu erproben. Der Ständerath gab jedoch mit grosser Mehrheit dem Projekt Defayes den Vorzug. Der Nationalrath hat einstimmig beschlossen, dem zu Gunsten des Planes Defayes ergangenen Beschluss des Ständeraths zuzustimmen. Dabei erklärte Bundesrath Zemp, dass er sich den betreffenden Anträgen nicht widersetze. Es scheint also der Bahnbau über Vernayaz-Salvan nunmehr in die Nähe gerückt.

— **Staatsbahnen und Volksvertretung in der Schweiz.** Während im verflossenen Jahre die schweizerische Bundesversammlung zum ersten Male in der Lage war, das Budget der neugeschaffenen Bundesbahnen zu berathen, kam auch verschiedentlich zur Sprache, wie weit in dieser Beziehung die Einmischung der Volksvertretung gehen soll. Im Nationalrath bemerkte der Berichterstatter, die Kommission sei infolge der zu kurz bemessenen Zeit nicht in der Lage gewesen, das Budget eingehend zu prüfen. Indess ladet sie den Bundesrath ein, darüber Bericht und Antrag vorzulegen, wie die eidgenössischen Räthe das Genehmigungsrecht, betreffend das Budget der Bundesbahnen, ausüben sollen. Der Nationalrath hat sich nämlich bei der Berathung des Rückkaufgesetzes das Recht der sachlichen Prüfung, nicht nur der „Sanktion" des Budgets vorbehalten. Da dieses aber von Jahr zu Jahr umfangreicher werden dürfte und kaum jemals rechtzeitig vorgelegt werden könnte, werde die Prüfung nur eine summarische sein und sich darauf beschränken müssen, zu untersuchen, ob alle einschlägigen, gesetzlichen Vorschriften bei Aufstellung des Budgets beobachtet worden seien und dabei nach verständigen Grundsätzen vorgegangen sei. Bundesrath Zemp nahm die oben erwähnte Aufforderung an den Bundesrath an. Im Ständerath betonte der Kommissionsberichterstatter ebenfalls, die Kommission habe nicht Zeit gehabt, das Budget Punkt für Punkt zu prüfen; sie müsse daher die Verantwortung für alle Einzelheiten ablehnen. Die Ansichten seien noch nicht geklärt, wie die Ausübung des Genehmigungsrechtes des Budgets der Bundesbahnen durch die Bundesversammlung vor sich gehen solle. Betreffs der oben erwähnten Aufforderung des Nationalrathes an den Bundesrath werde es gut sein, wenn man einen Beschluss über diese wichtige Angelegenheit nicht übereile, sondern erst auf Grund längerer Erfahrungen die Frage beantworte. Die Kommission drückt den Wunsch aus, dass die Stellung des Präsidenten des Verwaltungsrathes in einer Weise festgelegt werde, die der Wichtigkeit der Stelle mehr entspreche als der jetzige Zustand. Die Stelle solle eine Arbeits-, keine Ehrenstelle sein. Auf die Forderung eines Ständerathsmitgliedes, der Bundesversammlung müsse das Recht zustehen, auch an Einzelheiten des Budgets Aenderungen vorzunehmen, erwiderte Herr v. Arx, die Zusammenstellung des Budgets der Bundesbahnen sei ausserordentlich schwerfällig und dadurch eine Prüfung durch die Bundesversammlung sehr erschwert. Das Budgetrecht der Bundesversammlung sei zweifellos und nur beengt durch Einschränkungen, die schon im Rechnungsgesetz gemacht worden sind. So ist z. B. die Festsetzung der Besoldungen, der Betriebsposten usw. dem Verwaltungsrath endgültig überwiesen. Das Recht der Bundesversammlung sei allgemeiner Art; sie habe darüber zu wachen, dass das Budget auf einer gesunden Grundlage ruhe. Gegebenenfalls seien Wünsche an den Verwaltungsrath zu richten. Herr v. Arx, der gegenwärtig die Stelle des Präsidenten des Verwaltungsrathes innen hat, hob dagegen hervor, er möchte nicht, dass daraus ein festbesoldeter Posten gemacht werde: man solle daran festhalten, dass es eine Ehrenstelle bleibe. Einem anderen Redner, der ein weitgehendes Budgetrecht des Parlaments bei den Bundesbahnen, wie bei allen anderen Budgets, in Anspruch nahm, bemerkte Bundesrath Zemp, es werde der Bundesversammlung unmöglich sein, alle Einzelheiten des Budgets zu beurtheilen. Bei einer der Hauptbahnen, der Gotthardbahn, werde das Budget endgültig von der Direktion erledigt, nicht einmal der Verwaltungsrath habe etwas hineinzureden. Die Besoldungsfragen seien durch das Besoldungsgesetz bestimmt, so dass gar keine Aenderung mehr möglich sei. Zu prüfen habe die Bundesversammlung in jedem Falle, ob das Budget auf der gegebenen gesetzlichen Grundlage beruhe. Man könne der Bundesversammlung unmöglich die Verantwortlichkeit für das Budget übertragen; diese ruhe bei den Behörden der Bundesbahnen, und das sei gut, denn mit der Verantwortlichkeit wachse die Kraft und die Freude am Amte. Ein weiterer Redner aus dem Hause meinte, es sei ein Fehler, wenn man der Bundesversammlung in dieser Sache überhaupt das Budgetrecht einräume. Die Bundesversammlung habe gesetzlich gar kein Recht auf Beschlüsse und Abänderungen, sondern könne nur Wünsche äussern. Nach diesen grundsätzlichen Erörterungen wurde ohne weiteres das Budget der Bundesbahnen im Nationalrath und im Ständerath genehmigt.

— **Die Valsuganabahn.** Man schreibt der Münchener „Allgem. Ztg." aus Venedig, 26. Dezember 1901: Die endlich erfolgte Abstimmung des Stadtrathes über die Valsuganabahn erregt allgemeine Befriedigung. Die Bahn wird unter den früher mitgetheilten Bedingungen vom Staate unterstützt werden und über Mestre, Bassano, Primolano, Tezze (österreichische Grenze) nach Trient gehen. Die neue Strecke, deren baldige Ausführung hier mit Spannung erwartet wird, bedeutet auch für München und Süddeutschland eine ansehnliche Wegverkürzung der Reise nach Venedig. Unter den Stadträthen waren nur zwei im Hinblick auf die Finanzlage dem Projekt entgegen. Schliesslich erhob sich der Sindaco, um den entscheidenden Beschluss willkommen zu heissen. Er sprach von den Verbesserungen, die Venedig in den letzten Jahren vorgenommen habe, von der schnellen Steigerung seines Verkehres. „Vom siebenten Hafen Italiens ist Venedig" — so bemerkte er — „heute zum zweiten des Landes emporgestiegen. Wir machen Genua keine Konkurrenz. Italien liegt an zwei Meeren und diese wollen wir gemeinsam befahren, sie bieten Arbeit für zwei. Die Valsuganabahn ist schon so lange erwartet worden; es wäre geradezu ein Verbrechen, wollten wir uns jetzt die Gelegenheit entgehen lassen." Der Bahnbau ist nunmehr gesichert; hoffentlich wird er recht bald thatsächlich in Angriff genommen.

— **Italienische Zufahrtlinien zum Simplon.** Die italienische Abgeordnetenkammer hat in ihrer Sitzung vom 19. v. Mts. das zwischen Regierung und Mittelmeerbahn abgeschlossene Uebereinkommen wegen des Baues und Betriebes der beiden italienischen Zufahrtlinien zum Simplon: Arona-Domodossola und Santhia-Arona mit grosser Stimmenmehrheit genehmigt. Es war beabsichtigt, den bezüglichen Gesetzentwurf bereits in den nächsten Tagen dem Senat vorzulegen, damit er noch vor den Weihnachtsferien darüber schlüssig werden könne, da die Mittelmeerbahn die Einhaltung des Eröffnungsdatums der Linien an die Bedingung geknüpft hat, dass dies Uebereinkommen am 31. v. Mts. genehmigt sei, um gleich mit den Arbeiten beginnen zu können.

— **Unfall des Nord-Süd-Brenner-Expresszuges.** Am Abend des 20. v. Mts. stiess der von Cannes und Genua kommende Nord-Süd-Expresszug beim Abzweiggleise der Linie Alessandria-Tortona in der Nähe des Bahnhofes Tortona der Linie Genua-Mailand auf die letzten Wagen eines dort beim Signal angehaltenen Güterzuges. 11 Wagen des Güterzuges wurden dadurch zum Entgleisen gebracht und einige vollständig zertrümmert. Der Bremser des letzten Güterwagens fand dabei den Tod. Der Luxuszug erlitt keine Beschädigung, ebenso blieben auch die Reisenden unverletzt. Der Luxuszug konnte mit einer Verspätung von 2 Stunden seine Fahrt fortsetzen.

— **Manchesterseekanal.** Am Schlusse des in Nr. 94 S. 1452 Jahrg. 1901 **d. Ztg.** veröffentlichten Aufsatzes hoben wir hervor, dass aus dem uns zu Gebote stehenden Material nur die Höhe der im Vorjahre erzielten Roheinnahme des Manchesterseekanals, nicht aber auch erkennbar sei, wie hoch sich seine etwaige Reineinnahme gestellt habe. Jetzt entnehmen wir einer Mittheilung der „Ovk-Korrespondenz", dass die bis zum Schlusse des Jahres 1900 erwachsenen Baukosten des gedachten Kanals in Höhe von 303000000 Mark durch die Einnahmen jenes Jahres mit 0,40 % verzinst worden sind, indem diese einen Betriebsüberschuss von 1 264 000 *M.* ergeben haben. Damit ist aber der wirkliche, wirthschaftliche Nutzen, welchen der Kanal dem Verkehrs- und Geschäftsleben der Stadt Manchester gebracht hat, auch nicht im entferntesten erschöpft, denn thatsächlich sind dort die Eisenbahnfrachten erst dann auf einen angemessenen Betrag heruntergegangen, als die Betriebseröffnung des Seekanals die Bahnverwaltungen zu einer solchen Ermässigung nöthigte. Uebrigens aber soll sich in der Stadt Manchester die segensreiche Einwirkung des Kanalbetriebes auch bereits in der Weise geltend machen, dass das Geschäftsleben der Stadt einen neuen Aufschwung gewonnen hat, so dass ein vorher eingetretener Niedergang, der sich in dem Wegzuge zahlreicher Arbeiter und dem Leerstehen

vieler Wohnungen bemerkbar machte, jetzt glücklich überwunden ist. Auf das Kilometer berechnet, kostet der Manchesterseekanal etwa das zehnfache von dem, was der preussische Mittellandkanal kosten wird, und schon dieser Umstand sollte davon zurückhalten, die wirthschaftlichen Aussichten der beiden so grundverschiedenen Unternehmungen mit einander in Vergleich zu stellen. Dass aber auch die von der Kanalgesellschaft in Manchester gewonnenen Erfahrungen keineswegs als abschreckendes Beispiel für andere derartige Unternehmungen verwendet werden können, dürfte aus dem eingangs Gesagten ebenfalls unzweifelhaft hervorgehen.

— **Spanische Eisenbahnprojekte.** Wie der „Köln. Ztg." aus Madrid gemeldet wird, soll sich in London eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 60 000 000 Pesetas gebildet haben, die ein Netz von Eisenbahnen in Spanien bauen wolle, das Burgos, Logrono, Vitoria, Bilbao, Santander und La Robla zur Ausbeutung dieser Gegend in Bezug auf Kohle und Eisen mit einander verbinden solle. Auch sollten Hochöfen in Alava und Vizcaya, drei grosse Verladestellen bei Bilbao und eine grosse Eisengiesserei gebaut werden. An der neuen Gesellschaft seien vier bedeutende englische Häuser betheiligt. Ihr Leiter werde Herr Williams sein, der Gründer der Linie Villafrea-Monterrubio und der im Bau begriffenen Strecke Pineda-Bilbao.

— **Lagergebühren auf den russischen Bahnen bei verweigerter Annahme der Güter.** Die amtliche „Handels- und Industrie-Zeitung" bringt eine Entschliessung des Ministers der Verkehrsanstalten zur allgemeinen Kenntniss, die auch für deutsche Versender ein Interesse hat. Es ist bekannt, dass, wenn der Adressat einer auf der Eisenbahn beförderten Waare deren Annahme verweigert, diese unter Beobachtung gewisser ganz bestimmt vorgeschriebener Förmlichkeiten zum öffentlichen Verkaufe gelangt. Bei dieser Gelegenheit bringen die Bahnen zu ihren Gunsten unter anderem auch die tarifmässige Gebühr für die Lagerung der Waare auf der Bestimmungsstation zur Berechnung und ziehen den aufgelaufenen Betrag von dem Verkaufserlös ab. Die Praxis hat nun erwiesen, dass die Bahnen die Gebühr verschieden berechnen, aus welchem Grunde die Frage einer einheitlichen Berechnungsart der Lagergebühr für Waaren, die infolge Verweigerung der Annahme seitens der Adressaten öffentlich versteigert werden, angeregt worden ist. Diese Frage wurde auf einer der letzten Sitzungen der allgemeinen Konventionskonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen berathen und hierbei namentlich erörtert, bis zu welchem Zeitpunkte die Bahnen berechtigt sein sollen, die Lagergebühren zu erheben. Die Verschiedenheit in der Auffassung der einzelnen Bahnen bestand namentlich darin, dass einzelne Bahnen die Gebühren bis zum Tage des Verkaufes, die anderen nur bis zum Augenblicke der bekanntgegebenen Abnahmeverweigerung erhoben. Die Konferenz war nun der Ansicht, dass auf allen Stationen des Eisenbahnnetzes die Lagergebühr „nur für die Zeit bis zum Tage der Verweigerung der Annahme der Waare seitens des Adressaten" zu berechnen ist. Nunmehr ist dieser Beschluss seitens der Ministerien bestätigt worden.

— **Beförderung von Geisteskranken usw. auf den russischen Eisenbahnen.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat in der Sorge für das reisende Publikum einerseits und für eine möglichst zuverlässige Beförderung von gewissen Kranken andererseits festgesetzt, dass für den Transport von Geisteskranken, der durch tollwüthige Thiere Gebissenen und von Leprakranken auf Eisenbahnen folgende Bestimmungen zu gelten haben: Der Transport solcher Kranker ist unter Vorweisung eines ärztlichen Zeugnisses der Direktion der Bahn oder dem Stationsvorsteher acht Stunden vor Abgang des Zuges anzuzeigen. Im ärztlichen Zeugniss muss gesagt sein, ob der Geisteskranke still oder tobsüchtig oder wann der Betreffende von einem tollwüthigen Thier gebissen worden ist. Stille Geisteskranke erhalten ein gesondertes Wagenabtheil für sich und müssen von zwei Personen begleitet sein. Tobsüchtigen wird ein Einzelwagen angewiesen, in welchen sie von vier Personen und einem Feldscheer begleitet werden müssen. Von tollwüthigen Thieren Gebissene müssen bis zu zwei Wochen nach dem Biss von einer und nach zwei Wochen von zwei Personen begleitet werden. Bei Leprakranken wird als Begleitung nur eine Person vorgeschrieben und wird solchen Kranken ein gesonderter Wagen IV. oder III. Klasse zur Verfügung gestellt. Die von letztgenannten Kranken benutzten Wagen müssen der Vorschrift nach gründlich desinfizirt werden, bevor sie wieder in Gebrauch genommen werden dürfen. Wer die Kosten einer solchen Beförderungsweise zu tragen hat, ist nicht ausgesprochen; da es sich aber um Maassnahmen handelt, die offenbar im öffentlichen Interesse angeordnet sind, so wird voraussichtlich dem Betroffenen nicht die ganze Last der Bestimmungen aufgebürdet, sondern zum Theil vom Staate getragen werden, wie das namentlich in Russland vielfach geschieht.

Fremde Welttheile.

— **Ugandabahn.** Die Legung der Schienen der Ugandabahn ist am 19. Dezember v. J. bis zum Viktoria-Nyanza vollendet worden, der Schienenstrang erreichte am Abend dieses Tages das Seeufer. Aus diesem Anlass schreibt die „Nat.-Ztg.": „England kann mit Stolz auf die gelungene Durchführung eines neuen kolonialen Unternehmens von hoher wirthschaftlicher und politischer Bedeutung hinweisen. Dass es der Bahn an Frachten nicht fehlen wird, dafür sorgt das Hinterland von - Deutsch-Ostafrika. Wahrlich, die deutschen Kolonialpolitiker muss ein Gefühl tiefer Beschämung ergreifen, wenn sie die jetzt in Ostafrika geschaffene Lage betrachten: den schon begonnenen und künftig in noch verstärktem Maasse drohenden Verkehrsrückgang der deutschen Häfen auf der einen, den thatkräftigen Unternehmungsgeist und den Verkehrsaufschwung auf der anderen Seite, und daheim in Deutschland die Kleinlichkeit kurzsichtiger und die Eitelkeit eigenbrödlerischer Kolonialpolitiker, die in fortwährendem Parteistreit kostbare, unwiderbringliche Zeit für die Lösung der wichtigsten kolonialen Aufgaben ungenützt verloren gehen lässt. Die Vollendung der Ugandabahn sollte es uns dringlicher denn je ins Gewissen rufen, dass die unverzügliche Inangriffnahme der Centralbahn eine Lebensfrage für unsere ostafrikanische Kolonie ist, und der Reichstag sollte nach Weihnachten mit der raschen Erledigung dieser Aufgabe nicht zögern. Ueber die Frage, die ihm zunächst vorliegt, herrscht nachgerade Einstimmigkeit in den weitesten kolonialen Kreisen. Selbst der kürzlich in den Kolonialrath berufene Professor Hans Meyer, der sich nach und nach in eine immer lebhaftere Gegnerschaft gegen die Centralbahn als solche hineingeschrieben hat, trat noch dieser Tage wieder für den Bau von Stichbahnen ein und schrieb:

„Unter diesen Stichbahnen kommt nach dem Bau der Usambarabahn mit am ersten die Linie Dar-es-Salaam-Mrogoro (oder einem anderen Punkt der Ukamiberge) in Betracht; ihr Bau ist unsere nächste und wichtigste wirthschaftliche Aufgabe im Schutzgebiet. Es wäre ein schweres Verschulden des Reichstages, wenn er, nach Stellung besserer Bedingungen seitens der bahnbauenden Finanzleute, noch immer nicht die Zinsgarantie mit etwa 800 000 ℳ für das Jahr für diese Bahn bewilligen wollte, zu deren Bau die Finanzgruppe der Deutschen Bank bereit ist."

Da fürs erste der Reichstag nur über die Strecke Dar-es-Salaam-Mrogoro zu entscheiden hat, ist es vielleicht nützlich, die Uebereinstimmung der Centralbahn-Gegner und -Freunde über diesen Theil noch einmal hervorzuheben. Der allgemein anerkannten Nothwendigkeit dieses Bahnbaues darf sich der Reichstag nicht verschliessen. Ist wenigstens erst dieses Ziel gesichert, so kommt doch die grosse Verkehrsfrage endlich in Fluss, und die weiteren Erfahrungen werden dafür sorgen, dass ein abermaliges Stocken schliesslich für jeden Freund unserer Kolonien zur Unmöglichkeit wird."

— **Brasilianische Bahnbauten.** Die wirthschaftliche Bedeutung, die das Deutschthum in Südbrasilien gewonnen hat, würde seine Betheiligung an grossen kapitalkräftigen Unternehmungen, wie Eisenbahnbauten usw., als natürlich erscheinen lassen, aber im Gegentheil, die Engländer und Belgier sind Inhaber der Bahnlinien und Pächter brasilianischer Bundesbahnen, und die Deutschen sind daran so gut wie garnicht betheiligt. Der Grund liegt, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, darin, dass die deutschen Einwanderer Ackerbauer, Handwerker und Kaufleute waren, deren Beziehungen zu deutschen Handelshäusern sich erfreulich entwickelten, welche aber zu dem deutschen Unternehmerthum grossen Stils in keinen näheren Beziehungen standen, so dass dem letzteren die brasilianischen Verhältnisse fremd blieben, während die anderen Völker von vornherein nur zu dem Zwecke ins Land kamen, Geschäfte grossen Stils zu machen, und wirkliche Einwanderer nur in verschwindender Zahl kamen. Aber das deutsche Unternehmerthum wird, wenn eine gewisse Zeit zur Reife der Entschlüsse verflossen sein wird, dem Unternehmerthum anderer Länder sicher nicht nachstehen. Der gute Wille maassgebender Kreise Deutschlands hat sich in der zweimaligen Entsendung von Sachverständigen offenbart, die ihr Gutachten über geplante Unternehmungen abgeben sollten. Doch haben diese an das Land gar zu sehr den Maassstab europäischer Verhältnisse gelegt und absprechende Urtheile gefällt, wo andere Völker zu günstigen Ansichten gelangten. Es wird gegenwärtig der Bau von drei Bahnlinien geplant; Deutsche haben die Konzession für zwei dieser Projekte bereits erlangt, während die Konzession für das dritte Projekt ebenfalls von Deutschen nachgesucht wird. Ein Projekt betrifft den Bau einer Bahn von Dona Franciska nach Blumenau, das zweite ist die Rio Grande-Nordwestbahn, ein grossartiges Kolonisationsunternehmen, dessen Bedeutung in Deutschland bereits erkannt ist und das, wie es scheint, zustande kommen wird. Das dritte Projekt ist eine Eisenbahn von Porto Alegre nach Pelotas, wo die reichen Vieh-

züchter und Grossviehschlächter den Ton angeben. Es sind diesmal Deutsche, welche den richtigen Zeitpunkt erfasst haben, um die Verleihung der Konzession für diese wichtigste und aussichtsreichste Bahnlinie, die dort überhaupt noch zu vergeben ist, nachzusuchen und hoffentlich zu erhalten. Porto Alegre ist eine Stadt von über 100 000 Einwohnern, in deren Hinterlande deutsche und italienische Kolonien mit mehr als 200 000 Bewohnern liegen. Dazwischen, davor und daneben erstrecken sich Kampflächen mit etwa 200 000 portugiesisch redenden Bewohnern. Die Stadt Pelotas nebst ihrem Hinterlande enthält 300 000 Seelen. Von den 1 100 000 zählenden Einwohnern des Staates Rio Grande do Sul kommt also der bei weitem grösste Theil auf die beiden Städte Alegre und Pelotas. Die Ausfuhr von landwirthschaftlichen und industriellen Erzeugnissen ist nicht ganz unbedeutend, sie hatte nach amtlichen Angaben im Jahre 1898 einen Werth von 62 583 129 Milreis (= 143 315 365 ℳ) und fiel in dem schlechten Erntejahre 1899 auf 58 096 800 Milreis (= 133 041 682 ℳ). Diese Ziffern kommen fast ausschliesslich auf die beiden genannten Städte nebst ihren Hinterländern, wo diese Ausfuhrartikel erzeugt werden. Porto Alegre ist durch Flussstrassen und die nach Neu-Hamburg führende Eisenbahn mit seinem Hinterlande verbunden, während die Lagoa dos Patos den Verkehr mit Pelotas und Rio Grande vermittelt. Im Hafen von Porto Alegre kamen im Jahre 1899: 7 190 Schiffe von Fluss- und Lagoahäfen an mit rund 300 000 t Ladung. Das Gebiet zwischen Porto Alegre und Pelotas ist von über 100 000 Seelen bewohnt, von denen 40 000 auf eine Reihe mehr oder weniger deutscher Kolonien entfallen. Die übrigen liegen auf den Kampflächen der Viehzucht ob; über 100 000 Rinder werden jährlich von hier nach Porto Alegre und Pelotas zur Schlachtbank getrieben, während von den Kolonien dorthin die verschiedenartigsten Erzeugnisse geliefert werden. Die Wohlhabenheit ist bemerkenswerth. Man schätzt, dass bei einem täglichen Personen- und einem wochentäglichen Lastzug in jeder Richtung der Bahn ein jährlicher Reingewinn von 10 % des auf 12 000 000 Milreis (= 27 480 000 ℳ) angenommenen Anlagekapitals zufallen wird. Der Verkehr wird vermuthlich bedeutend grösser sein, aber es werden auch täglich zwei Personenzüge in jeder Richtung verkehren müssen. Die grösste Schwierigkeit beim Bahnbau bietet die Ueberschreitung des Rio Guahyba. Da eine Brücke über denselben soviel kosten würde, wie die ganze Bahn, so sollen die Bahnwagen vorläufig auf einer Dampffähre übergesetzt werden und die Brücke soll erst später, wenn der zunehmende Verkehr ihren Bau rentabel erscheinen lässt, angelegt werden.

Soweit die Mittheilungen der „Köln. Ztg.". Die „Nat.-Ztg." gibt fast gleichzeitig die Ausführungen eines angesehenen Deutschen in Blumenau wieder, nach welchen man in dieser deutschen Kolonie aufs bitterste enttäuscht ist, dass die Hoffnung deutsches Interesse und Kapital für den Bau der Eisenbahn Blumenau-Aquidaban zu gewinnen, gescheitert ist. Trotz aller Bemühungen der Konzessionsinhaberin, der hanseatischen Kolonisationsgesellschaft, und trotz aller Vorstellungen seitens der Konsulate ist bis jetzt in Deutschland das erforderliche Kapital nicht zu beschaffen gewesen, und die Kolonie versucht nun, Interessenten anderer Völker, Amerikaner, Belgier oder andere für den Bahnbau zu gewinnen. Wenn von deutscher Seite die Gelegenheit zum Bahnbau nicht benutzt wird, so werde zweifellos von nordamerikanischer Seite die nöthige Hilfe kommen, der gesammte wirthschaftliche Einfluss Nordamerikas werde dadurch naturgemäss bedeutend steigen und es sei zu erwarten, dass ein grosser Theil der deutschen Ausfuhr nach Südbrasilien an die vereinigten Staaten übergehen würde. Das starke Uebergewicht der Deutschen in diesen Kolonien gebe dem deutschen Handel einen natürlichen Vorsprung, der nicht ohne Noth aufgegeben werden sollte.

— **Die chinesische Ostbahn** vergrössert, wie die „Ross." erfährt, stark ihr rollendes Material. Bis jetzt sind bereits 150 Lokomotiven dorthin abgefertigt worden, die alle in russischen Fabriken gebaut sind. Im ganzen wird die chinesische Ostbahn über 400 Lokomotiven verfügen, also über eine Zahl, die aller Voraussicht nach zunächst vollkommen genügen wird, um den Verkehr, wie er sich in den ersten Betriebsjahren voraussichtlich entwickeln wird, zu bedienen. Von dem Bau eigener Werkstätten für Lokomotiven und Wagen in Charbin ist vorderhand abgesehen worden, obgleich die Einrichtung für diese Werkstätten bereits aus San Francisco eingetroffen sein soll.

Allgemeines.

— **Die drahtlose Ozeantelegraphie.** Nach einer Mitte Dezember eingegangenen Meldung aus St. Johns auf Neufundland ist es Marconi nunmehr gelungen, ohne Draht über den Ozean hinüber mit einer Station in England telegraphische Zeichen zu wechseln. Vor einem Jahre gründete Marconi zwei Stationen — die eine auf Kap Cod in Massasuchetts, die andere in Poldhu, in der Nähe von Lizzard in Cornwall, England — um Proben anzustellen, ob es möglich wäre, mittelst drahtloser Telegraphie über den ganzen atlantischen Ozean Zeichen zu senden. Beide Stationen waren mit besonderen Apparaten versehen. Beide wurden jüngst durch schwere Stürme beschädigt und sind nur unvollständig hergestellt. Das wunderbare Ergebniss ist nun zwar nicht von Kap Cod aus, wohl aber von einer bei St. Johns auf Neufundland errichteten Station aus erzielt worden. An einem Mittwoch, als der Ballon den Draht 400 Fuss über den Signalhügel bei St. Johns erhob, wurden eine Anzahl Zeichen, welche die Station in Cornwall zu senden beauftragt worden war, deutlich wahrgenommen. Am folgenden Tage wurden die Zeichen wiederum vollständig empfangen. Das geschah nur, wenn der Ballon hoch stand. Marconi will weitere Versuche mit Taites Ballon einstellen und für 50 000 D. eine grosse Station errichten, mit Thürmen oder Masten zur Unterstützung der Drähte. Zu diesem Zwecke will er demnächst nach England reisen, um dort die nöthige Ausrüstung zu beschaffen. Nach einer Meldung der „Daily Mail" aus St. John erklärt Marconi seinen Erfolg damit, dass seine drahtlose Station Poldhu in Cornwall hundert Mal mehr elektrische Kraft hat, als die gewöhnlichen drahtlosen Stationen. Während Marconi am Mittwoch einen Ballon aufsteigen liess, mit dem ein Draht verbunden war, blieb er selbst am Apparate und empfing die vorher mit der Station Poldhu verabredeten Zeichen (die drei Punkte, welche im Morsealphabet den Buchstaben s bezeichnen). Das Zeichen kam so häufig und so der Verabredung entsprechend, dass Marconi überzeugt ist, dasselbe sei aus England gekommen.

Die beiden Stationen auf Neufundland und in England sind 2 784 km von einander entfernt. Marconi äusserte über das Gelingen seiner Versuche eine beinahe kindliche Freude. Er rief einmal über das andere aus: „Die drahtlose Telegraphie zwischen England und Amerika ist ein Weihnachtsgeschenk, der ganzen Welt gegeben!" Einzelne Stimmen in Amerika, darunter auch die Edison's, äussern noch Zweifel. Edison erinnert daran, dass elektrische Schwingungen auch in der Luft vorhanden sind, dass also Irrthümer möglich seien. Andere widerlegen diese Zweifel mit dem Hinweis auf die von Marconi gebrauchte Vorsicht. Es wird hervorgehoben, dass der Buchstabe „s", für den das Morsezeichen aus drei in kurzen Zwischenräumen folgenden Strichen besteht, von 10 zu 10 Minuten 3 volle Stunden hindurch telegraphirt wurde. In der Sendestation von Penzance in Cornwall wurde das Zeichen abgegeben, und es wurde jedesmal, sowohl Mittwoch wie Donnerstag, auf dem Beobachtungshügel am Hafeneingang von St. Johns in Neufundland wahrgenommen.

Bücherschau.

— **Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum** vom 11. Juni 1874. Erläutert mit Benutzung der Akten des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath. Erster Band. Zweite Auflage. Breslau. J. U. Kern's Verlag (Max Müller). 1902. Preis 14 ℳ.

Wiewohl das Enteignungsrecht nach Art. 109 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch der Landesgesetzgebung vorbehalten geblieben ist, so haben doch die Bestimmungen des gedachten Gesetzbuchs in mehrfacher Beziehung eine Rückwirkung auch auf das preussische Enteignungswesen geäussert. Schon aus diesem Gesichtspunkte war es wünschenswerth, dass der Verfasser seinen Kommentar des gedachten Gesetzes nunmehr in zweiter Auflage ergänzt und vervollständigt erscheinen lässt, von der jetzt der erste Band vorliegt, der die §§ 1 bis 14 behandelt.

— **Statistische Beschreibung der Gemeinden des Fürstenthums Lübeck.** Im Auftrage des grossherzoglich oldenburgischen Staatsministeriums bearbeitet und herausgegeben von Dr. Paul Kollmann, Geheimer Regierungsrath und Vorstand des statistischen Büros. Druck und Verlag von Ad. Littmann. In Debit bei Richard Quitzow in Lübeck.

Der durch seine ausgezeichneten statistischen Arbeiten auch weiteren Kreisen bekannt gewordene Verfasser hat seinem grösseren Werke über die Gemeinden des Herzogthums Oldenburg nunmehr eine gleichartige Darstellung über die oldenburgische „Ostseeprovinz" folgen lassen. Das Werk umfasst 367 Druckseiten und beschäftigt sich doch nur mit einem Bezirk von 541 qkm und 37 340 Einwohnern. Schon hieraus ist die liebevolle Sorgfalt, mit der alle Einzelheiten behandelt sind, zu erkennen. In der That liegt das Verdienst dieser statistischen Beschreibung, wie der vorhergegangenen des Herzogthums Oldenburg in der sorgfältigen Darstellung aller statistisch erfassbaren Gegenstände in möglichster Reichhaltigkeit, so dass hier ein übersichtliches Handbuch für die öffentlichen und gesellschaftlichen Vorgänge in dem beschriebenen Gebiet geboten wird. Neben der Statistik ist auch die Geschichte und Geographie überall eingehend behandelt. Für Werke mit gleichem Zweck darf das vorliegende geradezu als Muster gelten. Das

Verkehrswesen und namentlich die Eisenbahnverhältnisse haben in ihrer Bedeutung für das ganze Gebiet und dann auch wieder bei der Beschreibung jeder einzelnen Gemeinde sachgemässe Berücksichtigung gefunden.

— **Archiv für Eisenbahnwesen.** Diese im königlich preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Zeitschrift enthält in ihrem nunmehr abgeschlossenen Jahrgange 1901 neben den eingehenden statistischen Arbeiten über die Eisenbahnverhältnisse fast aller Länder der Erde eine Reihe von grösseren Abhandlungen über verkehrswissenschaftliche Gegenstände, die wir zum Theil im Laufe des Jahres einer näheren Besprechung unterzogen haben. Wir geben aus dem reichen Inhalt nachstehend eine kurze Uebersicht: 1. Die Pensionskasse, die Krankenkasse und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1899, von Niehaus. 2. Der Getreideverkehr und die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Wiedenfeld. 3. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf den Haupteisenbahnen in Europa, von Schulze. 4. Theoretische Betrachtungen über das Binnenschifffahrtsabgabewesen in Deutschland, von Schumacher. 5. Die russischen Südwestbahnen, von Thies. 6. Deutschlands Getreideernte in 1899 und die Eisenbahnen, von Thamer. 7. Wohlfahrtseinrichtungen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1899. 8. Die Wohlfahrtseinrichtungen der königl. württembergischen Verkehrsanstalten. 9. Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens, von Oberst Fleck. 10. Die Fahrgeschwindigkeit der amerikanischen Eisenbahnen, von Schulze. 11. Der Etat der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1901, von Schremmer. 12. Die argentinischen Eisenbahnen und ihre Ergebnisse im Jahre 1898, von Kemmann. 13. Die neuen Bauvorschriften der japanischen Eisenbahnen, von Baltzer. 14. Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1900 im Vergleich zu der in den Jahren 1897, 1898 und 1899, von Thamer. 15. Die Rechtswirkungen der Enteignung im Falle der Einigung der Betheiligten, von Pannenberg. 16. Ueber die wirthschaftliche Lage der Binnenschifffahrtsunternehmungen in Grossbritannien und Irland, von Dr. Wagner.

Ausserdem enthält der Jahrgang eine Fülle von kleineren Mittheilungen aus dem Eisenbahnwesen, in der Rubrik Rechtsprechung eine grosse Anzahl werthvoller Entscheidungen der obersten Gerichte und des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, unter Gesetzgebung Gesetze, Verordnungen, Entwürfe, Erlasse auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens aller Länder.

Besonders werthvoll ist die Bücherschau, in der die wichtigsten Erscheinungen der Eisenbahnlitteratur einer sachkundigen Besprechung unterzogen oder doch angezeigt sind, sowie endlich die Zeitschriftenschau, die in jedem der jährlich erscheinenden 6 Hefte eine treffliche Uebersicht über den Hauptinhalt von nicht weniger als 37 in- und ausländischer periodischer Zeitschriften des Eisenbahnwesens gibt und dadurch litterarische Nachforschungen auf dem weiten Gebiet ausserordentlich erleichtert. — Besonders angenehm berührt die Pünktlichkeit, mit der das Inhaltsverzeichniss des ganzen Jahrganges zugleich mit dessen letztem Heft schon Anfang Dezember zur Ausgabe gelangt ist. Jahrgang 1901 des Archivs beweist von neuem, wie sehr es für jeden, der sich mit der Litteratur des Eisenbahnwesens beschäftigt, eines der vornehmsten und unentbehrlichsten Hilfsmittel ist. Sein Weltruf ist längst begründet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,409 km lange Strecke Süssen-Weissenstein der königlich württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 7. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Priv. österreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnete Halte- und Ladestelle Jiritz der Lokalbahn Brandeis a. d. E. - Neratowitz wird am 1. Januar 1902 auch für den Stückgüter- und somit für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 392 vom 20. Dezember 1901, Nr. I 395 vom 19. Dezember 1901, Nr. I 398 vom 21. Dezember 1901 und Nr. I 400 vom 23. Dezember 1901 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, die französische Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, betreffend (Nr. I 392) Antrag der französischen Nord-, Ost- und Paris - Lyon - Mittelmeerbahn wegen Theilnahme am Vereins - Reiseverkehr (abgesandt am 24. Dezember 1901); (Nr. I 395) Aenderungen der Uebersicht der Verbindungsstrecken, welche sich beim Eintritt der französischen Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in den Vereins-Reiseverkehr nöthig machen (abgesandt am 21. Dezember 1901); (Nr. I 398) Antrag der französischen Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wegen Theilnahme an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 24. Dezember 1901); (Nr. I 400) Nachweisung der in der Uebersicht der Verbindungsstrecken (Abschnitt VI des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses) vorzunehmenden Aenderungen beim Eintritt der französischen Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 24. Dezember 1901).

Nr. I 399 vom 21. Dezember 1901 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn, die schweizerische Centralbahn, die französische Nord-, Ost-, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Westbahn, betreffend Antrag der französischen Westbahn (Ouest) wegen Theilnahme an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 24. Dezember 1901).

Nr. II 345 vom 13. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1898/1899 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt vom 23. bis 27. Dezember 1901).

Nr. II 352 vom 18. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Maassnahmen, um das Bestehen eines Haltesignales dem Maschinenführer wirksam bekannt zu geben (abgesandt am 24. Dezember 1901).

Nr. II 355 vom 19. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Protokoll der am 28. November 1901 in Leipzig abgehaltenen gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und des technischen Ausschusses (abgesandt am 24. Dezember 1901).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterr.-ungar.-italien. Güterverkehr.

Die auf Seite 8 des mit 1. Januar 1902 zur Einführung gelangenden Nachtrages III zum Tarif Theil I, Abtheilung B vorgesehene, auf Seite 30 des Tarifes einzustellende Fussnote ad 1 hat richtig zu lauten: „1. Nur für Leinenzwirn von Würbenthal.“

Ferner sind die auf Seite 10 des vorerwähnten Nachtrages für Marchegg St. E. G.-Peri trs. u. Pontebba trs. vorgesehenen Kilometerentfernungen von 922 bezw. 614 auf 789 bezw. 481 richtig zu stellen.

Die auf Seite 3 des mit gleichem Tage zur Einführung gelangenden Nachtrages II

zum Tarif Theil II, Heft 1 a vorgesehenen Abänderungen von Frachtsätzen der Relationen Brixlegg-, Kirchbüchl-, Kufstein-, Kundl- und Wörgl-Peri trs. sind als gegenstandslos zu betrachten. In den vorerwähnten Relationen sind blos die Frachtsätze nachstehender Ausnahmetarife wie folgt abzuändern:

		der Frachtsatz von	auf
Brixlegg-Peri trs. A. T.	3 c	2,10	2,15
Kirchbüchl-Peri trs. A. T.	3 c	2,10	2,24
„ „ „ „ „	8 b	1,38	1,72
Kufstein „ „ „ „	3 c	2,10	2,24
„ „ „ „ „	8 b	1,41	1,79
Kundl „ „ „ „	3 c	2,10	2,22
„ „ „ „ „	8 b	1,34	1,67
Wörgl „ „ „ „	3 c	2,10	2,24
„ „ „ „ „	8 b	1,38	1,72

Wien, den 21. Dezember 1901. (1)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Am 2. Januar 1902 wird die Reststrecke Hötzum-Schöningen mit den Zwischenstationen Sickte, Veltheim a. d. Ohe, Lucklum, Evessen, Ampleben-Kneitlingen, Schöppenstedt, Eitzum-Schliestedt, Gross-Dahlum, Wobeck-Ingeleben, Twieflingen und Hoiersdorf für den Güterverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Strecke zweigt in Hötzum von der Strecke Gliesmarode-Mattierzoll ab, in Schöningen schliesst dieselbe an die preussische Staatsbahn, sowie an die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn an und findet direkter Wagenübergang statt.

Braunschweig, 23. Dez. 1901. (2H&V)
Die Direktion
der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Grebenhain-Crainfeld-Lauterbach (Oberh.) zwischen den Stationen Frischborn und Rixfeld gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Eisenbach wird vom 10. Januar 1902 ab zu einer Güterhaltestelle für den Eil- und Frachtstückgut- sowie Wagenladungsverkehr erweitert; ausgeschlossen bleibt nur die Abfertigung von Fahrzeugen, Thieren und Sprengstoffen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle in den Gruppentarif VI und in die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VI aufgenommen. Der Tarifberechnung werden die Entfernungen für Lauterbach (alt) zuzüglich 7 km oder Rixfeld zuzüglich 3 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die geringste Gesammtentfernung ergibt.

Näheres ist auf den Stationen sowie im Verkehrsbüreau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. Dez. 1901. (3)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Ladefristen.

**K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.**

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen, sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden fremden Linien vom 10. Oktober 1901 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 1. Januar 1902 aufgehoben und treten somit von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifgemässen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, am 27. Dezember 1901. (4)
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagsstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch wird am 31. Dezember d. J. geschlossen, falls nicht infolge starken Frostes schon vorher Schliessung erfolgen muss.

Die Wiedereröffnung wird seiner Zeit öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, im Dezember 1901. (5)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Güterverkehr.
Mit Wirksamkeit ab 2. Januar 1902 erhält die bisherige Station Basel Centralbahnhof (Bötzbergbahn und elsass-lothringer oder Reichsbahn) die Bezeichnung Basel S. B. B. (schweizerische Bundesbahn) und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilstückgutverkehrs.

Vom gleichen Tage ab wird der gesammte Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr (ausgenommen den Verkehr mit Basel, badische Bahn) nach und von der neu eröffneten Station Basel-St. Johann zu den für Basel im Tarife vorgesehenen Frachtsätzen abgefertigt.

München, den 25. Dezember 1901. (6)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft.
(Verkehr mit S. C. B. und weiter vom 1. Januar 1900.)
Mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1902 wird der Ausnahmetarif Nr. 34 (Petroleum rumänischen Ursprungs) wie folgt ergänzt:

Von Regensburg Donaulände nach	Centimes für 100 kg
Convers	357

München, den 24. Dezember 1901. (7)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Januar 1902 treten im Verkehr mit den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Hanau anderweite Tarifentfernungen in Kraft. Ein Ausnahmefrachtsatz für Schwefelkiessendungen im Verkehr zwischen Grevenbrück und Eving gelangt zur Einführung. Die Station Hopfengarten des Direktionsbezirks Bromberg erhält direkte Frachtsätze im Verkehr mit der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn. Die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn tritt dem Ausnahmetarif für Zucker bei.

Vom gleichen Tage ab erhält der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien eine anderweite Fassung.

Soweit Frachterhöhungen vorliegen, erhalten sie Gültigkeit vom 10. Februar 1902 ab.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 28. Dezember 1901. (8)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Holzstoff usw.) des Tarifhefts II A ab Lachen (Schweiz) nach Zell i/W. wird ab 20. Februar 1902 von 71 auf 77 Centimes für 100 kg berichtigt.

Karlsruhe, den 28. Dezember 1901. (9)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die Station Wasenweiler der grossh. badischen Staatseisenbahnen wird am 2. Januar 1902 für den Güterverkehr und zwar zunächst nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Ab diesem Zeitpunkte gelten mit Beschränkung auf Wagenladungsgüter die in den Tarifheften 4 und 6 für diese Station enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze.

Mit gleicher Gültigkeit wird die genannte Station in das Tarifheft 8 einbezogen. Auskunft über die der Taxberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen geben die Verbandsstationen.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1901. (10)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.
Vom 1. Januar 1902 ab werden im vorbezeichneten Kohlentarif die Frachtsätze nach den Stationen Blankenburg (Harz), Börnecke (Braunschw.), Elbingerode, Hüttenrode, Langenstein, Rothehütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn um 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Kattowitz, den 27. Dezember 1901. (11)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 1. Januar 1902 wird die Station Volterra der italienischen Mittelmeerbahn sammt Schnittsätzen aus dem Ausnahmetarif für Wein gestrichen, da die Linie Cecina-Volterra aus der Liste derjenigen Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, gestrichen worden ist.

Strassburg, den 23. Dezember 1901. (12)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 wird die Station Beeskow N. L. der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft in den niederdeutschen Eisenbahnverband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 24. Dezember 1901. (13)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland, Theil II, Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 sind die durch Dienstanweisung Nr. 16 vom

15. November 1901 für Murow eingeführten Theilfrachtsätze b des Schnittpunktes III für den Ausnahmetarif Nr. 17 für Glas etc. in der Abtheilung a von 699 Cts. auf 679 Cts. und in der Abtheilung c von 344 Cts. auf 308 Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Breslau, den 27. Dezember 1901. (14)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 gelangen die bereits in der Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. vom 8. Oktober 1901 angekündigten neuen, zum Theil erhöhten Frachtsätze für Bockenheim sowie die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe zur Einführung. Bis zur Herausgabe eines Nachtrags zum Kohlentarif werden der Frachtberechnung die bezüglichen, vom 1. Januar 1902 ab geltenden Entfernungen des rechtsrheinisch-hessischen und hessisch-linksrheinischen Gütertarifs unter Anwendung der Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt. Ueber die Frachtsätze im Verkehr von Kohlenstationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 20. Dezember 1901. (15)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Zum 1. Januar 1902 wird Nachtrag 8 ausgegeben, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des weiteren enthält: Aenderungen bezügl. der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. März 1902 ab gültig, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, auf welchen auch der Nachtrag voraussichtlich vom 30. d. Mts. ab eingesehen und käuflich bezogen werden kann.

Hannover, den 25. Dezember 1901. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 2. Januar 1902 an wird die Station „Basel=St. Johann“ für den Güterverkehr ausschliesslich Eilgut in den Tarif aufgenommen. Für diese neue Station gelten die gleichen Tarifentfernungen und Leitungsvorschriften wie für Basel (E. L. B.).

Stuttgart, den 24. Dezember 1901. (17)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1902 werden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen als Empfangsstationen aufgenommen.

Breslau, den 21. Dezember 1901. (18)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft C, Anhang.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird die Station Elberfeld mit einem Frachtsatze von 6,18 Fr. für 1 000 kg in den Ausnahmetarif 33 für die Beförderung von Guano aussereuropäischer Herkunft und Natronsalpeter aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 24. Dezember 1901. (19)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 werden die Stationen Bork (Provinz Brandenburg) und Hedeper des Direktionsbezirks Magdeburg sowie die Station Gross=Koeris des Direktionsbezirks Halle a/S. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 27. Dezember 1901. (20)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Eisen-Ausfuhrtarife. Seehafen-Ausnahmetarif E 2.

Im Verkehr der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen wird der Geltungsbereich des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 vom 1. Januar 1902 ab auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt. Die Tarifbezeichnung erhält demgemäss an der betreffenden Stelle die Fassung: „im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern“.

Berlin, den 30. Dezember 1901. (21)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/Main und Mainz (Gruppentarif VI).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1902 wird die Entfernung Gundersheim-Gustavsburg von 56 auf 65 km und die Entfernung Guntersblum-Gustavsburg von 33 auf 42 km erhöht.

Mainz, den 27. Dezember 1901. (22)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Holzstoffpackpapier sowie von Cellulosepackpapier (Holzzellstoffpackpapier) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehr von Hallein, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, folgende Frachtsätze zur Berechnung:

Von Hallein nach

Bregenz transit, Lindau transit		Buchs transit		St. Margrethen transit		Basel (N. O. B. u. bad. B.)		Biel (Bienne)		Reinach=Menziken		Romanshorn		St. Gallen		Schaffhausen (N. O. B. u. bad. B)		Zürich (Hauptbahnhof)		Zürich=Tiefenbrunnen	
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens																					
5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
Centimes für 100 kg																					
1. für Holzstoffpackpapier:																					
236	169	236	165	241	169	354	252	452	344	393	294	266	189	282	206	295	211	351	260	358	266
2. für Cellulosepackpapier (Holzzellstoffpackpapier)																					
236	169	236	165	241	169	354	252	489	380	417	318	266	189	291	218	295	211	370	279	380	288

Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Lindau transit, Buchs transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz trs., Buchs trs., Lindau trs. oder St. Margrethen trs. zu lauten.

Wien, am 23. Dezember 1901. (23)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und Münster für den Verkehr mit der Station Gent (transit) in den Ausnahmetarif 21 für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 23. Dezember 1901 (24)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Januar 1902 treten in Kraft:

1. Der Nachtrag V zum Tarifheft „Theil II“, enthaltend u. a. Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 5 (Wegebaustoffe);
2. direkte Frachtsätze für die Station Ispringen der badischen Staatsbahn in den Heften 1—5 der Abtheilung A und in Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 (für Steinkohlen usw.);
3. Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs E (Eisen und Stahl) für die Stationen Bruchsal, Durlach, Karlsruhe, Kehl und Triberg im Verkehr mit den Emshafenstationen;
4. eine ermässigte Tarifentfernung in der Stationsverbindung Durlach-Herrebrock.

Am 2. Jannuar 1902 wird die für den Frachtgut- und Thierverkehr eröffnete Station Basel=St. Johann der Reichsbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Basel Els.-Lothr. in das Tarifheft der Abtheilung G (Basel) in das Heft 2 des Ausnahmetarifs 6 (für Steinkohlen) und in den Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Emshafenstationen aufgenommen.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Cöln, den 27. Dezember 1901. (25)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Hornmehl.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Hornmehl (Düngemittel) nachstehende Frachtsätze berechnet:

Im Verkehre zwischen Wien I K. E. B. Westbahnhof und	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	auf jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Paris Douane / Paris Reuilly	58,10	40,20

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 24. Dezember 1901. (26)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl u. Mais (Kukurutz) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1902 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	
von Brody (Bhf.) trs.	210 ₰
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	227 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	244 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Brody (Bhf.) trs.	205 ₰
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	222 „
„ Nowosielitza (Bhf) trs.	239 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody (Bhf.) trs.	246 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	263 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	280 „

Die Frachtsätze für Dresden=Elbkai ermässigen sich für Kleie um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 26. Dezember 1901. (27)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Eiern (Geflügeleiern) von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft nach Paris (Douane und Reuilly).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Eiern (Geflügeleiern) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg, b) 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von den Stationen		Nach Paris – Douane		Nach Paris – Reuilly	
		bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens			
		5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
		per Frachtbrief und Wagen			
		Francs Gold für 1 000 kg			
1. der k. k. österr. Staatsbahnen	Innsbruck	70,45	59,75	70,40	59,70
	Leoben	86,85	74,95	86,80	74,90
	Nussdorf	93,85	80,35	93,80	80,30
	Obernberg=Altheim	84,65	72,15	84,60	72,10
	Ried	85,55	73,35	85,50	73,30
	Sigmundsherberg	94,55	80,95	94,50	80,90
	Wels	85,55	73,45	85,50	73,40
	Wien I K. E. B. (Westbahnhof)	93,75	80,15	93,70	80,10
	Wien II K. F. J. B.	94,55	80,95	94,50	80,90
2. der k. k. priv. Südbahngesellschaft	Fridau	95,05	82,15	95,00	82,10
	Innsbruck	70,45	59,75	70,40	59,70
	Leoben	86,85	74,95	86,80	74,90
	Littai	93,45	80,55	93,40	80,50
	Marburg	93,45	80,55	93,40	80,50
	Pöltschach	94,65	81,75	94,60	81,70
	Pössnitz	93,75	80,75	93,70	80,70
	Raun	95,65	83,55	95,60	83,50
	Steinbrück	93,75	81,75	93,70	81,70
	Videm=Gurkfeld	95,05	82,95	95,00	82,90

Für das Auf- und Abladen der Sendungen auf die Eisenbahnwagen bezw. von denselben gelten folgende Bestimmungen:

Bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg obliegt das Aufladen in den österreichischen Stationen der Eisenbahn; hierbei steht es derselben zu, das zur Verladung in einen Wagen mit einem Frachtbriefe zu übernehmende Quantum nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Wenn die Partei den übrig bleibenden Theil der Sendung zur Aufgabe bringen will, so muss sie für diesen Theil einen besonderen Frachtbrief beibringen.

Das Abladen in Paris ist von der Partei zu bewirken.

Das Auf- und Abladen der Sendungen in Mengen von 10 000 kg ist Sache der Absender bezw. Empfänger.

Wien, am 21. Dezember 1901. (28)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Borkalk (Boraxkalk), Boracit (Stassfurtit) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1902 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Brünn	150 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Brünn	145 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Brünn	179 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 27. Dezember 1901. (29)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf trs.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit — Francs Gold pro 1 000 kg
1. Josefihütte . .	28,80
2. Zartlesdorf . .	30,00

Die Sendungen müssen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein, was aus den Frachtbriefen ersichtlich sein muss.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehenden Frachtsätze für Genf trs. nur im Rüchvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt:
ad 1. durch die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen,
ad 2. durch die k. k. Staatsbahndirektion in Linz

gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Die Dokumente sind:
a) das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Josefihütte bezw. Zartlesdorf nach Genf;
b) die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche gefertigt wurde;
c) das Aufgabsrezepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station.

Wien, am 21. Dezember 1901. (30)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsatz für übermangansaures Kali von Aussig nach Genf trans. mit der Bestimmung nach St. Fons (Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 wird für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894 nachstehender Frachtsatz berechnet:

Von	nach Genf transit — für Sendungen nach St. Fons (P. L. M.) — bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold pro 1 000 kg
Aussig (A. T. E.) . .	49,10

Wien, am 24. Dezember 1901. (31)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

(Frachtsätze für Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellusose) nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit a	nach Genf transit b	nach Verrières transit a	nach Verrières transit b
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten .	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt der Frachtsatz:
1. für Genf transit unter a) von 22,10 Fr. für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter;
2. für Genf transit unter b) von 25,70 Fr. für Sendungen nach Bellegarde;
3. für Verrières transit unter a) von 19,10 Fr. für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Monchard und den westlich, sowie St. Etienne-du Bois, St. Trivier-de Courtes, Fleuville, Paray-le Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach den herwärts Monchard und herwärts Lous le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung;
4. für Verrières transit unter b) von 18,40 Fr. für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins sur Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port-Ste. Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Auf frankirte an eine Mittelperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehend für Genf transit bezifferten Frachtsätze nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt durch die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Dokumente sind:
1. das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Hopfgarten bis Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgabsrezepisse über die Weitersendung von Genf nach einer der obengenannten französischen Stationen.

Wien, am 24. Dezember 1901. (32)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von roher, animalischer Wolle von Genf transit nach Granica transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, treten im obenbezeichneten Güterverkehre für die Beförderung von roher, animalischer Wolle bei Einhaltung der nachstehenden Bedingungen folgende Frachtsätze in Kraft.

Von Genf trs. nach	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen — Francs Gold pro 1 000 kg	
Granica trs.	67,80	57,40

Diese Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen mit Herkunft von den französischen Stationen der Linie Culoz-Ambérieu-Lyon-Tarare-Roanne-St. Germain des Fosses-Moulins s. A.-Montluçon-Guéret-Bersac-Montmorillon-Poitiers-Niort-La Rochelle und südlich hiervon nach russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo-Kiew-Kursk-Woronesch-Lisski-Poworino-Balachow. (Diese Linie, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew-Shitomir, Kruty-Tschernigow-Konotop-Pirsgowka, Woroshba-Seredinaja-Buda und Korenewo-Rylsk ausgenommen.)

Unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmung finden diese Frachtsätze

auch Anwendung auf Sendungen, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern die neuen Frachtbriefe ab Genf eine Vorschrift über die Herkunft der Wolle aus Frankreich tragen und letzteres durch Vorlage der französischen Originalfrachtbriefe bis Genf nachgewiesen wird.

Die Sendungen selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Sind die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, so werden die für Genf loco sich ergebenden Frachtsätze berechnet. Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf die in den Magazinen der Societé d'exploitation des Ports-Francs de Genève-Cornavin zeitweise eingelagerten Sendungen, und sind diese Magazine als zum Bahnhofe Genf gehörend zu betrachten.

Wien, am 21. Dezember 1901. (33)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze
a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,
b) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt
von Ernsdorf nach Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5000 kg		10 000 kg	
für jeden Frachtbrief und Wagen			
ad a)	ad b)	ad a)	ad b)
Francs Gold für 1 000 kg			
62,40	61,70	43,10	42,00

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund reglementarischer Bestimmungen, enthalten im Tarif, Theile I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif, Theile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist.

Die Waare darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Wien, am 23. Dezember 1901. (34)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut mit der Bestimmung nach Spanien.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen bei Aufgabe als Eilgut mit Bestimmung nach Spanien von Orosháza, Station der königl. ungar. Staatseisenbahnen, nach Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:
Bis zum Schnittpunkte
bei Frachtzahlung für mindestens 2 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen 132,40 Fr. für 1 000 kg.
Von Schnittpunkten
bei Frachtzahlung für den verwendeten Wagen:

für einen	
einbodigen	doppelbodigen
Wagen	
Francs	
187,20	280,80

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der bis zum und vom Schnittpunkte getrennt zu berechnenden Theilfrachten.

Dem Aufgeber ist es freigestellt, einen der folgend angeführten Beförderungswege im Frachtbriefe vorzuschreiben, und zwar:
Ujszász-Kellenföld-Bruck a/L.-Wien-Bischofshofen-Arlberg-Buchs,
oder
Brod-Sziszek-Laibach-Tarvis-Villach-Franzensfeste-Arlberg-Buchs.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei.

Im Uebrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif, Theil I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahn-Verbandes maassgebend.

Wien, am 25. Dezember 1901. (35)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackerbaugeräthen von Raudnitz nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackerbaugeräthen von Raudnitz mit Bestimmung nach Marseille, Cette-Ville, Cette transit (Spanien) und St. Louis-du-Rhône bis Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:

		Francs für 1 000 kg
für Sendungen unter 5 000 kg		87,15
„ Ladungen von 5 000 kg . . .	pro Frachtbrief und Wagen	60,40
„ Ladungen von 7 000 kg . . .		54,70
„ Ladungen von 10 000 kg . .		45,15

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 24. Dezember 1901. (36)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Die Gültigkeitsdauer der in Nr. 93 vom 27. November 1901 unter fortl. Nr. 3120 dieses Blattes publizirten Frachtsätze für Zuckerrübensamen als Frachtgut von Austerlitz (St. E. G.), Krzenowitz (K. F. N. B.) und Krzenowitz T. B. (St. E. G.) nach Paris-Douane und Reuilly ist abzuändern von „bis 28. Februar 1902“ auf „bis 15. März 1902“.

Wien, am 23. Dezember 1901. (37)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch-sächsisch-bayerischer und mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Die zum 1. August d. J. in Aussicht genommene Einführung des Tarifs für den preussisch-sächsisch-bayerischen Personen- und Gepäckverkehr (Bekanntmachung vom 4. Juni d. J., Nr. V. B./27 1287) erfolgt zum 1. Februar 1902.

Erfurt, den 27. Dezember 1901. (38)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Lieferfristen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Dezember 1901, Z. 54663, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55137 („Ztg. d. V. D. E.-V.“ Nr. 100 vom 30. Dezember 1899, Seite 1633 ff.) publizirte Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle Veldes der k. k. österr. Staatsbahnen ist infolge Schliessung dieser Güternebenstelle mit 30. November 1901 ausser Wirksamkeit getreten. (39)

8. Verdingungen.

Verdingung

von 5 eisernen Ueberbauten für die Brücken zwischen Osnabrück und Eversburg zur Herstellung des zweiten Gleises.

Verdingungstermin am 18. Januar 1902, Vormittags 11½ Uhr. Bedingungen nebst Angebotsformularen sind gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ baar, die Zeichnungen gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ baar von hier zu beziehen. Letztere liegen auch während der Dienststunden in unseren Geschäftsräumen aus.

Zuschlagsfrist 8 Wochen.
Eisenbahn-Betriebsinspektion 2
Osnabrück. (40)

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Eisendraht, Stahldraht, Splinte, Stahlblech, Drahtstiften, Kammzwecken, Ketten, Weissblech, Kesselnieten, Blechnieten, Holzschrauben, Bekleidungsschrauben, Schrauben mit und ohne Muttern für Wagen und für Lokomotiven, sowie Muttern, Nägel, Unterlagsscheiben

und Bolzen für Wagen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1902.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift müssen bis zum Verdingungstermin am 20. Januar 1902, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Zimmer Nr. 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 1 ℳ von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Bei der Bestellung der Unterlagen ist anzugeben, auf welche Materialien zu bieten beabsichtigt wird, damit die richtigen Zeichnungen beigegeben werden können. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1902.

Kattowitz, den 20. Dezember 1901. (41)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von rd. 156 000 kg Eisenguss, 3 830 Feilen, 29 000 kg Firniss, 1 300 qm Glas, 56 Stck. Gummischläuche, 1 180 kg Leder, 50 Stck. Schmelztiegel, 3 420 Stck. Chamottesteine, 20 150 Stck. Hickory- und andere Stiele am 24. Januar 1902, Vorm. 11 Uhr. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“ versehen bis zum bezeichneten Tage postfrei an das Rechnungsbüreau, Louisenstrasse 10 hierselbst, einzusenden. Angebotbogen und Bedingungen können daselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ Schreibgebühr (baar) bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 7. Februar 1902.

Posen, den 28. Dezember 1901. (42)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von **C.** 18 900 m Packleinwand, 50 000 kg Heede, 25 900 kg Putzlappen, 26 600 Stück Putztücher, 11 700 Stück Putzleder, **D.** 10 000 Stück gewöhnliche Piassavabesen, 2 300 Stück Weichenbesen, 85 000 Stück Reiserbesen und 3 000 kg Stuhlrohr für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle, Magdeburg, Stettin und Königsberg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift, und zwar zu C. bis zum 23. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, und zu D. bis zum 23. Januar 1902, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen zu C und D können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von je 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1902.

Berlin, den 24. Dezember 1901. (42a)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für das Etatsjahr 1902 wird die Lieferung folgender Betriebsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen öffentlich ausgeschrieben:

Gruppe A II. Holzkohlen.
„ „ IIIa. Mineralschmieröl.
„ „ IIIb. Petroleum.
„ „ IV. Rüböl, rohes und gereinigtes, Oel zur Gasbereitung, Putzöl und Rindstalg.
Gruppe A V. Stearinlichte, Streichhölzer, weisse Seife, Schmierseife, kalzinirte und kaustische Soda, Stärkegummi, Seifensteinpackung, Putzkrem und Schreibkreide.
„ „ VIa. Bindfaden, Plombenschnur, Brems-, Zug-, Schnür- und Uhrgewichtsleinen, Plomben, Hanf, Harzfackeln und Knallsignale.
„ „ VIb. Lampen-, Faden- und Hohldochte (für Petroleumfackeln).
„ „ VII. Packleinwand, Putzbaumwolle, Putzlappen, Putztücher und Putzleder.
„ „ VIII. Piassava- und Reiserbesen.
„ „ IXa. Aufsatz-, Einsatz- und Standgläser und Korke mit Glasröhrchen.
„ „ IXb. Lampencylinder und Lampenglocken.
„ „ X. Kupferpole und Verbindungsklemmen.
„ „ XI. Kupfervitriol, Bittersalz, Schreibfarbe und Papierstreifen für Telegraphenapparate.
„ „ XII. Glühkörper u. Glühkörperträger.
„ „ XIII. Kohlenstifte für elektrische Bogenlampen.

Eröffnung der Angebote für die Gruppen A IIIa, IIIb, IV, V und XI am 18. Januar 1902, Vorm. 11 Uhr, für die Gruppen A II, VIa, VIb, VII, VIII, IXa, IXb, X, XII und XIII am 1. Februar 1902, Vorm. 11 Uhr, im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes.

Die Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zu den angegebenen Terminen versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Angebotsbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Rechnungsbüreau B (Zimmer 2 des Empfangsgebäudes) aus, können auch von da gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. (Briefmarken werden nicht angenommen.)

Zuschlagsfrist bis 14. bezw. 28. Februar einschliesslich.

Kattowitz, den 23. Dezember 1901. (43)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Glühkörpern, Glühkörperträgern und Glühlampen.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1902 erforderlichen

22 000 Stück Glühkörper für Gasglühlicht,
5 000 „ Glühkörperträger und
2 000 „ Glühlampen

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

23. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. März 1902. (43a)

Magdeburg, den 21. Dezember 1901.

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Materialien für Oberbau Norm. Pr. St. E. 8b E.

Die Anlieferung von:

1 700 Schienen aus Flussstahl à 12 m Länge,
14 500 Schwellen aus Flussstahl oder Flusseisen,
1 750 Paar Laschen aus Flussstahl oder Flusseisen,
1 750 Stück Stemmlaschen aus Flussstahl oder Flusseisen,
15 000 Hakenplatten Nr. 3 aus Flussstahl oder Flusseisen,
15 000 Hakenplatten Nr. 4 aus Flussstahl oder Flusseisen,
15 000 Klemmplatten Nr. 0 aus Flussstahl oder Flusseisen,
15 000 Klemmplatten Nr. 1 aus Flussstahl oder Flusseisen,
10 500 Laschenschrauben aus Schweisseisen,
3 600 Stemmlaschenschrauben aus Schweisseisen,
30 000 Hakenschrauben aus Schweisseisen

ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehene Angebote mit Angabe der kürzesten Liefertermine sind bis zum 16. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 24. Dezember 1901. (44)

Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Kleineisenzeug usw., sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 8. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Mainz, den 23. Dezember 1901. (45)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Kgl. bayer. Staatsbahnen.

Die drei Dampfschiebebühnen im Centralbahnhof München, mit welchen Bahnwagen bis zu einem Radstand von 5 m verschoben werden können, werden dem Verkaufe unterstellt.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage die k. Betriebswerkstätte München II.

Preisangebote sind für 100 kg des Gewichtes der Schiebebühnen einschliesslich der zugehörigen Theile zu stellen. Verladen und Transport hat der Käufer auf seine Kosten zu bethätigen.

München, den 28. Dezember 1901. (46)

Kgl. Eisenbahnbetriebsdirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 2. 4. Januar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verwendung akademisch gebildeter Techniker im mittleren Eisenbahnbetriebsdienst.
Nochmals ein schwäbischer Tarifreformer.
Verband deutscher Eisenbahnhandwerker.
Die mecklenburgischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1900/01.
Nachrichten:
Deutschland: Abstand fester Gegenstände von den Gleisen — Ueber die Durchführung des Kiesbettes auf eisernen Brücken. — Aenderung der für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Fundordnung. — Eisenbahnunglück bei Altenbeken. — Braunschweig-Schöningen. — Kerkerbachbahn. — Aufhebung von Personenzügen in Württemberg. — Expressgutverkehr in Stuttgart. — Plakatwesen in den Bahnhöfen usw. der bayer. Staatseisenbahnen. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Verkehrsverhältnisse in der Strecke Bozen-Ala. — Oesterreichische Nordwestbahn. — Schienenbestellung der Staatsbahnen. — Investitionen der süddnordd. Verbindungsb. — Lokalbahnaktion in Niederösterreich. — Kleinbahn Linz-Kleinmünchen. — Lokalbahn Podgorze-Lubien. — Lokalbahn Jicin-Turnau. — Oststeierische Lokalbahn. — Bahnbau im Innviertel. — Lokalbahn B.-Leipa-Steinschönau. — Bosnische Bahnen.
Uebrige europäische Länder: Schweres Eisenbahnunglück. — Eisenbahnübergänge in Lyon. — Kosten der Pariser Stadtbahn. — Neue Maschinen der französ. Eisenb. — Belgische Staatsbahnen, Betriebsergebnisse in 1900. — Centralbahnhof Basel.
Fremde Welttheile: Anatolische Bahnen.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Die Verwendung akademisch gebildeter Techniker im mittleren Eisenbahnbetriebsdienst.

Der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Herr G. Gerstel ist in einem im Ingeniör- und Architektenvereine zu Wien gehaltenen, auszugsweise S. 1503 Jahrg. 1901 dieser Zeitung wiedergegebenen Vortrag warm dafür eingetreten, dass sich akademisch gebildete Techniker auch dem mittleren Eisenbahnbetriebsdienst — also im wesentlichen dem Stationsdienst — zuwenden möchten, und er verspricht sich davon nicht nur für diesen Dienstzweig sehr grosse Vortheile, die ihm eine „heute nicht gekannte freie Beweglichkeit, einen rascheren Fortschritt und höhere Ausbildung sichern würden“, sondern er erwartet davon auch für den höheren Betriebsdienst, also für die Ueberwachung und Leitung des Betriebes, Nutzen. Wenn wir nun auch zugeben wollen, dass diese Vortheile vielleicht erreicht werden könnten, so ist noch keineswegs sicher, dass sie auch wirklich erreicht würden, und noch viel weniger scheint uns festzustehen, dass die mit einer derartigen Einrichtung untrennbar verbundene grosse Vergeudung der Zeit und Arbeitskraft akademisch gebildeter Personen in irgend welchem Verhältniss zu den vielleicht zu erreichenden Vortheilen steht.

Darüber wird wohl kein Zweifel bestehen, dass zur Ausübung des Stationsdienstes, bei aller Anerkennung und Würdigung seiner Bedeutung, akademische Bildung nicht nothwendig ist, denn auch Herr Gerstel will ja keineswegs alle Stationsbeamte aus akademisch gebildeten Personen entnehmen. Muss diese Nothwendigkeit aber bestritten werden, so ist es eine Vergeudung materieller und geistiger Werthe, Kräfte von höherer Bildung für den betreffenden Dienstzweig zu verwenden, als dessen sachgemässe Erledigung es erheischt, und jede Vergeudung dieser Art ist vom Uebel, sogar von recht grossem Uebel. Es ist aber sogar zu bezweifeln, ob durch eine solche Einrichtung die Handhabung des Stationsdienstes wirklich wesentlich gewinnen würde. Denn einmal würden die akademisch gebildeten Personen die betr. Stellen nur als Durchgangsposten betrachten, aus denen sie baldmöglichst weiter aufsteigen möchten, ferner würde die Ungleichmässigkeit der Vorbildung und der Beförderungsaussichten der betr. Beamten auf deren gegenseitiges Verhältniss als Kollegen ungünstig einwirken, und diese beiden Umstände würden auch für den ganzen Dienstbetrieb schädlich sein. Des weiteren aber ist es noch keineswegs ausgemacht, dass Dienstzweige mehr oder minder untergeordneter Art von höher gebildeten Leuten ebensogut, geschweige denn besser wahrgenommen werden, als von weniger wissenschaftlich, aber mehr praktisch geschulten Personen; im Gegentheil, man kann wohl als feststehend annehmen, dass der praktische Kleindienst von einem Menschen, der nach seiner Erziehung und Schulung vorzugsweise an wissenschaftliche Arbeit und höhere Gesichtspunkte gewöhnt ist, nur zu leicht vernachlässigt, oder dass doch wenigstens dessen Bedeutung leicht übersehen werden kann. Der praktische Kleindienst spielt aber im Eisenbahnbetriebe eine sehr grosse und sehr wichtige Rolle. Aus allen diesen Erwägungen möchten wir annehmen, dass der für die Handhabung des Stationsdienstes aus der vorgeschlagenen Neuerung erhoffte Vortheil überhaupt nicht, oder doch nur in sehr bescheidenem Maasse eintreten würde.

Es muss übrigens auch, soweit deutsche Verhältnisse in Frage kommen, entschieden bestritten werden, dass man sich daran gewöhnt hat, „bei der Schulung und Ausbildung des Eisenbahnpersonals sich nicht an den Verstand, sondern nur an die Gedächtnisskraft der Beamten zu wenden“, dass „der eigenen Beurtheilung des Beamten jeder freie Spielraum entzogen“ ist und dass sich demgemäss der Stations- und Betriebsbeamte damit begnügt, „alle erlassenen Dienstvorschriften auswendig zu lernen und seine eigene Geistesarbeit darauf beschränkt“, sich zu vergegenwärtigen, welche der auswendig gelernten „unzähligen Einzelbestimmungen“ im gegebenen Fall für ihn zutrifft und anwendbar ist. Unsere mittleren Betriebsbeamten sind Gottlob wesentlich besser, als sie hier gemacht werden, und sie können und sollen daher auch die eigene Beurtheilung in gebührender Weise zur Anwendung bringen. Sie müssen dies auch thun, denn die Dienstanweisungen geben nicht über jeden Einzelfall Aufschluss, sie sind nicht nur Rezeptbücher, sondern der Beamte, der sie sachgemäss handhaben

will, muss sie auch mit Verstand und Ueberlegung anwenden. Namentlich können unsere im allgemeinen durchaus tüchtigen mittleren Betriebsbeamten auch jeden Vergleich mit ihren Kollegen jenseits des Kanals sehr gut aushalten, denn sie sind Gottlob erheblich selbständiger und übersehen den Dienstbetrieb von einem viel freieren und allgemeineren Standpunkt, als ihre englischen Berufsgenossen, die in der Regel zwar in ihrem engen Sondergebiet sehr gut beschlagen, aber wegen der in England allgemein üblichen lehrlingsmässigen Ausbildung auch nur in diesem einen Gebiet gedrillt sind, und von dem, was neben ihnen vorgeht, keine Ahnung haben. Nirgends hört man denn auch, wenn man sich über die Verhältnisse unterrichten will, selbst von sog. höheren Beamten, so oft die Antwort: „das ist nicht mein Gebiet", wie in England, selbst bei Fragen über Verhältnisse, über die in Deutschland jeder mittlere und höhere Eisenbahner Auskunft zu geben vermag. Also der Hinweis auf die vielfach so rückständigen englischen Verhältnisse ist durchaus ungeeignet, die Gerstel'schen Vorschläge zu unterstützen.

Es fragt sich nun noch, ob für den höheren Betriebsdienst die Betriebsüberwachung und -Leitung aus diesen Vorschlägen so wesentliche Vortheile zu erhoffen sind, dass sie der oben gekennzeichneten Vergeudung geistiger und materieller Werthe mindestens die Wage zu halten vermöchten, und ein Versuch mit den Vorschlägen gerechtfertigt erscheinen könnte. Auch das ist zu verneinen.

Gewiss ist es nothwendig, dass die Kreise, die später den Betrieb zu leiten haben, während ihrer Ausbildung auch in der Handhabung und Ausübung des Betriebsdienstes geschult werden, aber zu dieser Schulung ist es nicht nothwendig, dass die betreffenden Dienstzweige selbständig längere Zeit ausgeübt werden, vielmehr genügt auch hier, wie auf so sehr vielen anderen Gebieten, eine sachgemässe Einführung in den Dienstbetrieb und eine vorübergehende Mitwirkung in diesem. Dazu kommt aber noch, dass gerade den Bautechnikern, aus deren Reihen wenigstens in Deutschland die Betriebsleiter vorzugsweise hervorgehen, in den vielen Erweiterungsbauten von Bahnhöfen usw., die ständig auszuführen sind, während der Betrieb in ungestörter Weise aufrecht erhalten werden muss, ein ganz vorzügliches Mittel zu Gebote steht, sich recht gründlich in die Bedürfnisse des Betriebs und in sein stets wechselvolles Getriebe einzuarbeiten, ein Mittel, wie es besser kaum gefunden werden kann. Wer unter den Rädern zu bauen hat, wer die Verantwortung dafür trägt, dass die Sicherheit des Betriebes unter den nothwendigen Bauten überhaupt nicht und dessen Regelmässigkeit so wenig wie irgend möglich leidet, der muss sich in die verwickelten Maschen des Betriebsdienstes hineinarbeiten, sie gegebenenfalls zu entwirren und neu zu ordnen verstehen, sonst kann er auch seiner Bauaufgabe nicht gerecht werden. Dieses Bauen unter den Rädern ist daher eine der besten Schulen für den zukünftigen Betriebsleiter. Dieser Schulung geht natürlich zweckmässig die schon erwähnte allgemeine Einführung in die verschiedenen Dienstzweige des Betriebes voraus, wie dies z. B. bei den preussischen Staatsbahnen die Regel bildet. Endlich ist noch zu bemerken, dass auch die Mitwirkung bei der Untersuchung von Betriebsunregelmässigkeiten und Betriebsunfällen und später die mehr oder minder selbständige Führung solcher Untersuchungen ein vorzügliches Mittel ist, das Verständniss für die Betriebsbedürfnisse zu wecken, ein Mittel, zu dem die jüngeren zukünftigen Betriebstechniker möglichst oft herangezogen werden sollten.

Wird nach diesen Gesichtspunkten verfahren, so liegt wahrlich kein Grund vor, das mit grossem Aufwand an Zeit-Arbeit und Geld erlangte reiche wissenschaftliche Können längere Zeit in einer Thätigkeit brachzulegen, zu der es nicht nothwendig ist und in der es nicht in so erspriesslicher Weise nutzbar gemacht werden kann, wie in der eigentlichen Berufsarbeit. B—m.

Nochmals ein schwäbischer Tarifreformer.

Unsere Bemerkungen über den Tarifbericht des württembergischen Abgeordneten Haussmann in Nr. 99 Jahrg. 1901 d. Ztg. sind auch in die Tagespresse übergegangen und haben dort im allgemeinen Zustimmung erfahren. Das hat augenscheinlich die „Frankfurter Zeitung" erbost. In ihrer Nr. 356 nimmt sie sich daher ihres Parteigenossen Haussmann an, der als „Nichtfachmann mit wirthschaftspolitisch geschultem Verstande" ein „geeigneterer Beurtheiler verkehrspolitischer Nothwendigkeiten" sei, als Fachmänner, „deren Horizont durch eine verbohrt fiskalische Denkweise sehr eng begrenzt" sei.

Auf das Frankfurter Blatt hat es augenscheinlich einen gewaltigen Eindruck gemacht, wie ihr Freund mit wirthschaftlichen, wissenschaftlichen Ausdrücken nur so um sich wirft, wie er in der Lage ist, ein drei — sage drei! — Spalten fassendes Litteraturverzeichniss abdrucken zu lassen. Wir dagegen sind „stark in Aufstellung beweisloser Behauptungen", die sich übrigens die „Frankfurter Zeitung", soweit sie ihr gerade passen, aneignet. Nun — wir können die „Frankfurter Zeitung" beruhigen. Die von uns gebrachten Zahlen sind sämmtlich amtlichen Berichten entnommen; wir brauchen das den Lesern der Vereinszeitung nicht erst zu sagen; wir konnten aber der Schriftleitung nicht wohl zumuthen, ihre Spalten für ein Verzeichniss dieser jedem Fachmann bekannten Quellen herzugeben. Die Berichte, die wir benutzt haben, sind auch der „Frankfurter Zeitung" zugänglich, sie wird unsere Zahlen darin schon finden, wenn sie sich die nöthige Mühe gibt. Freilich empfehlen wir ihr, richtig zu lesen, und nicht, wie sie das thut, z. B. Oesterreich und Ungarn mit einander zu verwechseln.

Und nun unser Fiskalismus? So beschränkt ist selbst unser Horizont nicht, dass wir nicht gerade so gut wie Herr Haussmann und die „Frankfurter Zeitung" wüssten, dass eine Herabsetzung der Beförderungspreise eine Vermehrung des Verkehres zur Folge habe. Der Seiten lange Beweis dieses wirthschaftlichen Gesetzes, den Herr Haussmann brachte, war gänzlich überflüssig. Wir wollen sogar noch ein Stück weiter gehen und der „Frankfurter Zeitung" mit Vergnügen zugeben, dass der Verkehr noch viel, viel mehr stiege, wenn jedermann umsonst führe und alle Güter unentgeltlich befördert würden. Gleichwohl würde, fürchten wir, selbst Herr Haussmann mit seinem wirthschaftspolitisch geschulten Verstande und auch die „Frankfurter Zeitung" eine solche Forderung nicht stellen, Und warum nicht? Weil sie zu verbohrt fiskalisch sind, weil sie gerade so gut wie wir wissen, dass auch ein Staat, wie Württemberg, die Einnahmen aus seinen Verkehrsanstalten nicht entbehren kann. Wer eine Ermässigung von Eisenbahntarifen vornehmen will, der muss sich fragen: 1. Ist die Ermässigung nöthig? 2. In welchem Umfange ist sie nöthig? 3. Welches sind ihre wirthschaftlichen und 4. welches sind ihre finanziellen Folgen? Herr Haussmann hat 1. nicht nachgewiesen, dass die von ihm befürwortete weitgehende Herabsetzung der Personentarife für Württemberg nöthig sei. Er hat 2. die wirthschaftlichen Folgen auf unstimmigen wissenschaftlichen und auf unrichtigen thatsächlichen Unterlagen falsch beurtheilt, d. h. stark übertrieben, er hat 3. zwar auch die finanziellen Folgen nicht bestritten, aber dann schliesslich ein Rechenexempel aufgestellt, in dem er den allerwichtigsten Theil der finanziellen Folgen, nämlich die auch von ihm behauptete Vermehrung der Ausgaben, einfach ausser Ansatz ge-

lassen hat. Das haben wir nachgewiesen, das verschweigt aber die „Frankfurter Zeitung“ ihren Lesern. Sie beschränkt sich darauf, an unseren thatsächlichen Mittheilungen über die wirthschaftlichen und finanziellen Folgen der Personentarifermässigungen in einigen anderen Ländern mit wenig Glück herumzumäkeln. Dieses Blatt, das in den Jahren 1875 und 1876 in den vordersten Reihen derer stand, die für den Reichseisenbahngedanken unseres grossen Kanzlers eintraten, ist heute einer der erbittertsten Gegner eines engeren Zusammenschlusses aller deutschen Bahnen, und deswegen müssen um jeden Preis die Blössen gedeckt werden, die ein schwäbischer Mitkämpfer sich durch Abfassung einer mangelhaften wissenschaftlichen Arbeit gegeben hat.

L.

Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter.

Wie in Bayern, Baden und Württemberg, so besteht auch im Gebiet der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ein Eisenbahnerverband, dessen Leitung sich in Trier befindet und in sehr rührigen Händen liegt. Im Jahre 1900 hatte der Verband in 175 Ortsvereinen über 24 000 Mitglieder, im Jahre 1901 hat sich die Anzahl der Ortsvereine auf 232, diejenige der Mitglieder auf annähernd 35 000 gesteigert. Die Gesammteinnahme der Ortsvereine erreichte die stattliche Summe von 119 133 ℳ, der eine Gesammtausgabe von 102 090 ℳ gegenübersteht. Der Verband hat sich mit der Wohnungsfrage, der Fortführung des Arbeiterschutzes, dem Arbeitsnachweis, der Gründung von Darlehnskassen, Konsumvereinen und Wohlfahrtseinrichtungen beschäftigt. Sehnlichst erstrebt er die Verwirklichung zweier Ziele, nämlich 1. die Anstellung der im Eisenbahnwerkstätten-, Telegraphen-, Betriebs- und Verkehrsdienst länger als zehn Jahre beschäftigten ständigen Handwerker, Hilfsbeamten und Arbeiter — Geschicklichkeit, Fleiss und ordnungsmässiges Betragen vorausgesetzt — als Beamte oder doch die Gewährung gleicher Rechte, welche die Eisenbahnbeamten geniessen, und 2. eine Erhöhung der Pensionen und der Bezüge der Hinterbliebenen. Um der Eisenbahnverwaltung diese Erhöhung der Pensionen finanziell zu erleichtern, hat der Verband in einer Eingabe an den Herrn Minister „zur besseren Fundirung des Reservefonds der Pensionskasse“ ein Kapital von 50 000 bis zu 100 000 ℳ angeboten; die Eisenbahner wollen also auch aus eigener Kraft und eigenen Mitteln zur Besserung ihrer Lage im Alter beitragen, sie haben auch nichts gegen eine Erhöhung der Beiträge. Wie sie sich diese Neuregelung ihrer dienstlichen Verhältnisse und ihrer Altersbezüge denken, haben sie in einer Petition an das preussische Abgeordnetenhaus, die in der kommenden Tagung wieder eingebracht werden soll, für die vier in Betracht kommenden Kategorien (Handwerksmeister, Handwerker und Bürogehilfen, Werkmänner, Werkgehilfen) des näheren dargelegt und ihre Wünsche auf die Vertheilung der Gehaltssteigerungen vom 11. bis 25. Dienstjahr in Tabellenform veranschaulicht. Ausführliche Begründungen erläutern die beiden Wünsche. Die jetzigen Bezüge der durch Alter und Gebrechen erwerbsunfähigen Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter sind allerdings noch gering. Im Abgeordnetenhause war die Petition des Verbandes sehr wohlwollend aufgenommen und von der Kommission zur Berücksichtigung empfohlen worden, das Haus wählte die mildere Form der Ueberweisung zur Erwägung.

Ueber die Bestrebungen des Vereins, einem Theil der Arbeiterschaft Beamtenstellung zu verschaffen, erhalten wir von einem höheren Werkstättenbeamten folgende Zuschrift:

„Die Bestrebungen der gesammten Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter, um nach einer gewissen Zeit der Thätigkeit in das unmittelbare Beamtenverhältniss zu gelangen, finden verschiedenartige Beurtheilung. Zum Theil werden diese Bemühungen, welche von dem grossen ‚Verbande deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter‘ in sehr rühriger Weise vertreten und im Wege der Petition dem Abgeordnetenhause unterbreitet werden, als unberechtigt zurückgewiesen, andererseits als vollständig begründet anerkannt. Die Wahrheit dürfte in der Mitte liegen, und die Ausführungen des Verbandes selbst geben einen Anhalt für den Grad der Berechtigung.

Hier werden zunächst die anderen Arbeitern gegenüber besseren und schwierigeren Leistungen hervorgehoben, die bei den Arbeiten für das auf so hoher Entwickelungsstufe stehende Eisenbahnwesen erforderlich sind; diese gediegenen Leistungen vorausgesetzt, welche allerdings als Grundlage gesunden Fortschritts im Eisenbahnwesen unter vielen anderen Umständen dienen müssen, kann die bisherige Vorbildung der Arbeiterschaft und selbst der Werkstättenarbeiter, soweit sie nicht aus den eigenen Lehrlingswerkstätten hervorgehen, als eine ausreichende für die höher zu steckenden Ziele eines beamteten Arbeiters nicht angesehen werden; es muss vielmehr — auch für die selbstgezogenen Arbeiter — eine der Lehrlingsausbildung sich anschliessende niedere technische Schule als erforderlich betrachtet werden, wie auch jetzt schon in grösseren Städten der Besuch einer derartigen technischen Fortbildungsschule als Bedingung zur Aufnahme in die Werkstätten gilt. Und hier ist auch der schwache Punkt in den Vorwürfen der Wortführer des Verbandes gegen das bestehende System, indem sie den aus ihren Reihen zur Beamtenschaft gelangten Werkführern ihre Stelle neiden. Gerade die Möglichkeit, durch besondere Leistungen und vielleicht häusliche Weiterbildung eine höhere Stufe erklimmen zu können, sollte einen Anreiz zur Nacheiferung bieten und nicht zu der haltlosen Behauptung führen, als ob diese Beamten den ehemaligen Kameraden gegenüber nichts zugelernt hätten. Jedem tüchtigen Handwerker steht der Weg offen!

Nun könnte vielleicht die geringe Zahl der Werkführerstellen angeführt werden, in welchem Punkte allerdings der Verband eine ziemlich befriedigende Lösung findet. Es sollen nämlich die kleineren Gruppen, welche jetzt von einem Vorhandwerker unter Aufsicht des Werfführers geleitet werden, nunmehr unter Fortfall des letzteren von dem zum ‚Handwerksmeister‘ aufrückenden beamteten Handwerker, welcher mitarbeitet, geleitet werden. Die hierdurch zu sparenden Ausgaben für die Werkführer — die bessere Vorbildung der ‚Handwerksmeister‘ allerdings immer vorausgesetzt — kämen der verlangten Uebernahme aller über zehn Jahre dienenden Arbeiter usw. in das Beamtenverhältniss zu Gute. Mehrausgaben dürften jedenfalls nicht entstehen. Denn selbst wenn die Eisenbahnverwaltung dieser Umwandlung geneigt wäre, so ist doch der Landtag bezüglich der etwaigen Mehrausgaben noch zu befragen. Es würde dann aber wahrscheinlich die Lösung in einer Herabsetzung des Beamteneinkommens gegenüber den gegenwärtigen Löhnen der Arbeiter gefunden werden, wie dies ja in Anbetracht der Sicherheit der Stellung und der Pensionsberechtigung bei allen Beamtenklassen, gegenüber den anderen Berufsarten, der Fall ist.

Wenn also die Arbeiter maassvolle Forderungen stellen und sich selbst durch die ihnen reichlich gebotene, nur von wenigen benutzte Gelegenheit zur Weiterbildung auf eine höhere Stufe bringen — soweit sie zum Besuche entsprechender Schulen keine Gelegenheit hatten —, wird ihnen ein schliesslicher Erfolg nicht fehlen. Allerdings müssen sie sich in ihren Ausführungen, in den Petitionen und in ihrer Agitation keiner Uebertreibungen schuldig machen, wie dies bisher leider vielfach geschah. Ausführungen, wie: ‚Unwürdige Verhältnisse, welche Arbeiter bedrücken, Existenz willkürlicher Bestimmungen und häufiger Wechsel oft wenig einsichtsvoller Vorgesetzten, verantwortliche Arbeit in dumpfen Werkstätten, im Innern überheisser Maschinen und bei ungünstiger Witterung bei Tag und Nacht, vorzeitig aufreibend‘ usw. sind in hohem Maasse geeignet, Zweifel an deren Richtigkeit aufkommen zu lassen und den gewünschten Erfolg zu verlangsamen. —x—.“

Die mecklenburgischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1900/1901.

Der Jahresbericht der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für das Betriebsjahr 1900/1901 ist uns zugegangen, und stellen wir dessen Hauptergebnisse im nachstehenden zusammen. Der geschichtlichen Entwickelung dieses Netzes haben wir in Nr. 94 S. 1420 Jahrg. 1900 d. Ztg. eine eingehende Darlegung gewidmet, auf die wir hier Bezug nehmen können Die wirthschaftlichen Zustände des mecklenburgischen Landes, in dem der Betrieb der Landwirthschaft noch überwiegt und die Industrie wie der Handel noch verhältnissmässig wenig entwickelt ist, prägen allen dortigen Verhältnissen etwas eigenartiges auf, und von diesem Gesichtspunkte aus ist eine dem Buche nachgefügte bildliche Darstellung von besonderem Interesse, aus welcher hervorgeht, dass seit dem Jahre 1874 das Verhältniss der Einnahmen der Bahn aus dem Personen- und Güterverkehr zu einander sowie zu den Betriebsausgaben und zum Reinertrage nur ganz geringen Schwankungen ausgesetzt gewesen ist. Und dabei hat sich unter dem Zeichen dieser Gleichmässigkeit eine Steigerung der Gesammteinnahmen von 3 800 000 auf rund 12 545 000 *M.*, der Ausgaben von 2 700 000 auf rund 8 600 000 *M.* und der Reineinnahmen von 1 100 000 auf rund 4 000 000 *M.* vollzogen, während gleichzeitig die Betriebslänge von 322 km auf 1 105 km stieg. — In den Jahren 1870 bis 1873 waren diese Bahnen persönliches Eigenthum des Grossherzogs von Mecklenburg — oder, wie man dort sagt, der „landesherrlichen Rentnerei". Im Jahre 1873 wurden sie an eine Privatbahngesellschaft verkauft; als aber gegen Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts die guten Erfolge, welche Preussen und die übrigen grösseren Staaten des Deutschen Reiches mit dem Eigenbetriebe der in ihren Gebieten belegenen Bahnen gemacht hatten, gar zu unleugbar und unverkennbar hervortraten, entschloss man sich 1889 auch in Mecklenburg zu dem Erwerbe der Friedrich Franzbahn und zwar für Rechnung des mecklenburgischen Staatsfiskus — oder der „allgemeinen Landessteuerkasse", wie die amtliche Bezeichnung lautet. Im Jahre 1893 erfolgte dann der Ankauf der Linie des deutsch-nordischen Lloyd, der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der mecklenburgischen Südbahn, und 1896 wurde die Wismar-Hornstorf-Blankenberg-Karower Bahn, welche bereits 1889 gleichzeitig mit der Verstaatlichung der Friedrich Franzbahn pachtweise übernommen worden ist, käuflich erworben.

Am Schlusse des Rechnungsjahres 1900/1901 stellte sich das in den jetzt fiskalischen mecklenburgischen Bahnlinien steckende Anlagekapital auf 116 321 000 (115 542 535) *M.*, während sich die von der Bahn derzeit zu verzinsende Eisenbahnschuld nur noch auf 86 188 000 (86 297 000) *M.* belief.

Die Betriebslänge der Bahn betrug am Jahresschlusse 1 105 km, die Gesammtlänge der Gleise 1 422 km, die Zahl der vorhandenen Weichen war 1 601 (1 584). Der Oberbau ruhte durchweg auf getränkten, hölzernen Querschwellen, nur auf der Bahnstrecke Butzow-Rostock sind eiserne Querschwellen im Gebrauch. Die Zahl der Verkehrsstellen war 188, darunter 53 Stationen (Bahnhöfe), 118 Haltestellen und 17 Haltepunkte.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 164 (165) Lokomotiven, darunter 71 Personenzug-, 23 Güterzug- und 70 Tenderlokomotiven, 95 Tender, 369 (359) Personenwagen, 83 (82) Gepäckwagen, 2 788 (2 781) Güterwagen und 41 (38) Spezialtransportwagen. Unter den Güterwagen befanden sich 1 060 gedeckte und 83 Pferde- und Viehwagen. Ausserdem beschäftigten die Schmalspurbahnen Doberan-Heiligendamm und Neubukow-Blengow zusammen 4 Lokomotiven, 8 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 32 Kippwagen zum Rübentransport. Der vorhandene Wagenbestand hat im allgemeinen zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses vollaus zugelangt, nur ist in den Monaten Oktober, November und Dezember 1900, als zahlreiche gedeckte Wagen zu Kartoffeltransporten nach Westfalen und nach dem Rheinlande erfordert wurden, zeitweilig ein Mangel an solchen hervorgetreten. Dies hat Veranlassung gegeben, auf eine Vermehrung des Wagenbestandes Bedacht zu nehmen.

Der regelmässige, den Fahrplänen entsprechende Betrieb war im Berichtsjahre irgend welchen Störungen nicht unterworfen, und auch die Zahl der Unfälle — 26, von denen sich 10 auf freier Strecke und 16 in Stationen ereigneten — war eine verhältnissmässig geringe. Die Zahl der hierbei getödteten Personen betrug 7 — darunter 1 Reisender und 3 Beamte —, die Zahl der Verletzten stellte sich auf 14 — darunter 2 Reisende und 11 Beamte.

Die Zahl der gefahrenen Züge betrug 95 667, darunter 1 437 Arbeits- und Materialzüge. Die Gesammtleistung der Lokomotiven stellte sich auf 5 231 700 (4 963 200) Nutzkm. Die Leistung der Wagen stieg von 104 255 760 Achskm im Vorjahre auf 107 386 000 im Berichtsjahre. — An Personen wurden befördert 4 434 913 auf einer Gesammtlänge von 156 537 000 (147 676 500) km. Die von dem einzelnen Reisenden durchschnittlich durchfahrene Entfernung betrug also rund 35 km. Die Gesammtgüterbeförderung umfasste 2 300 000 t, die Gesammttransportleistung war 129 935 700 (119 203 000) tkm; die durchschnittliche Transportlänge betrug also 56 km für die Tonne.

Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 12 545 000 (12 070 000) *M.*, darunter 5 410 300 (5 111 700) *M.* aus dem Personenverkehr und 6 245 000 (5 985 000) *M.* aus dem Güterverkehr. Dagegen beliefen sich die Betriebsausgaben auf 8 585 000 (8 070 000) Mark. Es verblieb also ein Reinertrag von 3 960 000 (4 000 000) *M.* Der geringen Entwickelung der Industrie und des Handelsverkehres im mecklenburger Lande entsprechend macht sich hierbei ein auffallend geringer Antheil des Güterverkehres an den Gesammteinnahmen geltend. Derselbe betrug im Berichtsjahre rund 50 %, während er beispielsweise bei der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft (im Jahre 1899) 71,21 % betrug. Das in dem Unternehmen steckende Gesammtkapital von 116 320 000 *M.* verzinste sich also mit 3,40 %. Der zur Zeit noch nicht abgetragene Betrag der Landeseisenbahnschuld von 86 188 000 *M.* trug dagegen 4,59 % Rente ein. Der Betriebskoeffizient betrug 68,5 (67) %.

Die finanziellen Ergebnisse waren also, wenn auch keine glänzenden, so doch durchaus befriedigende. Dabei aber hat die Verwaltung die wirthschaftlichen Bedürfnisse ihres Verkehrsgebietes keineswegs ausser Acht gelassen. Eine dem Berichte angefügte Nachweisung ergibt in klarer und unwiderleglicher Weise, dass gerade den wichtigsten Verkehrs- und Kulturinteressen des mecklenburger Landes durch Erstellung von billigen Ausnahmetarifen in ausgiebigster Weise Rechnung getragen wurde. Durch derartige Tarife, die für Kohlen und Eisen, für Rüben, Kartoffeln, Erde, Kalkasche und andere Düngemittel gewährt wurden, legte sich die Bahn gegenüber den regelmässigen Tarifsätzen einen Frachtausfall von 270 000 *M.* auf, der also der Landeskultur zu Gute kam. Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— Abstand fester Gegenstände von den Gleisen. Im Reichseisenbahnamt haben im Februar 1901 eingehende Berathungen über Maassnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit stattgefunden, in welchen auch vorgeschlagen wurde, zwischen der Umgrenzungslinie des festen Raumes und den mehr als 76 cm über Schienenoberkante hervorragenden festen Gegenständen einen Spielraum durchzuführen. Die in dieser Beziehung vom Reichseisenbahnamt empfohlenen Maassnahmen entsprechen durchweg den bei den preussischen Staatsbahnen bestehenden Anordnungen, welche durch einen Erlass vom 11. April 1901 zur Einführung gelangt sind. Wo dies jedoch bislang nicht der Fall war, ist der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten nunmehr den Vorschlägen des Reichseisenbahnamts beigetreten und hat durch einen Erlass vom 19. Dezember 1901 wegen deren Durchführung nähere Weisungen an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen erlassen. Zugleich sind die königlichen Eisenbahnkommissare beauftragt worden, darauf hinzuwirken, dass nach diesen Bestimmungen bei den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen verfahren wird.

— Ueber die Durchführung des Kiesbetts auf eisernen Brücken sind vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen Erlass vom 23. Dezember 1901 eingehende Bestimmungen getroffen, nachdem die in dieser Beziehung angestellten Proben bei kleineren sowohl wie bei grösseren Bauwerken durchweg zu günstigen Ergebnissen geführt haben. Bei der Enge des verfügbaren Raumes vermögen wir auf die Einzelheiten des Erlasses nicht einzugehen und bemerken nur, dass in Zukunft, sofern nicht besondere Gründe dagegen vorliegen, bei Brücken von kleineren Spannweiten mit durchgeführtem Kies-

bett — wie Fussgängerunterführungen, Bahnsteigtunnel und dergleichen — in der Regel das Niederschlagwasser über die Widerlager abzuführen ist, dass dagegen bei Brücken von grösseren Spannweiten mit durchgeführtem Kiesbett und einer aus Buckelplatten gebildeten Fahrplantafel die Buckelplatten einzeln zu entwässern sind, sofern nicht das verfügbare Gefälle und sonstige Verhältnisse nach den bisherigen Erfahrungen eine gute Wirksamkeit der Entwässerung über die Widerlager erwarten lässt.

— **Abänderung der für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Fundordnung vom 6. März 1895.** Nachdem sich durch verschiedene Versuche herausgestellt hatte, dass bei einem monatlichen Verkaufe der Fundstücke bessere Erträge erzielt werden, als bei dem in der Fundordnung ursprünglich vorgeschriebenen vierteljährlichen Verkaufe, da bei letzterem das grosse Angebot der zu verkaufenden Sachen ungünstig auf die Preise zu wirken pflegt, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Verkäufe der im Bahnbereich angesammelten Fundsachen forthin unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fristen allmonatlich stattzufinden haben.

— **Das Eisenbahnunglück bei Altenbeken** hat eine ganze Fluth von Pressmittheilungen gezeitigt, in denen alles mögliche und unmögliche der Staatsbahnverwaltung — vielleicht eben weil es eine Staatsbahn ist, auf der sich das Unglück zutrug — vorgeworfen wird. Die Betrachtungen in der Tagespresse sind denn auch vielfach weit davon entfernt, sachlich zu sein; die wunderbarsten Ungereimtheiten werden den Lesern, denen naturgemäss das Urtheil über die inneren Angelegenheiten des Eisenbahndienstes, zumal wenn es sich um technische Dinge handelt, abgeht, aufgetischt. So macht ein rheinisches Blatt darauf aufmerksam, „dass in Altenbeken nicht ein selbstthätiges sogenanntes elektrisches Blocksignal besteht, sondern die Signale von einem Blockwärter durch den Telegraph weiter gegeben werden. Wegen der geringen Zuverlässigkeit dieses Systems sei seit 1898 aber durch die vom Bundesrathe erlassene Betriebsordnung für alle Bahnen mit schneller Zugfolge die ‚elektrische Streckenblockung' vorgeschrieben. Dieser Vorschrift sei die preussische Eisenbahnverwaltung, wie der Altenbekener Unglücksfall beweise, für diese wichtige Bahnlinie noch nicht nachgekommen. Hätte dort die elektrische Blockung bestanden, so wäre die Katastrophe unmöglich gewesen, denn der Personenzug hätte an der letzten Station nicht abgelassen werden können, bevor der D-Zug die nächste Station durchfahren und dadurch das Signal ‚Bahn frei' ausgelöst hatte."

Was sich der Verfasser dieses — von einer Reihe ernster Blätter wiederholten — Unsinns unter der „elektrischen Blockung" oder dem „selbstthätigen sogenannten elektrischen Blocksignal" vorstellen mag, ist aus obigem nicht zu erfahren. Dem Verfasser wird es jedenfalls zu einiger Beruhigung gereicht haben, nachträglich darüber belehrt zu werden, dass die Weitermeldung der Züge lediglich durch den Morsetelegraphen auf Bahnen mit besonders dichter Zugfolge zu den überwundenen Dingen gehört. Der amtliche Bericht über das Altenbekener Unglück, der auf S. 1570 Jahrg. 1901 d. Ztg. mitgetheilt ist, lässt klar erkennen, dass das Zugmeldesystem vollkommen allen Anforderungen entsprochen hat, die an ein solches bei dem heutigen Standpunkt gestellt werden, dass also der neuesten Vorschrift der Betriebsordnung entsprechend eine derartige Streckenblockung eingerichtet ist, dass das Signal für die Einfahrt in einen vorliegenden Abschnitt unter (elektrischem) Verschluss der nächsten Zugfolgestation liegt. Die hier und da getroffene Einrichtung, dass die Entblockung eines Abschnittes an die Mitwirkung des fahrenden Zuges gebunden ist, war allerdings nicht vorhanden. Will man eine derartige Einrichtung treffen, so steht dem nichts im Wege; man muss sich dann aber mit dem Gedanken abfinden, dass eine verwickelter gewordene maschinelle Einrichtung auch wieder neue Fehlerquellen bringt, die wieder neue Gefahren im Gefolge haben können. Während man es alsdann mit einem theilweise selbstthätigen Blocksystem zu thun hätte, sind von anderer Seite die ganz selbstthätigen Blocksysteme, die auch hin und wieder angewendet worden sind — wir verweisen auf die Liverpooler Hochbahn, die Pariser Stadtbahn, die Elberfelder Schwebebahn —, als das Allheilmittel hingestellt worden, weil diese Systeme von der Mitwirkung menschlicher Hilfskräfte und den darin liegenden Fehlerquellen ganz unabhängig sind. Was aber für die halb selbstthätigen Systeme gilt, hat hier in noch höherem Maasse Anwendung, und es wird von vielen Fachmännern bestätigt, dass die Gefahrquellen, die aus der immer verwickelter werdenden Bauart der mechanischen Vorrichtungen erwachsen, wohl noch grösser sind, als die, welche in der menschlichen Mithilfe bei der Zugführung liegen können. Von diesem Gesichtspunkt ist auch ein neuerdings auf der Militärbahn versuchsweise in Betrieb genommenes selbstthätiges Blocksystem zu beurtheilen, von dem in der Presse anlässlich des Altenbekener Unglücks die Rede gewesen ist.

— **Braunschweig-Schöningen.** Am 2. d. Mts. ist die Reststrecke dieser Bahn Hötzum-Schöningen mit den Zwischenstationen Sickte, Veltheim a. d. Ohe, Lucklum, Evessen, Ampleben = Kneitlingen, Schöppenstedt, Eitzum = Schliestedt, Gross=Dahlum, Wobeck=Ingeleben, Twieflingen und Hoiersdorf für den Güterverkehr eröffnet worden.

— **Kerkerbachbahn.** Der „Reichs-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend die Ausdehnung des Kerkerbachbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von Heckholzhausen nach Hintermeilingen mit einer Rollbahn nach Lahr durch die Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.

— **Aufhebung von Personenzügen.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat die Aufhebung von 26 Personenzügen wegen geringer Benutzung vom 15. dieses Monats an bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, beantragt. Das Ministerium hat den Beirath der Verkehrsanstalten einberufen, um über diese Zugeinstellungen zu berathen.

— **Expressgutverkehr in Stuttgart.** In der Zeit vom 15. bis 24. Dezember 1901 sind in Stuttgart Hauptbahnhof 26 874 Expressgutsendungen abgegangen und 14 925 solcher Sendungen angekommen, zusammen 41 799, d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahrs mehr 2 363 Sendungen.

— **Das Plakatwesen in den Bahnhöfen und an den Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen** erfährt ab 1. d. Mts. eine Regelung der seitherigen Bestimmungen und Tarife, wovon wir nachstehend das wesentlichste anführen: a) Die Anbringung von Plakaten, Geschäftsanzeigen, Schaukästen, Firmentafeln u. dgl. wird nur in stets widerruflicher Weise gestattet und es darf die ertheilte Genehmigung ohne Zustimmung der Bahnverwaltung an Dritte nicht übertragen werden. Alle diesbezüglichen Gesuche sind nunmehr nur bei einer der zehn Eisenbahnbetriebsdirektionen einzureichen; b) Plakate, Geschäftsanzeigen, Schaukästen, Firmentafeln usw. politischen Inhaltes sowie solche, welche das religiöse Gefühl oder die Sittlichkeit verletzen oder sonst berechtigten Anstand erregen könnten, endlich solche, deren Inhalt das Ansehen und die Interessen der Bahnverwaltung zu schädigen geeignet ist, sind ausgeschlossen; c) die Auswahl des Platzes geschieht durch die Stationsvorstände und es soll hierbei den Wünschen der Gesuchsteller thunlichst Rechnung getragen werden; auf den Bahnsteigen dürfen Plakate nicht angebracht werden; die Plakate müssen aufgezogen und ebenso wie Schaukästen und Firmentafeln mit Vorrichtungen zum Aufhängen versehen sein, soweit nicht seitens der Bahnverwaltung für Warteräume und Bahnhofwirthschaften einzelner Stationen Einrahmung und stilgerechte Ausstattung verlangt wird; Aufkleben von Anzeigen an den Wänden ist unzulässig; für die ausgehängten Gegenstände übernimmt die Bahnverwaltung keinerlei Haftung; d) die Gebühren für diese Anbringungen werden in folgender Weise berechnet: Sämmtliche Eisenbahnstationen sind zunächst in vier Gebührenklassen eingetheilt; zur ersten Gebührenklasse gehören die Stationen München C. B. und Nürnberg C. B.; den weiteren drei Gebührenklassen sind die übrigen Stationen nach ihrer Grösse und Bedeutsamkeit sowie im Hinblick auf den sich dort abwickelnden grösseren oder minderen Verkehr zugewiesen.

Für die Genehmigung der Anbringung in den Bahnhöfen und auf Bahngebiet werden nachstehende Jahresgebühren erhoben:

A. Für Anzeigen einer einzelnen Firma in erster Klasse an Raummiethe für 1 qdm 0,20 ℳ. und an Mindestgebühr für eine Anzeige 5,00 ℳ.; in zweiter Klasse 0,15 Mark bezw. 4,00 ℳ.; in dritter Klasse 0,10 ℳ. bezw. 2,50 ℳ. und in vierter Klasse 0,05 ℳ. bezw. 1,25 ℳ. Sollen die Anzeigen in den Wartesälen und Bahnhofwirthschaften angebracht werden, so beträgt die Gebühr auf Stationen der ersten Gebührenklasse das vierfache, der zweiten Klasse das zweifache und der dritten Klasse das eineinhalbfache der obigen Raummiethegebühren.

B. Für Anzeigen, auf denen die Ankündigungen mehrerer Geschäftsfirmen vereinigt sind und während des Kalenderjahres Aenderungen nicht eintreten: a) die nach A sich berechnende Raummiethe und Mindestgebühr; b) für jede anzeigende Firma ein Zuschlag, der auf Stationen der ersten Gebührenklasse 1,00 Mark, der zweiten 0,50 ℳ., der dritten 0,20 ℳ. und der vierten 0,10 ℳ. beträgt. Eine Anmerkung zum Gebührentarif A und B besagt ausserdem: Sollen Geschäftsanzeigen auf einer grösseren Anzahl von Stationen ausgehängt werden, so werden bei der dritten und vierten Gebührenklasse bei Aushang der Plakate auf mindestens 25 Stationen 25 %, 50 Sta-

tionen 30 %, 100 Stationen 40 %, 250 Stationen 50 % und 500 Stationen 60 % Nachlass gewährt.

C. Für Geschäftsanzeigen, auf denen die Ankündigungen mehrerer Firmen vereinigt sind und während des Kalenderjahres Aenderungen in den einzelnen Firmen eintreten sollen, ferner für Pachtung von Wandflächen mit der Berechtigung, beliebige Anzeigen anbringen zu dürfen, endlich für Aufstellung und Anbringung von Klebetafeln zur Aufnahme von wechselnden Geschäfts-, Vergnügungsanzeigen u. dgl. behält sich die Generaldirektion die Bestimmung der Gebühren selbst vor.

D. Für den Aushang von Schaukästen werden die gleichen Gebühren wie für den Aushang von Geschäftsanzeigen erhoben; dieselben dürfen in Wartesälen und Bahnhofwirthschaften nicht zum Aushange gelangen.

E. Für die Anbringung von Firmentafeln ausserhalb der Bahnhofgebäude sind an Gebühren zu erheben: für das erste Quadratmeter des Flächenraumes 5 *M.*, welcher Betrag zugleich als Mindestgebühr gilt, dann für jedes weitere angefangene Quadratmeter 1 *M.* Pächter von bahneigenen Grundstücken haben für ihre auf diesen errichteten Firmentafeln keine besondere Gebühr zu bezahlen, sofern nicht der Bahngrund nur zur Grasnutzung gepachtet ist.

Nach der Schlussbestimmung bleibt den Eisenbahnbetriebsdirektionen vorbehalten, den unentgeltlichen Aushang von Plakaten u. dgl., die ausschliesslich zur Hebung des Verkehrs dienen, für die Stationen ihres Bezirkes zu genehmigen.

— **Personalnachrichten** aus Württemberg. Maschineninspektor Hassler in Heilbronn wurde auf die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnwerkstätteninspektion Aalen auf Ansuchen versetzt. Der königliche Regierungsbaumeister Rupp bei der Eisenbahnbausektion Süssen wurde zum Abtheilungsingeniör bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert. Dem Oberbahnsekretär, tit. Inspektor Ott bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde die erbetene Entlassung aus dem Staatsdienste gewährt.

Oesterreich.

— **Verkehrsverhältnisse in der Strecke Bozen-Ala der Südbahn.** Auf eine im Abgeordnetenhause gestellte Anfrage theilte der Eisenbahnminister mit, dass er auf Grund der eingeleiteten Erhebungen die Südbahn zur Durchführung der erforderlichen Erweiterungsbauten und Personalvermehrungen veranlasst habe. Wie aus den Mittheilungen des Ministers hervorgeht, hat die Südbahn diesen Weisungen willig entsprochen, und wurden im Laufe der letzten drei Jahre die Gleiseanlagen sämmtlicher Stationen der Strecke Bozen-Ala ausgiebigen Erweiterungen unterzogen, die mit einem Kostenaufwande von rund 1 200 000 Kr. verbunden waren.

Auch den die Vermehrung des Personals betreffenden Aufträgen des Eisenbahnministeriums ist die Verwaltung der Südbahn besonders auf der Strecke Bozen-Ala im richtigen Umfange nachgekommen, sie hat im Laufe der letzten zwei Jahre unter Anlehnung an die hierfür bei den Staatsbahnen bestehenden Normen in sämmtlichen Stationen der genannten Strecke eine Vermehrung des Beamten- und Dienerpersonals durchgeführt, welche gegenüber der bisherigen Personalsystemisirung einen jährlichen Mehraufwand von 80 000 Kr. bedingt.

Ebenso habe die Südbahnverwaltung in Betreff der Vermehrung der Fahrbetriebsmittel ihres österreichischen Netzes den Anforderungen der Aufsichtsbehörden entsprochen und in der Zeitperiode von 1897 bis 1900 sowie unter Ausschluss der zum Ersatze der ausgeschiedenen alten Fahrbetriebsmittel vorgenommenen Bestellungen im ganzen 92 Lokomotiven, 222 Personenwagen und 1 336 Güterwagen im Gesammtkostenbetrage von rund 20 000 000 Kr. neu angeschafft.

Die günstige Wirkung dieser Fahrparkvermehrung komme auch dem Verkehre in Südtirol zu Gute. Was die Frage der Herstellung eines zweiten Gleises in der Strecke Bozen-Ala anbelangt, so haben die hierüber gepflogenen Erhebungen dargethan, dass der Verkehr auf der südtiroler Strecke zur Zeit seiner stärksten Anschwellung, nämlich während der Weinleseperiode, keine grössere Dichte zu erreichen pflege, als solche dem durchschnittlichen Verkehre anderer eingleisiger Bahnen entspricht.

Die Herstellung des Doppelgleises auf der Strecke Bozen-Ala könne daher, wie der Minister hervorhob, nicht als dringlich bezeichnet werden, und hänge das Auftreten von Verspätungen auf der südtiroler Strecke weniger mit dem Fehlen des zweiten Gleises, als vielmehr mit dem Umstande zusammen, dass die Linie Kufstein-Ala als Mittelglied einer grossen internationalen Eisenbahnlinie viele Verspätungen von Anschlussbahnen übernehmen müsse, welche auch auf den Lokalverkehr zurückwirken.

— **Oesterreichische Nordwestbahn.** Der Eisenbahnminister beantwortete im Subkomitee des Eisenbahnausschusses, welches sich mit der Verstaatlichungsfrage zu befassen hatte, eine Anfrage über die der österreichischen Nordwestbahn in letzter Zeit gestattete Einstellung der Zinsen einer schwebenden Schuld in die Betriebsrechnung dahin, dass dieser Vorgang nur als vorläufiges Auskunftsmittel für dringende, im öffentlichen und im staatsfinanziellen Interesse gelegene Bauherstellungen und Anschaffungen des garantirten Netzes gewählt worden sei, dass ein ähnlicher Vorgang bereits seiner Zeit platzgegriffen habe, indem anfangs der 80er Jahre die Einstellung nachträglicher Aufwendungen zu Lasten der Garantie bis zu der endgültigen Regelung gestattet wurde, welche mit der durch das Gesetz vom 19. November 1885 bewilligten Garantieerhöhung erfolgte.

Der Minister versicherte zugleich, dass durch die ertheilte vorläufige Bewilligung zur Einstellung der Zinsen der schwebenden Schuld in die Betriebsrechnung der endgültigen Austragung der Angelegenheit nicht vorgegriffen werde.

— **Schienenbestellungen der Staatsbahnen.** Die staatliche Eisenbahnverwaltung ist mit anerkennenswerthem Eifer bemüht, dem Wunsche der Industriellen nach ausgiebiger Beschäftigung soweit nachzukommen, als nur irgend möglich. Es wurde erst vor wenigen Tagen über die Bestellungen von Lokomotiven für die Jahre 1902 und 1903 berichtet; des weiteren hat die staatliche Eisenbahnverwaltung ihren Entschluss bekanntgegeben, 1 025 Güter- und Personenwagen bei den österreichischen Wagenfabriken in Bestellung zu bringen. Nunmehr haben, wie gemeldet wird, die Staatsbahnen den Bedarf an Schienen, Laschen und Unterlagsplatten für die Jahre 1903 und 1904 bestellt. Die gesammte Bestellung umfasst 1 000 000 bis 1 200 000 dz, wovon ungefähr 10 % auf das Kleinmaterial entfallen. Entsprechend den geänderten Marktverhältnissen ist bei diesen Bestellungen gegenüber den früheren Preisen ein Nachlass erzielt worden. Der Gesammtwerth der Bestellung für 1903 und 1904 beziffert sich auf 18–20 000 000 Kr.

— **Die Investitionen der süd-norddeutschen Verbindungsbahn.** Die Staatsverwaltung hat, wie bereits mitgetheilt wurde, an die süd-norddeutsche Verbindungsbahn einen Erlass mit der Aufforderung gerichtet, das Investitionsprogramm für das nächste Jahr vorzulegen. Es werden nämlich in der nächsten Zeit Verhandlungen wegen der Deckung des Investitionsbedarfes der süd-norddeutschen Verbindungsbahn stattfinden, und zu diesem Zwecke soll der Umfang der nothwendigen Bauten vorerst genau festgestellt werden. Der Investitionsfonds, den die süd-norddeutsche Verbindungsbahn aus früheren Jahren besitzt, ist zum grössten Theile bereits aufgebraucht, und die Gesellschaft hat daher um die Bewilligung neuer Mittel angesucht. Die süd-norddeutsche Verbindungsbahn wünscht, dass für die künftigen Investitionen durch eine Erhöhung der Garantie Vorsorge getroffen werde. Hierzu ist jedoch ein Gesetz nothwendig, und dürfte man sich daher zunächst damit begnügen, dass nur die allerdringlichsten Investitionen ausgeführt werden und dass die Zinsen dieses Aufwandes in die Betriebsrechnung eingestellt werden. Die Höhe der Investitionen hängt davon ab, inwieweit der Ausbau des Reichenberger Bahnhofes Berücksichtigung findet. Jedenfalls dürfte es sich um eine Summe von mehreren Millionen Kronen handeln. Welche Ziffer aber thatsächlich in Frage kommen wird, hängt eben von der Feststellung des Investitionsprogramms ab.

— **Die Lokalbahnaktion in Niederösterreich.** Vor kurzem hat zwischen den Vertretern des niederösterreichischen Landesausschusses bezw. Landeseisenbahnamtes und des Eisenbahnministeriums ein Meinungsaustausch über die fortzusetzende Lokalbahnaktion in diesem Kronlande stattgefunden. Es wurden hierbei die zahlreichen Projekte in Ansehung ihrer Durchführbarkeit sowie ihrer grösseren oder geringeren Sicherstellungsreife erörtert. Der niederösterreichische Landesausschuss wird nunmehr über jene Anträge schlüssig werden, welche dieserhalb dem Landtage in der bevorstehenden Tagung unterbreitet werden sollen. Wie verlautet, beabsichtigt der Landesausschuss ein umfassenderes, über einen Zeitraum von mehreren Jahren sich erstreckendes Lokalbahnprogramm aufzustellen und dessen Beschliessung seitens des Landtages herbeizuführen, in welchem unter anderem die seit längerer Zeit in Erwägung stehende Verbindung mit Maria-Zell sowie eine Ausgestaltung der Lokalbahnlinien im Marchfelde enthalten sein dürften. Auch das Projekt der Lokalbahn Krems-Grein wird voraussichtlich in Frage kommen.

— **Kleinbahn Linz-Kleinmünchen.** Die Konzessionirung der Kleinbahn Linz-Kleinmünchen an die Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft Linz-Urfahr steht, wie das „Oesterr.-unga-

rische Eisenbahnblatt" meldet, demnächst bevor. Die bauliche Entwickelung der Stadt Linz in der Richtung nach Kleinmünchen, dem Sitze zahlreicher bedeutender industrieller Unternehmungen, lässt die Herstellung dieser Kleinbahnverbindung als ein dringendes Bedürfniss erscheinen.

— **Lokalbahn Podgorze-Lubien.** Von Seite des galizischen Landesausschusses war die Sicherstellung der Lokalbahn Podgorze-Lubien ursprünglich in der Weise in Aussicht genommen, dass die Staatsverwaltung eine Stundung der Betriebskosten in dem Umfange zugestand, wie er zur Aufbringung eines Vorzugskapitals von 2 200 000 Kr. erforderlich ist. Auf Grund der seitens der Staatseisenbahnverwaltung gepflogenen Erhebungen ist nunmehr, wie verlautet, die Betriebskostenstundung in Ansehung eines Kapitals von 1 800 000 Kr. zugestanden worden.

— **Lokalbahn Jicin-Turnau.** Durch das Gesetz, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, wurde die Regierung ermächtigt, an Stelle des im Sicherstellungsgesetze vom Jahre 1898 festgesetzten Höchstbetrages der Staatsgarantie für die Lokalbahn Jicin-Turnau die Garantie von jenem Betrage zu gewähren, welcher zur Beschaffung der Summe von 2 870 000 Kr. in Baarem nothwendig ist. Hiermit erscheint die Verwirklichung dieses Bahnprojektes, für welches die entsprechende Landessubvention gewährleistet ist, gesichert und ist die Ertheilung der Konzession für diese Lokalbahn bereits erfolgt.

— **Oststeierische Lokalbahn.** Die vor kurzem erfolgte Konzessionirung der Lokalbahn Hartberg - Friedberg hat die Interessenten, welche die Sicherung einer Lokalbahnverbindung von Gleisdorf über Pischeldorf nach Hartberg behufs besserer und kürzerer Verbindung des oststeierischen Gebietes mit der Landeshauptstadt Graz anstreben, zur nachhaltigeren Verfolgung dieses Bahnprojektes veranlasst. Wie verlautet, haben die Handelskammer und die Stadtvertretung von Graz die Vorkonzession für die genannte Lokalbahn erworben und die Durchführung der technischen Vorarbeiten veranlasst.

— **Bahnbau im Innviertel.** Ein Ausschuss ist bemüht, die Schaffung einer normalspurigen Bahn von Braunau über Wildshut nach Oberndorf zum Anschluss an die bestehende Bahn Salzburg-Lamprechtshausen sicherzustellen. Die geplante Bahn soll in erster Linie die nennenswerthe Glasindustrie der dortigen Gegend heben und die Schaffung neuer Industrieanlagen fördern, der Verwerthung grosser Forste, ausgedehnter Torf- und Kohlenlager und der Ausfuhr von Getreide und Vieh dienen und weiter den Strom der Turisten und ruhesuchenden Grossstädter in eine Gegend leiten, die neben hervorragend günstigen klimatischen Verhältnissen landschaftlich herrliche Aufenthaltsorte in grosser Anzahl bietet.

— **Lokalbahn B.-Leipa-Steinschönau.** Wie mitgetheilt wird, ist der Vertrag, mit welchem die Landesgarantie für die Verzinsung und Tilgung von 70 % des Anlagekapitals obiger Lokalbahn festgestellt wird, Mitte Dezember v. J. vom Landesausschuss gefertigt und an das Eisenbahnministerium zum Zwecke der Herausgabe der Konzessionsurkunde überschickt worden. Die Inangriffnahme des Bahnbaues dürfte voraussichtlich im Frühjahre erfolgen. Den Betrieb auf der neuzuerbauenden Lokalbahn wird die böhmische Nordbahn führen, und sind die Verhandlungen zum Zwecke des Abschlusses des Betriebsvertrages bereits im Zuge. Zur Vermittelung des Verkehres zwischen B.-Leipa und Steinschönau sind vorläufig gemischte Züge mit Lokomotivbetrieb, für den Verkehr zwischen B.-Leipa und B.-Kamnitz Personenzüge mit Serpollet-Dampfwagen in Aussicht genommen.

— **Bosnische Bahnen.** Die bosnische Verwaltung liess, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, die Zeit, welche seit Einbringung der Gesetzvorlage über die bosnischen Bahnen verstrichen ist, nicht unbenutzt vorübergehen, und wurde die Ausarbeitung der Pläne bereits in Angriff genommen. Zunächst kommt der Bau der Hauptlinie von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac in Betracht. Es besteht dem Vernehmen nach die Absicht, zunächst die Tunnel in Angriff zu nehmen, da die bezüglichen Bauarbeiten die ganze in Aussicht genommene Bauzeit von 3 Jahren in Anspruch nehmen werden, während die Herstellung der offenen Strecken eine wesentlich kürzere Frist beanspruchen wird.

Die neue Linie wird schmalspurig, jedoch auf dem Bahnkörper einer normalspurigen Hauptbahn ausgeführt werden, wodurch der allfällige Umbau auf Normalspur vereinfacht wird. An einer Fertigstellung innerhalb der in Aussicht genommenen Frist von 3 Jahren ist nicht zu zweifeln. Was den in unmittelbarem Anschluss an die Vollendung dieser Linie (sowie der Abzweigung über Wischegrad bis zur serbischen Grenze) zu bewerkstelligenden gleichzeitigen Ausbau der Linien Bugojno-Arzano und Samac-Doboj anbelangt, so werden die Vorarbeiten erst in einem späteren Zeitpunkte eingeleitet werden. Inzwischen wird die bosnische Verwaltung einem im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses geäusserten Wunsche entsprechend an das Studium der Frage herantreten, ob nicht die Möglichkeit gegeben sei, jene Strecke der Linie Bugojno-Arzano, für deren Betrieb die Zahnstange in Aussicht genommen ist, gleichfalls als Adhäsionsbahn herzustellen, ohne dass hierdurch die Leistungsfähigkeit der Bahnlinie beeinträchtigt würde.

Uebrige europäische Länder.

— **Ein schweres Eisenbahnunglück** ereignete sich am 23. Dezember 1901 Abends in der unterirdischen elektrischen Bahn zu Liverpool. Wir entnehmen den „Berl. N. Nachr." hierüber folgende Darstellung. Der Zug bestand aus drei Wagen. In dem letzten erfolgte eine elektrische Entladung, die in einem Augenblicke drei Wagen in Brand setzte, während sämmtliche Lichter erloschen. Die Fahrgäste suchten nach dem freien Gleise hin die Wagen zu verlassen, fanden aber die Thüren geschlossen, während die Tunnelwand ein Entrinnen nach der anderen Seite unmöglich machte. Zum Glück waren die meisten Fahrgäste an der Station vor dem Tunnel ausgestiegen. Einem Theil der Insassen des Zuges gelang es, durch die Fenster sich in den dunklen Tunnel zu retten. Hier lagen mit Kreosot getränkte Eisenbahnschwellen, die Feuer fingen und den ganzen Tunnel mit erstickenden Rauchmassen füllten. Diese Rauchmassen waren hauptsächlich die Veranlassung, dass ein Theil der aus dem Zuge entkommenen Leute, statt den Ausgang des Tunnels zu finden, in einen ausgangslosen Seitengang lief und dort erstickte. Die Feuerwehr sah sich infolge des Rauches und der ihr entgegenschlagenden Flammen ausser Stande, die Unglücklichen zu retten, die im Zug verbliebenen Leute hingegen wurden durch die Thatkraft eines in der Nähe des Tunnels wohnenden Todtengräbers im letzten Augenblick ihrem brennenden Gefängniss entrissen. Dieser, ein Mr. Porter, hatte sofort, als er die Explosion hörte, die Feuerwehr benachrichtigt und war dann mit mehreren seiner Angestellten in den Tunnel geeilt, wo er mit einer Wagendeichsel die verschlossenen Thüren aufsprengte. Da der Tunnel bei Ankunft der Feuerwehr bereits unzugänglich war, so besteht kein Zweifel darüber, dass es der Geistesgegenwart Mr. Porter's zu danken ist, dass nur 6 Menschen ihr Leben einbüssten. Die meisten der Geretteten waren aber schon ohnmächtig geworden und einige hatten auch Brandwunden davongetragen, so dass etwa 15 Personen ins Hospital geschafft werden mussten. Erst nach 24 Stunden war es möglich, in den geradezu glühend gewordenen Tunnel einzudringen. Von den beiden Zügen, die eingefahren waren, und den drei Zügen, die auf einem Seitengleise standen, war nichts übrig geblieben als die Räder, Achsen und einige andere Eisenbestandtheile. Die Station mit ihrer Einrichtung war auch vom Feuer ganz zerstört. Was immer den Brand verursachte — es wird von Kurzschluss in den Motoren gesprochen, die bei dieser Bahn unter den hölzernen Fussböden der Wagen angebracht sind — so steht doch fest, dass das ganze Unglück nur der Aufspeicherung der mit Kreosot imprägnirten Bahnschwellen zuschreiben ist, die man, statt in einem Schuppen zu Tage, im Tunnel gelagert hatte, um sie vor dem Regen zu schützen. Die gerichtliche Untersuchung ist bereits eingeleitet.

— **Schienenfreie Eisenbahnübergänge in Lyon.** Nachdem ein neuer schwerer Unfall auf einem Schienenübergang in Lyon stattgefunden, hat die Lyoner Stadtverwaltung die schon längst mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eingeleiteten Verhandlungen beschleunigt zur Abschaffung der sechs Schienenübergänge, welche sehr störend die Stadt in zwei Theile trennen, und zu ihrem Ersatz durch schienenfreie Wege. Frühere Vorschläge waren nicht angenommen worden. Jetzt hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn der Stadt günstigere Vorschläge gemacht, über welche die städtische Verwaltung ihre Zufriedenheit aussprach. Man hofft, dass die Umbaupläne in drei Jahren vollständig ausgeführt sein werden. Einstweilen wurde die Eisenbahnverwaltung zur besseren Ueberwachung der Uebergänge aufgefordert.

— **Kosten der Pariser Stadtbahn.** Der Pariser Stadtrath hatte sich mit dem Bericht des Herrn Sauton über den Plan einer Anleihe von 150 000 000 Fr. für die Beendigung des gegenwärtig konzessionirten Stadtbahnnetzes (métropolitain) zu befassen. In dem Bericht wird dargelegt, dass die Stadtbahn ur-

sprünglich schmalspurig (1,30 m) hergestellt werden sollte, dass aber das Gesetz vom 30. März 1898 eine Spurweite von 1,44 m vorschrieb; daraus ergab sich eine Vermehrung der vorgesehenen Kosten. Andererseits nöthigte die Mächtigkeit des Verkehrs, welche alle Voraussehungen überstieg, zur Errichtung von weiteren Bahnanlagen, neuen Bahnsteigen usw., woraus sich neue Kosten von etwa 22 000 000 Fr. ergaben. Endlich müssen die erforderlichen Mittel für die Herstellung der beiden Linien Palais Royal-Donauplatz und Auteuil-Oper (54 000 000 Fr.) und für die sonstige Streckenherstellung des Stadtbahnnetzes (56 000 000 Fr.) beschafft werden; die Gesammtsumme der Anleihe beträgt danach 150 000 000 Fr. Fügt man die schon genehmigten 165 000 000 Fr. hinzu, so ergeben sich als Gesammtkosten des derzeit konzessionirten Netzes 315 000 000 Fr.

— **Neue Maschinen der französischen Eisenbahnen.** Kürzlich waren die leitenden Ingeniöre aller grossen französischen Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnverwaltung in Béziers versammelt. Es handelte sich darum, die neuen „4000" genannten Maschinen der Südbahngesellschaft zu erproben, die besonders für den Dienst der Güterzüge zwischen Béziers und Neussarguez, einer schwierigen, Steigungen von 33 auf 1000 enthaltenden Strecke bestimmt sind. Diese Maschinen haben eine sehr starke Zugkraft; sie können nach einer Mittheilung in der französischen Presse 100 Wagen mit einer Höchstbelastung von 10 t ziehen und 60 km in der Stunde leisten. Es sind die mächtigsten Maschinen, die zur Zeit auf dem französischen Eisenbahnnetz bestehen; sie sind in Belfort gebaut. Die Ingeniöre sollen von ihren guten Leistungen sehr befriedigt gewesen sein.

— **Belgische Staatsbahnen.** Nach dem vom Eisenbahnminister Liebaert dem Parlament erstatteten Bericht über die Ergebnisse der Staatsbahnen in 1900 wurden in genanntem Jahre für erste Einrichtungen des Staatsbahnnetzes 50 700 000 Fr. verausgabt, wonach das Gesammtkapital für erste Einrichtungen der belgischen Staatsbahnen Ende 1900 rund 1 964 Millionen Franken betrug. Die Betriebseinnahmen stellten sich mit 209 200 000 um 7 900 000 Fr. höher als im Vorjahr, hauptsächlich infolge des grösseren Verkehrs zur Pariser Weltausstellung. Da aber die Betriebsausgaben um 21 700 000 — wovon fast 12 000 000 auf theuerere Kohlen kommen — gegen das Vorjahr auf 140 400 000 Fr. wuchsen, so bleibt der Ueberschuss um 13 800 000 hinter dem von 1899 zurück. Der Rohertrag des Betriebes belief sich für das Kilometer auf 51 524 Fr. gegen 49 814 Fr. im Vorjahre, die Ausgabe auf 34 967 Franken gegen 29 678 Fr. An Betriebspersonal werden 62 134 Angestellte und Beamte gezählt (i. V. 59 226). Von den 4 060 km der Betriebslänge waren 1 592 doppelgleisig und 2 468 km eingleisig. Die Gesammtzahl der Züge erhöhte sich unter Einrechnung der Durchgangs- und Sonderzüge von 1 567 904 auf 1 625 103. Die elektrische Beleuchtung nach dem System Stone, deren Ergebniss als befriedigend bezeichnet wird, soll, nachdem 205 Personenwagen damit versehen sind, in weiteren 141 eingerichtet werden. Die Abonnements haben erheblich zugenommen; die Anzahl der beförderten Personen betrug rund 123 000 000 gegen 108 000 000 im Vorjahre, aber der von den Reisenden durchschnittlich entrichtete Fahrpreis hat sich von 0,66 Fr. auf 0,55 Fr. verringert.

— **Centralbahnhof Basel.** Am 23. Dezember 1901 ist die neue Linie für die Güterzüge beim vorläufigen Bahnhof eröffnet worden. Der schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des regelmässigen Betriebes der Güterstation St. Johann in Basel auf den 2. d. Mts. gestattet. Das dortige Zollamt ist am 24. Dezember 1901 auch für die Einfuhr von Vieh und Fleisch geöffnet worden.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Bahnen.** Wie man der „Pol. Korr." aus Konstantinopel schreibt, kündigen dortige Blätter an, dass das Uebereinkommen zwischen der anatolischen Bahn und der Bahn Smyrna-Kassaba, betreffend die Verbindung beider Linien, nunmehr zu Stande gebracht worden ist. Die Verbindung wird in der Station Kara-Hissar auf der Verlängerungslinie der Kassababahn (Alaschehir-Kara-Hissar) mit der Strecke Eskischehir-Konia hergestellt werden, so dass dann die Züge zwischen Konstantinopel (Haidar-Pascha) und Smyrna ohne Unterbrechung werden verkehren können. Ohne Zweifel dürfte auch ein Tarifübereinkommen beider Bahnen sowohl in ihrem Interesse, als in dem des Handels und des Ackerbaues in dem von ihnen befahrenen Gebiete erzielt werden. Die Frage sei nur, ob das erwähnte Uebereinkommen, das keineswegs erst aus jüngster Zeit datirt, endlich die Zustimmung der Regierung erhalten wird. Da der Grossvezier Kütschük Said Pascha sich für die Sache zu interessiren scheine, glaubt man, diese Genehmigung bald erwarten zu dürfen.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnbetriebsdienst.** Taschenbuch und Kalender für den österreichischen Eisenbahnbetriebsbeamten für das Jahr 1902. Wien. Verlag von J. L. Pollak.

Der bewährte, in seinem 7. Jahrgang erscheinende Kalender enthält wieder einen Personalnachweis der österreichischen Eisenbahnbehörden und Eisenbahnverwaltungen nebst werthvollen Angaben über die geschichtliche Entwickelung, Ausdehnung und Organisation der österreichischen Eisenbahnen, ausserdem eine Anzahl wichtiger Eisenbahndienstvorschriften, so namentlich die über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbeamten, die Unfallversicherung, das Fahren in Raumabstand auf den österreichischen Staatsbahnen, dann die Signalordnung, eine Beschreibung der neuen Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn und ausserdem eine reiche Fülle statistischer und sonstiger für den Eisenbahndienst wichtiger Angaben. Zum Schluss folgt ein Notizkalender. Das Taschenbuch ist ungemein handlich und kann auch in der neuen Auflage als trefflicher Rathgeber und Begleiter vor allem jedem österreichischen Eisenbahnbeamten empfohlen werden, wird aber ferner allen denen, die sich über österreichische Eisenbahnverhältnisse unterrichten wollen, ein willkommenes Auskunftsbuch sein.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Grebenhain-Crainfeld-Lauterbach (Oberh.) zwischen den Stationen Frischborn und Rixfeld gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Eisenbach wird vom 10. Januar d. J. ab zu einer Güterhaltestelle für den Eil- und Frachtstückgut- sowie Wagenladungsverkehr erweitert. Ausgeschlossen bleibt nur die Abfertigung von Fahrzeugen, Thieren und Sprengstoffen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 1 — Inser.-Nr. 3 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der bisher ohne Gepäckabfertigungsbefugniss eingerichtete Haltepunkt Schönewörde — an der Bahnstrecke Wieren-Isenbüttel — wird vom 15. Januar d. J. ab auch für den direkten Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche dort eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 2. Januar d. J. ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Klasse Hoppingen auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Wien K. F. J. B.-Absdorf-Hippersdorf-Krems gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtete Station Wagram-Grafenegg ist am 1. Januar d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 4. Dezember 1901 ist die an der Linie Budapest-Fiume zwi-

schen den Stationen Jaska und Károhyváros gelegene Station Draganic, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente — mit Ausnahme von lebenden Thieren — für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Vereins-Betriebsreglement und das Uebereinkommen zu demselben.

Wegen Einführung des neuen, ab 10. Oktober 1901 gültigen Vereins-Betriebsreglements und des zugehörigen Uebereinkommens ist das Erforderliche allseitig veranlasst worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 401 vom 24. Dezember 1901 und Nr. I 407 vom 26. Dezember 1901 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und die Direktion der Gotthardbahn, die französische Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, betreffend Eintritt der französischen Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 30. Dezember 1901).

Nr. I 402 und Nr. I 403 vom 23. Dezember 1901 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und Centralbahn, die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und die Direktion der Gotthardbahn, betreffend (Nr. I 402) Theilnahme der schweizerischen Bundesbahnen am Vereins-Reiseverkehr; (Nr. I 403) Theilnahme der Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg am Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 30. Dezember 1901).

Nr. I 405 vom 27. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das neue Muster 2a für Fahrscheinheftchen (abgesandt am 31. Dezember 1901).

Nr. I 409 vom 28. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung des neuen, ab 10. Oktober 1901 gültigen Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 31. Dezember 1901).

Nr. III 610 vom 19. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der nordfriesischen Lokalbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 31. Dezember 1901).

Nr. III 661 vom 23. Dezember 1901 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 49 des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, Leipzig, den 28. November 1901 (abgesandt am 31. Dezember 1901).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft 2 (Berichtigung von Frachtsätzen).

In dem mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 zur Einführung gelangenden Nachtrag II zum Tarif Theil II, Heft 2 sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Auf Seite 17 sind bei der Station Pleschen die * zu streichen und in die bezüglichen Rubriken folgende Schnittfrachtsätze einzustellen:

| 45 | 76 | 76 | 36 | 76 | 37 | 76

Auf Seite 23 ist die Station Pleschen mit den daselbst vorgesehenen Frachtsätzen zu streichen.

Auf Seite 24 ist bei Ostrowo, im Verkehre mit Brody trs. der Schnittfrachtsatz von 103 ₰ und im Verkehre mit Podwoloczyska trs. der Schnittfrachtsatz von 95 ₰ nachzutragen.

Ferner ist in der Schnitttafel I b die Station Pleschen wie folgt aufzunehmen:

Seite	vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	im Verkehre mit Brody (Bhf.) transit A*)	Nowosielitza (Bhf.) transit A*)	Podwoloczyska (Bhf.) transit A*)
			in Pfennigen für 100 kg		
31	Pleschen*	Posen	103	86	95

Wien, am 30. Dezember 1901. (47)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 28. Dezember 1901. (50)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. April 1902 werden im Verkehr zwischen Kehl transit (Wasserweg) und Karlsruhe Hafen transit (Wasserweg) einerseits und Basel S. C. B. andererseits für die allgemeinen Tarifklassen und für eine Anzahl Ausnahmetarife anderweite Frachtsätze eingeführt, durch welche gegenüber den seitherigen Frachtsätzen in den einzelnen Tarifklassen Erhöhungen von 1—2 ₰ für 100 kg eintreten.
Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 28. Dezember 1901. (51)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1902 wird die neue Station Basel-St. Johann für den Frachtgüterverkehr und Thierverkehr (unter Ausschluss von Eilgut) mit den für Basel (Reichsbahn) bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätzen in die einzelnen Hefte des Verbands-Güter- und Thiertarifs einbezogen.
Strassburg, den 27. Dezember 1901. (52)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Aenderung des Stationsnamens Schoden.
Die an der Strecke Saarbrücken-Trier gelegene Haltestelle Schoden erhält vom 1. Januar 1902 ab die Bezeichnung „Schoden-Ockfen". (48)
St. Johann-Saarbrücken, 28. Dez. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Die im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband bestehenden Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abthlg. b von Chrobold, Eleonorenhain, Oberhaid, Prachatitz, Säumerbrücke und Wallern i. B. nach Wodnan-Cicenie — S. 74 des Nachtrages IV zum Tarifheft 5 — treten am 15. Februar 1902 ausser Kraft.
Dresden, am 2. Januar 1902. (49)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. April 1902 werden im Verkehr zwischen Kehl transit (Wasserweg) einerseits und Basel B. B. und Leopoldshöhe andererseits für die allgemeinen Tarifklassen und für eine Anzahl Ausnahmetarife anderweite Frachtsätze eingeführt, durch welche gegenüber den seitherigen Frachtsätzen in den Tarifklassen Erhöhungen von 1—2 ₰ für 100 kg eintreten.

Gleichzeitig werden die Getreidefrachtsätze des Ausnahmetarifs 10 von Kehl transit nach einer Anzahl südbadischer Stationen und nach den Stationen der Nebenbahn Haltingen-Kandern um je 1 ₰ erhöht.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Der Ausnahmetarif Nr. 9 Abtheilung b (Nachtrag VI zu obigem Gütertarif Seite 14) tritt vom 1. Januar 1902 ab ausser Kraft.
An dessen Stelle treten die weiter ermässigten Frachtsätze des Nachtrags V zu dem besonderen „Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehr nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Direktionsbezirke Erfurt, Essen, Magdeburg usw.".
München, den 30. Dezember 1901. (53)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Mit dem 7. Januar 1902, an welchem Tage die Reststrecke Weibern Güterbahnhof-Kempenich dem Betriebe übergeben werden wird, tritt auf der Brohlthalbahn der nachfolgende veränderte Fahrplan in Kraft:

Fahrplan, gültig vom 7. Januar 1902.

Brohl-Kempenich									Kempenich-Brohl				
—	6.27	7.30	11.20	3.25	6.39	ab	Köln H. B. (Bonn)	an	12.01	12.01	3.00	7.14	10.15
—	8.01	9.36	1.25	5.05	8.46	an	Brohl	ab	10.04	10.04	12.57	5.19	8.05
—	5.17	9.27	12.18	4.42	7.21	ab	Coblenz Rh.	an	8.33	10.16	2.27	5.44	9.23
—	6.25	10.04	12.57	5.18	8.05	an	Brohl	ab	8.01	9.36	1.25	5.06	8.46
Entfernung km	1 2.–3. Kl.	3 2.–3. Kl.	5 2.–3. Kl.	7 2.–3. Kl.	9 2.–3 Kl.	Zug Nr.	Stationen	Zug Nr.	2 2.–3. Kl.	4 2.–3. Kl.	6 2.–3. Kl.	8 2.–3. Kl.	10 2.–3. Kl.
—	8.08	10.10	1.35	5 25	8.50	ab	Brohl (B. E.) Personenbahnhof	an	7.45	9.27	12.45	4.58	7.57
3,27	8.17	10.19	1.44	5 34	8.59	↓	Schweppenburg	↑	7.37	9.19	12.37	4.50	7.49
4,23	8 21	10 23	1.48	5 38	9.03		Bad Tönnisstein		7.33	9.15	12.33	4.46	7.45
5,54	8.26	10.29	1.53	5.44	9.08		Burgbrohl		7.28	9.10	12.28	4.41	7.40
7,38	8.33	10.36	2.00	5.52	9.15		Weiler (B. E.)		7.21	9.02	12.21	4.34	7.33
10,19	8.42	10.44	2.09	6.00	9.24		Niederzissen		7.12	8.52	12.12	4.25	7.24
11,96	8.53	an	2.20	an	9.35		Oberzissen		7.05	ab	12.05	ab	7.17
15,79	9.15	—	2.42	—	9.57		Brenk		6.40	—	11.40	—	6.52
17.51	9.28	—	2.55	—	10.10		Engeln		6.27	—	11.27	—	6.39
20,28	9.40	—	3.07	—	10.21	↓	Weibern Personenbhf.	↑	6.12	—	11.12	—	6.24
23,83	9.49	-	3.16	—	10 30	an	Kempenich	ab	6.02	—	11.02	—	6.14

Die neue Haltestelle Weibern Personenbahnhof dient nur dem Personen- und Stückgutverkehr; der Bahnhof Kempenich dient dem Gesammtverkehr mit der Beschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, ausgeschlossen ist.

Cöln, im Dezember 1901. (54)

Der Vorstand.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif (Heft 2), Seehafen-Ausnahmetarif und Thiertarif.

Zum 2. Januar 1902 wird die Station Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in sämmtliche vorgenannten Tarife und zum 15. Januar 1902 die Station Freudenstadt Stadtbahnhof der württembergischen Staatsbahn in die Klasse 8 des Seehafen-Ausnahmetarifs mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 31. Dezember 1902. (55)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 2. Januar 1902 wird die Station Hölzlebruck für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen eröffnet, die mit ihr durch Anschlussgleise verbunden sind.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1901. (56)
Gr. Generaldirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz.

Am 1. Januar 1902 erscheint zum Saarkohlentarife Nr. 12 der II. Nachtrag, welcher u. a. direkte Frachtsätze für einige neu aufgenommene deutsche und schweizerische Stationen enthält. (57)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Dez. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1902 kommt zum Heft 7 des deutsch-Prinz Heinrich-bahn-Gütertarifs der I. Nachtrag zur Einführung. Derselbe wird zum Preise von 5 ₰ abgegeben.

Durch den Nachtrag kommen neue Frachtsätze für Dortmund Rangirbahnhof und Isselburg-Anholt sowie einige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs zur Einführung.

Strassburg, den 30. Dezember 1901. (58)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 2. Januar 1902 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Juli 1901 der Nachtrag IV, welcher neue Frachtsätze nach den Stationen der Braunschweig-Schöninger Bahn, sowie anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 31. Dezember 1901. (59)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Mit dem 1. Januar 1902 treten für Kohlen- etc. Sendungen nach den Stationen Buk, Eichenhorst u. Opalenitza des Direktionsbezirks Posen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 27. Dezember 1901. (60)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit ab 10. Januar 1902 wird die Station Friedburg-Lengau der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 16 Serie III b aufgenommen.

	Mark für 100 kg
Frankfurt a/M. Hafen	1,88
Gustavsburg trs.	1,97
Mainz Hafen, Kastel Hafen	1,98
Mannheim trs., Ludwigshafen trs.	1,88

München, den 30. Dezember 1901. (61)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1902 ist zu den Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen, gültig vom 1. August 1899, ein 2. Ergänzungsblatt erschienen, durch welches u. a. die Einrichtung der Reexpedition von Getreide und Holz auf der Station Karlsruhe Hafen durchgeführt wird.

Nähere Auskunft ertheilt das Stationsamt Karlsruhe Westbahnhof und das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Stelle.

Karlsruhe, den 27. Dezember 1901. (62)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Januar k. J. treten die Nachträge VII zu den Heften D 1 bis 4 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Barenburg, Bieren-Rödinghausen, Emden Aussenhafen, Gestringen, Hannoversch Ströhen, Holzhausen-Heddinghausen, Lübbecke, Rahden, Strohen-Wagenfeld, Sulingen, Varrel und Westerhausen des Direktionsbezirks Münster, Frachtgutsätze für die Stationen Osnabrück (Hauptbhf.), Frachtsätze für die Station Hillegersberg der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Eisenbahn, Ergänzung der Assimilationstableaus, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen. Soweit durch die letzteren Erhöhungen eintreten, sind dieselben erst vom 15. Februar 1902 gültig.

Abdrücke der Nachträge sind durch Vermittelung der Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster und zwar des Nachtrags VII zum Heft D 1 zu 30 ₰, zum Heft D 2 zu 40 ₰, zum Heft D 3 zu 20 ₰ und zum Heft D 4 zu 10 ₰ zu beziehen.

Elberfeld, den 30. Dezember 1901. (63)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 10. Januar 1902 gelangen nachstehende ermässigte Frachtsätze für Petroleum zur Einführung. Dieselben sind im Theil II des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Gütertarifs im Ausnahmetarif Nr. 15 nachzutragen bezw. die heutigen Sätze entsprechend zu ändern.

Ausnahmetarif Nr.	15
Triest und Fiume nach und von	Petroleum
Frachtsätze in Franken für 100 kg bei Aufgabe von Wagenladungen oder Zahlung für den Wagen für mindestens	
a) k. württembergische Staatsbahnen:	10 t
Bempflingen	3,78
Bietigheim	4,01
Böblingen	3,65
Calw	3,66
Feuerbach	3,87
Heilbronn Hauptbhf.	4,23
Heilbronn Südbhf.	4,28
Ludwigsburg	3,94
Pforzheim W. St. B.	3,86
Reutlingen	3,68
Rottenburg a/Neckar	3,50
Rottweil	3,03
Sigmaringen W. St. B.	3,02
Stuttgart Hauptbhf.	3,84
Stuttgart Nordbhf.	3,82
Stuttgart Westbhf.	3,78
Tübingen	3,58
Tuttlingen	2,83
Urach	3,89
b) grossh. badische Staatsbahnen:	
Achern	3,77
Baden=Baden	3,95
Basel Bad. B.	3,37
Dinglingen	3,76
Donaueschingen	2,89
Freiburg i/Breisgau	3,52
Freiburg=Wiehre	3,51
Hausach	3,37
Heidelberg Hauptbf.	4 42
Karlsruhe Hafen	4,14
Karlsruhe Hauptbhf.	4 09
Karlsruhe Rangirbhf.	4,09
Karlsruhe Westbhf.	4,13
Kehl	3,78
Lahr	3,82
Leopoldshöhe	3,39
Mannheim Bad. B.	4,56
Mannheim Industriehafen	4,60
Offenburg	3,63
Pforzheim Bad. B.	3,86
Rheinau	4,48
Schaffhausen Bad. B.	2,66
Sigmaringen Bad. B.	3,02
Singen Bad. B.	2,44
Villingen Bad. B.	2,99
Waldshut	2,95
c) elsass-lothringische Bahnen:	
Altmünsterol Station u. Grenze	3,75
Bennweier	3,85
Bitschweiler=Thann	3,66
Bollweiler	3,62
Colmar	3,80
Dornach	3,52
Erstein	4,08
Gebweiler	3,67
Heissenstein	3,68
Hüningen	3,45
Logelbach	3,83
Luxemburg	5,56

Ausnahmetarif Nr.	15
Triest und Fiume nach und von	Petroleum
Frachtsätze in Franken für 100 kg bei Aufgabe von Wagenladungen oder Zahlung für den Wagen für mindestens	
	10 t
Metz	5,08
Mülhausen Nord	3,50
Mülhausen=Wanne	3,49
Sennheim	3,60
Sentheim	3,70
Strassburg Centralbh., Bischheim, Königshofen, Neudorf, Schiltigheim	3,93
Strassburg Rheinhafen	3,93
Thann	3,64
Türkheim	3,85
Wesserling	3,73
d) pfälzische Eisenbahnen:	
Germersheim	4,46
Kaiserslautern Hptbhf.	4,85
Landau Hauptbhf.	4,47
Ludwigshafen a/Rhein u. Ludwigshafen=Giuliniwerk	4,56
e) schweizerische Nordostbahn:	
Basel N. O. B.	3,37
Schaffhausen N. O. B.	2,66
Singen N. O. B.	2,44

München, den 30. Dezember 1901. (64)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Der I. und der II. Anhang zum gleichnamigen Tarif vom 1. Mai 1898 bleiben weiterhin in Kraft und gelten nunmehr als I. und II. Anhang zum obigen neuen Tarif. Der I. Anhang findet bis 1. Oktober 1902 keine Anwendung.

Im II. Anhang treten ab 1. Januar 1902 für einige Stationen Aenderungen der Frachtsätze ein.

München, den 30. Dezember 1901. (65)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirks und zwischen Graslitz ob. Bahnhof (B. E. B.) — bisher Ober-Graslitz genannt — einerseits und sächsischen Stationen andererseits werden am 10. Januar 1902 zum Theil ermässigte Frachtsätze eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 31. Dezember 1901. (66)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, zugleich für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 19. d. Mts. für Kohlen- etc. Sendungen nach den Stationen Privlak=Ponikla und Sittowa=Haje für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 eingeführten ermässigten Frachtsätze bleiben nur bis einschl. 15. Februar k. J. in Geltung. Vom 16. Februar ab kommen für dergleichen Sendungen wieder die im Tarifnachtrag 2 enthaltenen bezüglichen Frachtsätze (ohne Abzug) zur Berechnung.

Breslau, den 30. Dezember 1901. (67)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in dem Heft 1 des deutsch - Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze für Basel (ausgenommen diejenigen der Eilgutklasse) treten am 2. Januar 1902 auch für den Verkehr mit der Güterstation Basel = St. Johann in Geltung. Gleichzeitig kommt die direkte Abfertigung von lebenden Thieren im Verkehr mit Basel = St. Johann nach Maassgabe des Hefts 1 zum deutsch-Prinz Heinrichbahn - Thiertarif zur Einführung.

Strassburg, den 25. Dezember 1901. (68)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Bier in Fässern von Pilsen und Pilsenetz nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis 30. April 1902 werden für die Beförderung von Bier in Fässern bei Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr vom 1. Dezember 1894 nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Genf transit							
	für Sendungen mit Bestimmung nach							
	Lyon und weiter		Marseille und weiter		Cette und weiter		Toulon und weiter	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens							
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen							
	Francs Gold für 1 000 kg							
Pilsen	63,95	52,60	62,10	52,60	63,10	52,60	60,95	51,30
Pilsenetz	64,45	53,20	62,60	53,20	63,60	53,20	61,45	51,70

Wien, am 28. Dezember 1901. (69)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Der in dieser Zeitung (Seite 1335 in Nr. 86 d. J.) bereits angekündigte neue Gütertarif tritt am 1. Januar 1902 in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Gütertarif vom 1. Mai 1898 nebst Nachträgen vom gleichen Tage an ausser Kraft gesetzt; jedoch gelten die Frachtsätze des letzteren noch bis auf weiteres für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr mit Mannheim Neckarvorstadt.

Der neue Tarif kann von dem Materialdepot der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen und von den übrigen im Tarife angegebenen Verkaufsstellen um den Preis von 80 ₰ bezogen werden.

München, den 30. Dezember 1901. (70)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Frachtsatz für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ungvár nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, wird für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Ungvár nach Paris (Douane und Reuilly) der Frachtsatz von 104,90 Frcs. Gold für 1000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 23. Dezember 1901. (71)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 2.
(Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen für Getreide etc.)

Ab 15. Januar 1902 gelangen die in den nachstehenden Nummern der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen verlautbarten Frachtermässigungen für Getreide etc. und Kleie etc. zur Aufhebung:

Nr. 75, vom 25./9. 1901, Pos. (2478) Seite 1160 (Frachtsätze für Schottwitz),

Nr. 77, vom 2./10. 1901, Pos. (2558) Seite 1187 (Frachtsätze für Altona etc.).

An Stelle dieser Frachtsätze treten die in dem mit 1. Januar 1902 zur Einführung gelangenden Nachtrag II zum obenbezeichneten Tarife enthaltenen Taxen.

Wien, am 26. Dezember 1901. (72)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach							
	Delle transit		Locle transit	Verrières transit			Genf transit	
	a	b		a	b	c	a	b
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	Francs für 1000 kg							
Hallein . .	21,45	20,40	22,10	21,28	21,90	22,15	24,70	25,50

Diese Frachtsätze sind nur anwendbar auf Sendungen nach Frankreich und weiter.

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit:
   unter a) für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b) genannten Stationen;
   unter b) für Sendungen nach Fréteval und Vendôme;
2. nach Locle transit: für Sendungen nach Besancon und Marnay;
3. nach Verrières transit:
   unter a) für Sendungen nach Angoulême, La Courome, Ligugé, Magnac-Touvre, Ribérac und Ruelle;
   unter b) für Sendungen nach Aubigné, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper;
   unter c) für Sendungen nach Montbard;
4. jene nach Genf transit:
   unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter;
   unter b) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österr.-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 24. Dezember 1901. (73)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung
von 5 eisernen Ueberbauten für die Brücken zwischen Osnabrück und Eversburg zur Herstellung des zweiten Gleises.

Verdingungstermin am 18. Januar 1902, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr. Bedingungen nebst Angebotsformularen sind gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ baar, die Zeichnungen gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ baar von hier zu beziehen. Letztere liegen auch während der Dienststunden in unseren Geschäftsräumen aus.

Zuschlagsfrist 8 Wochen.
Eisenbahn-Betriebsinspektion 2
Osnabrück. (74)

Verdingung von Materialien für Oberbau Norm. Pr. St. E. 8 b E.

Die Anlieferung von:
1700 Schienen aus Flussstahl à 12 m Länge,
14500 Schwellen aus Flussstahl oder Flusseisen,
1750 Paar Laschen aus Flussstahl oder Flusseisen,
1750 Stück Stemmlaschen aus Flussstahl oder Flusseisen,
15000 Hakenplatten Nr. 3 aus Flussstahl oder Flusseisen,
15000 Hakenplatten Nr. 4 aus Flussstahl oder Flusseisen,
15000 Klemmplatten Nr. 0 aus Flussstahl oder Flusseisen,
15000 Klemmplatten Nr. 1 aus Flussstahl oder Flusseisen,
10500 Laschenschrauben aus Schweisseisen,
3600 Stemmlaschenschrauben aus Schweisseisen,
30000 Hakenschrauben aus Schweisseisen
ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Oberbaumaterialien" versehene Angebote mit Angabe der kürzesten Liefertermine sind bis zum 16. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 24. Dezember 1901. (75)
Direktion
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

von und nach Bhf. Warschauer Brücke

von und nach Bhf. Zoologischer Garten

von und nach Bhf. Potsdamer Platz

Uebersichtsskizze.

Zoologisch Garten

Südring

Warschauer Brücke

Potsdamer Bahnh

höher } liegende Gleise
tiefer }
Grenzen des Schaubildes

GLEISDREIECK DER ELEKTRISCHEN HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN IN BERLIN.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 3. 8. Januar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Plan einer Abkürzungslinie München-Innsbruck.

Die Durchquerung der Strasse „Unter den Linden“.

Nachrichten:

Deutschland: Neuregelung des technischen Sicherungs- und Signalwesens. — Aufhebung der Telegrapheninspektionen bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen. (Neuausführung, Erweiterung und Abänderung der Stellwerks-, Block-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen.) — Sicherung des Eisenbahnbetriebes. — Eisenbahnunglück bei Altenbeken. — Bergung der Post nach dem Eisenbahnunglück bei Altenbeken. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen- usw. Versandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. — Bau einer Stadt- und Vorortbahn in Hamburg. — Grosse Berliner Strassenbahn. — Die neuen Preisaufgaben des Berliner Architektenvereins zum Schinkelfest 1902. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Reform des Eisenbahnzollverfahrens. — Das zweite Gleis der Nordwestbahn. — Lokalbahn Przeworsk-Bachorz-Dynów. — Das Lokalbahnwesen im Jahre 1901. — Die Subventionserneuerung der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.

Ungarn: Versuchsfahrten mit hoher Geschwindigkeit. — Bestellung von Lokomotiven. — Kündigung von Tarifkartellen. — Ungarische Ausfuhrtarife für Mais. — Ungarischer Eisenbahn- und Schifffahrtsklub.

Uebrige europäische Länder: Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. — Die zweite Jekaterinenbahn.

Fremde Welttheile: Bahn in Alaska. — Erbauung des Hafens von Haidar-Pacha durch die anatolische Eisenbahn. — Kongobahn.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Von Regierungsrath a. D. Kemmann.

Die Vereinszeitung hat so häufig über die Berliner Hoch- und Untergrundbahn, namentlich auch über ihre verkehrspolitische und wirthschaftliche Bedeutung berichtet, dass darüber nicht viel nachzuholen bleibt. Wenn es mir dennoch als zweckmässig bezeichnet wurde, dem grossen Werk, um dessen Zustandekommen der unvergessliche Werner v. Siemens und sein hochverdienter Mitarbeiter, der Direktor Schwieger, viele Jahre rastlos gekämpft haben, jetzt, da es fertig dasteht und der baldigen Eröffnung harrt, noch einige Worte zu widmen, so kann es sich nicht darum handeln, dem Werdegang des Unternehmens abermals zu folgen oder die gewichtige technische Aufgabe, die hier durchgeführt worden ist, noch einmal des näheren zu beleuchten; vielmehr wird es ausreichen, jetzt noch einige Mittheilungen nachzutragen über Punkte, die für den Beschauer besonders augenfällig sind, und über andere, in denen der fortgeschrittenen Entwickelung des Stadtbildes und dem Wechsel in den Anschauungen der Bewohner und Verwaltungen der Städte nachträglich hat Rechnung getragen werden müssen. Derartige Mittheilungen werden auch manche Angaben, die die Tagespresse über das Unternehmen gebracht hat, zu ergänzen oder zu berichtigen in der Lage sein. Hiernach werde ich im folgenden noch berichten über die Aenderungen, welche am ersten Entwurf hinsichtlich der Linienführung nachträglich vorgenommen worden sind, sodann die nachträglichen Umgestaltungen, welche die äussere Erscheinung des Bauwerks betreffen, und endlich die Art und Weise der Betriebsführung und einzelne Bauausführungen der Bahn.

Erwähnen möchte ich bei dieser Gelegenheit noch, dass die Durchführung des Unternehmens der Hoch- und Untergrundbahn feste Gestalt gewann durch die unter Führung der Deutschen Bank am 13. April 1897 erfolgte Errichtung der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen, die, indem sie in alle von der Firma Siemens & Halske erworbenen Genehmigungen eintrat, nunmehr die Bauherrin des Unternehmens wurde, für deren Rechnung und unter deren ständiger Mitwirkung die Ausführung des Unternehmens durch die Firma Siemens & Halske erfolgt ist. Nach den hierüber abgeschlossenen Verträgen lag der Firma Siemens & Halske ob, die Bahnanlage für Rechnung der Gesellschaft nach Maassgabe der von der Firma erworbenen Genehmigungsurkunden zur Ausführung zu bringen, hierfür alle Verhandlungen zu führen, die Entwürfe für die Ausführung anzufertigen, fernerhin den Betrieb nach eigenem Ermessen einzurichten und zu entwickeln und zu diesem Zweck während des ersten Betriebsjahres selbständig zu führen. Für dieses erste Betriebsjahr gewährleistet die Firma Siemens & Halske der Hochbahngesellschaft eine 4 prozentige Verzinsung des in der Bahn angelegten Kapitals. Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen — im folgenden kurzweg die Hochbahngesellschaft genannt — hatte dagegen alle die umfassenden Arbeiten selbständig auszuführen, welche zur Freilegung des Weges der Bahn durch Privatgelände nöthig wurden, Arbeiten, welche die Beschaffung des Grund und Bodens, den Ankauf und den Umbau der darauf befindlichen Gebäude und alle sonst damit zusammenhängenden Fragen betreffen. Die Hochbahngesellschaft hat sich weiterhin die Mitwirkung bei der Ausführung des Baues der Bahn in allen Fragen von grundsätzlicher Bedeutung vorbehalten und hierbei namentlich einen maassgebenden Einfluss auf die architektonische Ausgestaltung des Bahnunternehmens gewahrt.

A. Aenderungen an dem ursprünglichen Entwurf, welche die Linienführung betreffen.

a) Das Gleisdreieck.

Als im Jahre 1897 die Firma Siemens & Halske wegen der Beschaffung der für das Bahnunternehmen erforderlichen Geldmittel mit der Deutschen Bank in Unterhandlung trat, handelte es sich noch darum, die Bahn in ihrem ganzen Hauptlinienzuge als Hochbahn anzulegen, mit alleiniger Ausnahme der Endigung

in Charlottenburg daraus gewinnen können, dass im Interesse späterer Fortsetzung der Bahn nach Westen inzwischen beschlossen worden war, die Haltestelle am Zoologischen Garten in derselben Weise wie die am Potsdamer Platz unter den Erdboden zu legen und die Hochbahn zu dieser mittelst einer Rampe an der Grenze des Zoologischen Gartens entlang hinabzuführen.

Die Bewegung zu Gunsten einer Untergrundbahn erfasste die weitesten Kreise — wie sehr vom allgemeinen Standpunkt zu Unrecht, wird die Zukunft lehren. Aber es musste mit ihr gerechnet werden. Charlottenburg wünschte, dass die Hochbahn schon sofort nach dem Eintritt auf das Charlottenburger Gebiet unter die Strassenfläche hinabgeführt werde, und zwar wurde für die zu diesem Zweck anzulegende Rampe der Mittelstreifen der Kleiststrasse zwischen der Eisenacher- und Lutherstrasse in Aussicht genommen. Die Hochbahngesellschaft hätte für den Bau eines Tunnels erheblich grössere Kosten aufwenden müssen, als für den Viadukt, aber sie war andererseits in der Lage, das Eckgrundstück am Kurfürstendamm sowie die Benutzung eines Theils des Zoologischen Gartens ganz zu vermeiden, da die Bahn bei der geänderten Ausführung dicht an die Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche herangelegt werden konnte. Weiterhin hatte Charlottenburg, falls die Bahn auf ihrem Gebiet unterirdisch angelegt würde, die Zustimmung zur Weiterführung bis ins Innere Charlottenburgs zugesagt. Da die Stadtgemeinde der Hochbahngesellschaft auch noch einige andere Erleichterungen, welche die bauliche Ausführung betrafen, gewährleistete, so entschloss sich diese, dem Verlangen Charlottenburgs stattzugeben. Hiermit war eine weitere Ausdehnung des Unternehmens um 2,75 km gewonnen, und da die Hochbahngesellschaft inzwischen von der Firma Siemens & Halske auch noch die dieser ertheilte Genehmigung für eine 2 km lange doppelgleisige Strassenbahn vom östlichen Endpunkte der Bahn an der Warschauer Brücke nach dem Centralviehhof erworben hatte — die seit Ende September 1901 in Betrieb ist —, so erfuhr das ursprüngliche, auf 10,4 km Längenausdehnung geplante Unternehmen einen ansehnlichen Zuwachs, der die Gesammtausdehnung der Bahn auf rund 15 km brachte.

Viel weiter aber gingen die Ansprüche der Gemeinden Schöneberg und Berlin. Beide wünschten, dass auch auf ihrem Gebiet die Untergrundbahn hergestellt werde; man ging soweit, zu verlangen, dass bereits errichtete Theile der Hochbahn wieder beseitigt würden, um die Untergrundbahn schon am Halleschen Thore beginnen zu lassen; Schöneberg hätte es begreiflicherweise genügt, wenn die Rampe auf Berliner Gebiet geschoben wurde. Für den Uebergang von der Hochbahn zur Untergrundbahn wurden nicht weniger als fünf, in Abb. 1 durch die Buchstaben *b* bis *f* bezeichnete Stellen namhaft gemacht: die Strecke zwischen der Frobenstrasse und dem Nollendorfplatz (*b*), zwischen der Potsdamerstrasse und der Ziethenstrasse (*c*), zwischen dem Dennewitzplatz und der Steinmetzstrasse (*d*), ferner das Gelände des Potsdamer Aussenbahnhofs (*e*) und endlich noch die Gitschinerstrasse (*f*). Das königliche Polizeipräsidium und der Berliner Magistrat traten in eine eingehende Prüfung dieser Angelegenheit ein; die Gesellschaft selbst erklärte sich bereit, gegen Erstattung der Mehrkosten die Linie zu führen, wie man es von ihr verlange; aber schliesslich entschloss sich der Magistrat an der Hand der ihm unterbreiteten Entwürfe und Berechnungen, die sämmtlichen Abänderungsvorschläge abzulehnen, theils wegen der hohen Mehrkosten — die im Falle *e* beispielsweise 7 000 000 ℳ betragen hätten —, theils, weil für die Berliner Strassenzüge Vortheile nicht gewonnen wurden.

Die Stellungnahme Schönebergs in diesem „Kampf um die Rampe" habe ich in Nr. 45 u. 46 des Jahrgangs 1900 d. Ztg. gekennzeichnet. Ich erinnere daran, dass der Schöneberger Magistrat gegen die Anlage der Rampe auf dem Nollendorfplatz geharnischten Protest erhoben hatte, obwohl die Gemeinde an dem gesammten Unternehmen mit nicht mehr als etwa 200 m betheiligt war. Durch Beschluss des Bezirksausschusses vom 15. Februar 1899 und in zweiter Instanz durch Entscheidung des Provinzialrathes vom 1. April 1899 wurde der Widerspruch Schönebergs abgewiesen, und der Augenschein lehrt heute, dass der Nollendorfplatz, den man als den hervorragendsten Schmuckplatz des Westens nicht beeinträchtigt sehen wollte, nicht nur nicht verloren hat, sondern durch die hervorragenden Bauwerke, die jetzt auf ihm fertig dastehen, zu einem besonderen Anziehungspunkt in dem Bilde der vornehmen westlichen Stadtgegend geworden ist.

c) Sonstige Aenderungen der Hoch- und Untergrundbahn.

Eine andere wichtige Aenderung im Interesse weiterer Ausgestaltung des Gesammtunternehmens wurde am Potsdamer Platz getroffen. Hier handelte es sich darum, die Genehmigung für den Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs an Stelle des genehmigten Kopfbahnhofs zu erlangen, derart, dass die Züge, welche in den Bahnhof einlaufen, behufs Erzielung schnellster Zugfolge in einem die Verlängerung der Hauptbahn darstellenden Ausziehgleise in die umgekehrte Fahrrichtung umsetzen können, ohne den nachfolgenden Zug aufzuhalten oder von dem voraufgehenden Zuge behindert zu werden. Hierzu wurde die Unterfahrung eines Theils des Potsdamer Platzes erforderlich. Durch diese Aenderung, die von der Stadtgemeinde gutgeheissen wurde, ist auch die Weiterführung ins Stadtinnere erleichtert worden. In dieser Richtung ist der Gedanke unablässig weiter verfolgt worden, die Bahn insbesondere nach dem Spittelmarkt und Alexanderplatz, vielleicht auch noch darüber hinaus weiter zu führen, sodann auch den Schlossplatz in den Bereich des Unternehmens zu ziehen — Erweiterungen, die vom verkehrspolitischen Standpunkt, wie auch von den Vertretern des königlichen Polizeipräsidiums anerkannt wurde, einem dringenden Bedürfniss entsprechen.

Anderweitige Aenderungen, die der ursprüngliche Entwurf erfahren hat, sind nicht von solcher Bedeutung, dass sie hier besonders aufzuführen wären, zumal sie auch auf den Fertigstellungstermin nicht von wesentlichem Einfluss gewesen sind. Die Aenderungen, welche jetzt am westlichen Endpunkt der Bahn vorgenommen werden, um im Zusammenhange mit Maassregeln, welche auf eine verstärkte Betriebsführung auf der Bahn abzielen, neue Aufstellungsgleise zu gewinnen, kommen ebenfalls für den Zeitpunkt der Betriebsaufnahme nicht in Frage. Ueber die letztgenannten Ausführungen habe ich in Nr. 95 des Jahrgangs 1901 d. Ztg. kurz berichtet.

Ursprünglich war angenommen, dass die Eröffnung der Hoch- und Untergrundbahn spätestens Ende 1900 stattfinden könne. Die oben genannten Aenderungen indessen, namentlich die sehr langwierigen Verhandlungen, welche mit den Stadtgemeinden über die Umwandlung eines Theils der Hochbahn zur Untergrundbahn geführt werden mussten, sind auf die Dauer der Bauzeit von erheblichem Einfluss gewesen. Trotzdem ist es durch die angestrengteste Thätigkeit erreicht worden, dass die ursprünglich festgesetzte Vollendungsfrist um nicht viel mehr als ein Jahr überschritten wird. Heute stehen wir unmittelbar vor der Eröffnung, der von allen Seiten mit Spannung entgegengesehen wird.

(Fortsetzung folgt.)

Der Plan einer Abkürzungslinie München-Innsbruck.

Die Inangriffnahme der österreichischen Tauernbahn, welche von Salzburg aus über Gastein eine Verbindung nach Villach und weiter nach dem Süden herstellen wird, hat in Oberbayern und Nordtirol die Besorgniss wachgerufen, dass der Wettbewerb dieser neuen Linie den Personenverkehr auf der Bahnstrecke München-Kufstein-Innsbruck-Brenner empfindlich beeinträchtigen und dass somit der Fremdenverkehr in jenen Gegenden merklich zurückgehen werde. Sowohl auf tirolischer als auf bayerischer Seite ist dadurch das Bestreben angeregt, durch eine von München nach Innsbruck zu führende Abkürzungslinie die bislang über Rosenheim und Kufstein führende Ausbiegung abzuschneiden, und besonders ist es der Magistrat zu Innsbruck gewesen, der in einer im Oktober 1901 veröffentlichten Aeusserung sich nachdrücklich für den Bau einer Vollbahn ersten Ranges von München über Mittenwald nach Innsbruck ausgesprochen hat. Fast gleichzeitig hat ein in Garmisch-Partenkirchen zusammengetretener Eisenbahnausschuss an die bayerischen Kammern der Reichsräthe und der Abgeordneten eine Denkschrift eingereicht, in welcher die Führung einer solchen Linie durch das Partenkirchener Thal befürwortet wird, und diese Denkschrift ist auch der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern mit dem Ersuchen übermittelt worden, den darin gestellten Antrag zu unterstützen. Die gedachte Handelskammer hat nun den Direktor der Münchener Lokalbahngesellschaft, Theodor Lechner, zum Berichterstatter in dieser Angelegenheit erwählt und letzterer hat ein Gutachten darüber erstattet, in welchem alle einschlägigen Fragen in ebenso sachkundiger wie gründlicher Weise erörtert werden.

Nach einer eingehenden und sorgfältigen Darlegung der vom Garmisch-Partenkirchener Ausschuss geltend gemachten Gründe weist der Berichterstatter zunächst darauf hin, dass die von München über Tutzing und Murnau nach Garmisch-Partenkirchen führende Bahn bislang nur als Nebenbahn ausgebaut ist und dass ferner eine Fortsetzung dieser Bahn über Barmsee, Krün, Mittenwald und weiter nach Scharnitz, Seefeld und Innsbruck gegenüber der Bahn München-Kufstein-Innsbruck nur eine Abkürzung von 9 km ergeben würde. Ausserdem aber sei es ein grosser Irrthum, wenn man aus der Thatsache, dass der Schnellzug die 174 km lange Strecke von München nach Innsbruck jetzt in $2^3/_4$ Stunden durchfährt, den Rückschluss ziehen wollte, dass ein über Partenkirchen gehender Zug dasselbe Ziel in $2\frac{1}{2}$ Stunden würde erreichen können. Dem stände die zu überwindende scharfe Steigung am Scharnitzpasse entgegen, wo das Gebirge etwa 200 m aus dem Isarthale steil aufsteigt und dann von Seefeld nach dem Innthale zu etwa 600 m fast ebenso steil abfällt. Dadurch würde sich aber eine Schnellzugfahrt München-Partenkirchen-Innsbruck auf etwa $4\frac{1}{2}$ Stunden, also gegenüber der Reise München-Kufstein-Innsbruck um fast 2 Stunden verlängern. Ein Zeitgewinn sei hier unmöglich zu erzielen und dadurch entfalle das Interesse an der Herstellung der von österreichischer Seite gewünschten Vollbahn von selbst.

Dagegen tritt der Berichterstatter mit Wärme für den Plan ein, das schöne Gebirgsland zwischen München und Innsbruck durch die Herstellung einer diese beiden Verkehrsmittelpunkte verbindenden Nebenbahn gründlicher, als bisher geschehen, zu erschliessen und dadurch die dortigen Verkehrsverhältnisse zu Nutz und Frommen sowohl von München als von ganz Bayern zu verbessern. Als mögliche Richtungen für eine leistungsfähige Nebenbahn stellt er dabei folgende Linien in den Vordergrund:

1. München-Wolfratshausen-Kochel-Mittenwald-Innsbruck, 138 km lang,
2. München-Wolfratshausen - Tölz - Mittenwald - Innsbruck, 142 km lang,
3. München-Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald-Innsbruck, 165 km lang.

Was nun die Bauwürdigkeit der einzelnen Linien anlangt, so sei zwar die zu 1 gedachte Richtung die kürzeste; wegen der zwischen dem Kochel- und dem Walchensee zu überwindenden schwierigen Steigung, wo das Gelände auf einer Entfernung von 2,5 km mehr als 200 m ansteigt, sei aber hier ohne die Einlegung zweier Kehrtunnel nicht durchzukommen. Die Baukosten für die auf bayerischem Gebiete liegende 37 km lange Neubaustrecke bis zur Landesgrenze bei Scharnitz würden sich dadurch auf 270 000 ℳ für das Kilometer oder im ganzen auf 10 270 000 ℳ stellen.

Auch die zu 3 gedachte Linie biete bei Ueberschreitung der 235 m über Partenkirchen liegenden Wasserscheide bei Klais grosse Schwierigkeiten. Zwar sei die von Partenkirchen bis zur Landesgrenze herzustellende Neubaustrecke nur 30 km lang, die Baukosten aber würden sich mit Rücksicht auf die bis zur Passhöhe bei Klais zu überwindenden Geländeverhältnisse nicht unter 157 000 ℳ für das Kilometer, im ganzen also auf rund 4 700 000 ℳ stellen.

Demgegenüber sei die zu 2 erwähnte, von Wolfratshausen ausgehende und durchweg dem Laufe des Isarthals bis zur Landesgrenze bei Scharnitz folgende Linie mit verhältnissmässig geringen Kosten herzustellen und werde einen Bauaufwand von nicht mehr als 109 000 ℳ für das Kilometer erfordern. Allerdings sei die herzustellende Neubaustrecke 82 km lang, und die aufzubringenden Neubaukosten würden daher voraussichtlich rund 9 000 000 ℳ betragen. Aber auch abgesehen von dem Fremdenverkehr biete diese Linie Aussicht auf gute Erträge, da sie das breite und fruchtbare obere Isarthal und seine Seitenthäler (Jachenau, Rissthal) in den Verkehr ziehe. Unter diesen Umständen erscheine daher diese Linie — wenngleich die aufzubringenden Neubaukosten die der zu 3 gedachten Strecke um das Doppelte überträfen — dennoch als die günstigste. Und zu dem gleichen Ergebniss gelange man, wenn man die sogenannte „virtuelle Länge“ dieser Linie — das Verhältniss der auf ihnen entstehenden Zugförderungskosten zu denen auf einer gleich langen geraden und waagerechten Strecke — unter einander vergleiche. Diese betrüge nämlich für die 174 km lange Strecke München-Kufstein-Innsbruck 183 km, für die Linie München-Wolfratshausen-Tölz-Innsbruck 286 km, für die Linie München-Wolfratshausen-Kochel-Innsbruck 302 km und für die Linie München-Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck 342 km. Für letztere Strecke stellt sie sich also trotz der durch sie ermöglichten Abkürzung von 9 km auf nahezu das Doppelte der alten Linie über Kufstein.

So gern wir den Ausführungen des Berichterstatters beipflichten, so möchten wir doch den Hinweis darauf nicht unterlassen, dass man auf österreichischer Seite anscheinend entscheidendes Gewicht auf die Herstellung der betreffenden Bahn als Vollbahn legt. Eine Ueberschienung des Scharnitzpasses, an dessen Südabhange zwei grössere Kehrtunnel erforderlich werden, wird aber mit so ausserordentlich hohen Kosten verbunden sein, dass man sich zu ihrer Aufwendung wohl nur schwer entschliessen wird, zumal wenn es sich darum handelt, auf bayerischem Gebiete den Anschluss nur an eine Nebenbahn zu gewinnen. Führt man aber gleichwohl von bayerischer Seite eine Bahn zunächst bis an den Nordfuss des Scharnitzpasses heran, so wird doch schliesslich auf den Ausbau einer möglichst billigen und billig zu betreibenden Zufahrtlinie Bedacht genommen werden müssen, und gerade von diesem Gesichtspunkte aus erscheinen uns die Lechner'schen Darlegungen in hohem Grade beachtenswerth.

Hagena.

Die Durchquerung der Strasse Unter den Linden

mittelst einer elektrischen Bahn wird nicht früher von der Tagesordnung verschwinden, als bis sie zur Zufriedenheit gelöst ist.

Dass eine Durchführung der Strassenbahn in Höhe der jetzigen Fahrdämme ganz ausgeschlossen ist, liegt für jeden klar auf der Hand, der den grossstädtischen Verkehr, der sich über die Linden bewegt, aufmerksam betrachtet und zu würdigen versteht.

Man wende nicht ein, dass die Linden ja schon am Opernhaus von einer elektrischen Bahn gekreuzt werden, denn hier liegen die Verhältnisse ganz anders. Die eigentliche Strasse, getheilt in zwei Fahrdämme, einen Lastweg, einen Reitweg und eine Mittelpromenade, hat am Denkmal Friedrichs des Grossen ihr Ende erreicht, und wo jetzt die elektrische Bahn jenen vornehmsten Strassenzug Berlins befährt, da bleibt auf dem grossen, 64 m breiten Platz am Opernhaus wohl jedem Fuhrwerk genügend Raum, um der Strassenbahn auszuweichen. Anders zwischen dem Denkmal und dem Pariser Platz. Dort wird

sicher jede elektrische Bahn eine erhebliche Anstauung des Verkehrs, sowohl der Wagen als der Fussgänger, und zum Theil auch eine Gefährdung derselben herbeiführen.

Es treffen bekanntlich an den die Linden kreuzenden Strassen so gewaltige Mengen von Verkehrsmitteln und Fussgängern zusammen, dass man sich hüten sollte, hier ohne Noth neue Gefahren heraufzubeschwören. Wäre der Verkehr nur in der Richtung von Norden nach Süden oder umgekehrt stark, dann wäre die Sache nicht so schlimm, weil der parallel einer Strassenbahn laufende Verkehr bei genügender Fahrbahnbreite unschädlich aneinander vorbeifluthet; aber bei der fraglichen Prachtstrasse ist der Verkehr von Westen nach Osten und umgekehrt ebenso stark, wie jener in der Nord-Süd-Richtung.

Nur dort, wo die elektrische Bahn den Platz am Opernhaus kreuzt, ist eigentlich der geringste Querverkehr; ferner bilden sowohl das Kastanienwäldchen, wie die Strasse an der Hedwigskirche so stille, weil abgelegene (ich möchte sagen, an Zuführungslinien arme) Strassentheile, dass nur hier der Uebergang von der Oberleitung auf die Unterleitung durchzuführen war. Und selbst hier stauen sich beim Wechsel in der Stromzuführung und bei dem Auflegen bezw. Abnehmen der Gleitschuhe gelegentlich die elektrischen und Pferdebahnwagen an!

Schliesslich ist meines Erachtens bisher in den Erörterungen noch ein Gesichtspunkt vergessen worden, nämlich der, wie sich die elektrische Bahn mit der Sperrung der Linden bei festlichen Gelegenheiten abzufinden hätte. Dass bei solchen Anlässen eine Plankreuzung der Linden durch die Strassenbahn ausgeschlossen ist, bedarf keiner Frage, während einer Untergrundbahn an solchen Festtagen sicher ein grosser Verkehr zufallen würde.

Dass, diesen Erwägungen Folge gebend, das Kaiserwort: „Drüberweg nie, sondern drunterweg" gefallen ist, sollte alle Kundigen (und wer zählte sich nicht dazu?) mit Freude erfüllen!

Freilich ist drunterweg theurer als drüberweg, aber wo so wichtige Interessen einer Millionenstadt auf dem Spiele stehen, da kann die Kostenfrage nicht allein entscheiden. Von einer oberirdischen Leitung dürfte natürlich überhaupt keine Rede sein. Also drunterweg! Aber wie? Aufzüge scheinen auf den ersten Blick bestechend, haben auch schon Vorgänger, stören jedoch den Betrieb und gefährden ihn immerhin. Die Einnahmen decken bei Aufzügen, wie bereits in dieser Zeitung erwähnt, selbst bei starker Benutzung (Fuhrwerk- und Personenaufzüge in Glasgow) nicht die Ausgaben, und nicht viel besser geht es bei der Centrallondonbahn. Es müssen auf jeder Seite der Linden mindestens ein Paar Aufzüge angeordnet werden, damit der Verkehr sich möglichst unabhängig von Norden nach Süden bewegen kann, zumal das langsame Heranfahren und das schrittweise Auffahren auf die Plattformen schon viel Zeit erfordert. Gegen Versagen der Aufzüge muss man sich durch eine ebenso grosse Reserve und durch Weichenverbindungen zu schützen suchen; aber dieses Hilfsmittel kostet viel und die Weichen verlangsamen den Betrieb erheblich und bergen grosse Gefahren. Ausserdem darf nicht übersehen werden, dass die Strecke von der Behrenstrasse bis zur Mittelstrasse ebenso schnell durchfahren werden muss, wie jede andere gleich lange Strecke der Strassenbahn, wenn nicht viele Reisende vorziehen sollen, zu Fuss zu gehen und wegen der Langsamkeit der Beförderung auf die elektrische Bahn zu verzichten.

Es bleibt daher nichts weiter übrig, als den Lindentunnel durch Rampen für die elektrische Bahn zugänglich zu machen. Die für die Rampenentwickelung nöthige Länge muss geschaffen werden; man braucht ja nicht gerade nur eine Steigung von 1 : 30 oder gar 1 : 40, wie sie die städtischen Strassen Berlins bei den meisten Brücken haben, zu nehmen; warum nicht 1 : 20 oder noch steiler? Wenn in den bergischen Städten Barmen, Elberfeld, Remscheid, Solingen usw. Steigungen bis 1 : 9 (falls ich nicht irre, sogar an einer Stelle 1 : 7) vorkommen, warum soll man dann hier zögern, 1 : 12 oder 1 : 15 zu nehmen? Man muss doch bedenken, dass in jenen Städten diese starken Steigungen auf gewöhnlichen Strassen vorkommen, also infolge der auf den öffentlichen Verkehr zu nehmenden Rücksichten und wegen der Witterungseinflüsse (Regen, Schnee und Eis) viel schädlicher für den Betrieb sind als hier. Hier bleibt der Bahnverkehr innerhalb des Tunnels ganz für sich und unabhängig von jeder Witterung, denn Regen und Schneeschmelzwasser kann man dadurch abhalten, dass man vor dem Tunnel auf beiden Seiten die Gleise etwas ansteigen lässt.

Nimmt man an, dass die elektrischen Wagen bis Oberkantedecke etwa 3 m hoch sind, so würde eine lichte Höhe des Tunnels von 3,75 m genügen. Für die Breite wird das Maass von 6,50 bis 7 m hinreichen. Man kann dann in der Mitte Säulen stellen und die Deckenträgerhöhen dadurch entsprechend verringern. Da 50 cm Höhe für letztere ausreichend erscheint, so würde bei Holzpflaster auf Kiesbett oder Beton eine gesammte Deckenhöhe von 0,75 bis 0,80 m herauskommen. Rechnet man noch auf Durchleitung von Kabeln, so wird sich allerhöchstens ein Maass von $3{,}75 + 0{,}80 + 0{,}25 = 4{,}80$ m*) ergeben, um welches die Gleise gesenkt werden müssen. Die genauen Abmessungen des Tunnels der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn anzuwenden, wird kaum möglich sein, weil man ja hier die vorhandenen Betriebsmittel benutzen muss, während jene neue Wagen beschafft hat. Die Senkung von 4,8 m bedingt bei einer Steigung von 1 : 15 eine Rampenlänge von $15 \cdot 4{,}80 = 72$ m. Die Blocktiefe zwischen Behrenstrasse bezw. Mittelstrasse und Linden beträgt aber rund 110 und 76 m, reicht also selbst für eine etwas flachere Rampe noch aus.

Entschliesst sich nun die Eigenthümerin der Strassenbahnlinien Behrenstrasse-Treptow und Mittelstrasse-Pankow, die bekanntlich hier in Frage kommen, also die Stadt Berlin, zum Ankauf je eines Hauses oder zweier an den genannten Strassen, so hat sie es in der Hand, durch Opferung zweier Fensterachsen sich Durchfahrten durch die betreffenden Häuser anzulegen und kann später, gerade so wie es die elektrische Hochbahn mit den Häusern an der Köthenerstrasse macht, die Häuser wieder vermiethen oder Amtsräume darin unterbringen. Bei Betrachtung des Lageplanes wird man sich überzeugen, dass sich eine Stelle besonders für meinen Vorschlag eignet. Näheres kann hierüber natürlich nicht öffentlich verhandelt werden.

Unter der Mittelpromenade, mitten im Tunnel, lässt sich dann noch leicht eine Haltestelle anlegen, die mit je einer westlichen und östlichen Treppe zugänglich gemacht werden müsste und die sicher stark benutzt werden würde. Sieht man aber hiervon ab, so beträgt die Entfernung zwischen den an der Behrenstrasse und Mittelstrasse anzuordnenden Haltestellen auch nur rund 275 m und man kann beim Durchfahren des Lindentunnels die lebendige Kraft ausnutzen, also an Betriebskosten sparen.

Die Kosten schätze ich ganz roh wie folgt: $64 + 2 \cdot 72 = 208$ m Tunnel je 2 000 ℳ. = 416 000 ℳ., bauliche Aenderungen an den Gebäuden etwa 140 000 ℳ., für Gleise, Oberleitung, Beleuchtung und Unvorhergesehenes 44 000 ℳ., sind zusammen rund 600 000 ℳ.**) Der Ankauf der Häuser ist unberücksichtigt geblieben, weil anzunehmen ist, dass durch den nöthigen Umbau keine Werthverminderung eintreten wird.

Aber selbst wenn der Aufwand für den Tunnel noch erheblicher werden sollte, wird das nichts an der Nothwendigkeit ändern, ihn eines Tages bauen zu müssen; jedoch sollte man aus begreiflichen Gründen mit der Ausführung nicht zu lange zögern. P.

---

*) Anm. d. Schriftl. Das Maass von 4,8 m wird schwerlich ausreichen, da sich im Zuge der Strasse Unter den Linden nicht allein Kabel, sondern auch Abwasserkanäle und Wasserleitungen befinden, die den Tunnel nicht unerheblich hinabdrücken dürften. Dadurch würde die Rampe wesentlich länger werden, als der Verfasser annimmt. Immerhin wird nicht bezweifelt werden dürfen, dass die Anlage von Rampen vor einer Fahrstuhlanlage den Vorzug verdient. An derartige Rampen hat sich der Berliner auch schon gewöhnen können. Wir erinnern an den bekannten Spreetunnel oberhalb Berlins, welcher von der vom Schlesischen Bahnhof nach Treptow gehenden elektrischen Strassenbahn durchfahren wird. Ferner an die Rampen, welche die Uebergänge der Hochbahn zur Untergrundbahn vermitteln. Das bekannteste Beispiel einer Strassenbahn, die im inneren Stadtgebiete mittelst Rampen unter den Erdboden hinabgesenkt ist, bietet die Bostoner Strassenbahn. Hier befindet sich mitten im Herzen der Stadt ein 3,2 km langer Tunnel, an den die Strassenbahnen mittelst vier Rampen der erwähnten Art angeschlossen sind. Dieser Tunnel ist lediglich angelegt worden, um die darüber befindlichen Strassenzüge von der Strassenbahn zu entlasten, deren Gleise nach dem Bau des Tunnels aus den Strassen gänzlich herausgenommen wurden. Beim Betriebe der neuen Anlage haben sich allerdings Uebelstände herausgestellt, die dahin drängten, im Anschluss an den Tunnel Hochbahnen zu bauen und deren Verkehr durch den Tunnel gehen zu lassen. Für die Strassenbahn ist indessen immer noch ein Theil der Gleise in Benutzung geblieben.

**) Anm. d. Schriftl. Wir haben Grund zu der Annahme, dass unter Berücksichtigung auch des in der obigen Anmerkung Gesagten sich die Tunnelbaukosten doch erheblich höher stellen würden, als der Herr Verfasser annimmt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eine Neuregelung des technischen Sicherungs- und Signalwesens** wird vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten für den Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung geplant. Die nachstehend mitgetheilten Verfügungen betr. die Aufhebung der Telegrapheninspektionen und die Neuausführung, Erweiterung und die Sicherung des Eisenbahnbetriebes hängen hiermit zusammen. Letzteren Erlass des Herrn Ministers werden wir in einer der nächsten Nummern dieser Zeitung noch ausführlicher mittheilen.

— **Aufhebung der Telegrapheninspektionen bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt, die bei den königlichen Eisenbahndirektionen bestehenden Telegrapheninspektionen zum 1. April d. J. aufzuheben und deren Geschäfte den Eisenbahn-Betriebsinspektionen mit zu übertragen. Infolge dessen wird eine Aenderung und Ergänzung der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Betriebsinspektionen sowie eine solche der Anleitung zur Aufstellung der Geschäftspläne für die Eisenbahndirektionen erforderlich. Der Herr Minister hat nun die beabsichtigten Aenderungen ausarbeiten und den Präsidenten der Eisenbahndirektionen zur Aeusserung etwaiger Bedenken zugehen lassen. Wir theilen nachstehend das wesentliche der beabsichtigten Aenderungen mit. Der Geschäftsbereich der Betriebsinspektionen erfährt hiernach mit dem 1. April eine Erweiterung dahin, dass alle diejenigen dienstlichen Obliegenheiten und Befugnisse, die den Vorständen dieser Inspektionen hinsichtlich der Unterhaltung usw. der baulichen Anlagen bereits übertragen sind, auf die elektrischen Betriebseinrichtungen ausgedehnt worden sind. Bei den Eisenbahndirektionen sollen nach Auflösung der Telegrapheninspektionen die allgemeinen Angelegenheiten des Sicherungs- und Telegraphenwesens, die Aufstellung der Entwürfe für die Neuausführung, Erweiterung und Abänderung der Stellwerks-, Block-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen, die Ausschreibung und Vergebung der bezüglichen Ausführungen, Abschluss von Verträgen und Abnahme der Anlagen, die Beschaffung von Telegraphen- und Blockwerken oder Werkstücken, die Mitwirkung bei Beschaffung von Telegraphenbau- und Betriebsmaterialien usw., die Vorbereitung der Unterlagen für den Etat und die Statistik, die Mitwirkung bei der Feststellung der Grundsätze für die Regelung der Lohnverhältnisse der Stellwerks- und Telegraphenunterhaltungsarbeiter, die Bearbeitung der allgemeinen Dienstanweisungen für den Betrieb der Sicherungs- und Telegraphenanlagen, die Ueberwachung des technischen Sicherheits- und Telegraphendienstes durch die Betriebsinspektionen, die Verfolgung von Unregelmässigkeiten und Störungen im Signal- und Telegraphenbetrieb, der Geschäftsverkehr mit der Postverwaltung in telegraphentechnischen Angelegenheiten sowie mit der Befugniss zur selbständigen Erledigung die obere Leitung der Arbeiten in der Telegraphenwerkstätte und einige andere diese Werkstätten betreffenden Angelegenheiten in einem neu zu bildenden Dezernat bearbeitet werden.

— **Sicherung des Eisenbahnbetriebes.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem neuerlichen Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen noch auf verschiedene Punkte aufmerksam gemacht, die bei der Vorbereitung der Neuregelung des technischen Sicherungs- und Telegraphenwesens zu berücksichtigen sind. Danach sollen u. a. die Arbeiten zur Unterhaltung, Ergänzung und Neuausführung der Telegrapheneinrichtungen ausserhalb der Diensträume sowie die gesammten Arbeiten dieser Art an den inneren und äusseren Theilen der Blockeinrichtungen fortan, soweit sie nicht der Telegraphenwerkstätte zufallen, auf die Bahnmeister übergehen. Insbesondere sollen die Unterhaltungsarbeiten an den innerhalb der Diensträume befindlichen Theilen der Blockeinrichtungen, obwohl diese Arbeiten an sich einfacher Art sind, von den Bahnmeistern stets persönlich vorgenommen werden, damit unsachgemässe Handlungen, durch welche die betriebssichernde Wirkung der Blockwerke beeinträchtigt werden könne, unbedingt ausgeschlossen bleiben. Dies gilt auch bezüglich der häufiger vorzunehmenden Besichtigung der Blockwerke zur Prüfung der inneren Theile, insbesondere der Blockfelder, der Verschlüsse und der Magnetinduktoren auf ihren arbeitsfähigen Zustand und auf ihr ordnungsmässiges Zusammenarbeiten. Die Kenntniss aller Einzelheiten der Blockeinrichtungen und ihrer Behandlung bei vorkommenden Störungen erlangen die Bahnmeister durch die eingerichteten Unterrichtsstunden und praktischen Uebungen. Da die Beseitigung der Störungen an den Blockeinrichtungen durch die Heranziehung der Bahnmeister wesentlich beschleunigt werden kann, so empfiehlt es sich, die Bahnmeister schon alsbald zu diesen Arbeiten heranzuziehen, sobald sie in der Ausführung der in Frage kommenden Eingriffe in das Blockwerk nach dem Urtheile des zuständigen Betriebsvorstandes und des Telegraphen-Inspektionsvorstandes genügend vorbereitet sind. Bahnmeister, die nicht imstande sein sollten, die geforderten Kenntnisse der elektrischen Theile der Blockeinrichtungen ihrer Bahnmeisterei sich anzueignen, werden in Bezirke mit nur kleinen oder ohne Blockeinrichtungen zu versetzen sein.

— **Eisenbahnunglück bei Altenbeken.** Zu den auch von uns in voriger Nr. gekennzeichneten Aeusserungen der Presse über angebliche Mängel im Betriebe veröffentlicht die königliche Eisenbahndirektion Cassel jetzt folgende Berichtigung:

„Es ist nicht richtig, dass auf der Strecke Paderborn-Altenbeken, welche früher mit 25 Bahnwärtern besetzt gewesen sein soll, jetzt nur 13 Wärter vorhanden seien. Thatsächlich sind 39 Wärter auf dem genannten Abschnitt vorhanden, von welchen 20 am Tage und 19 in der Nacht beschäftigt sind. Ausserdem sind seit 1895 eine Anzahl von Wegeübergängen in Schienenhöhe durch Wege-Unter- und-Ueberführungen ersetzt und die Schrankenbedienung, durch welche die Wärter an einen Ort gefesselt wurden, von der Streckenbewachung getrennt worden. Die Schlüsse bezüglich Zurückgehens der Betriebssicherheit sind falsch, die Betriebssicherheit ist im Gegentheil seit 1895 erheblich gestiegen, da auch die Bahnstrecke Paderborn-Altenbeken, wie die ganze Linie Soest-Börssum, inzwischen elektrische Streckenblockung, welche den Vorschriften der gültigen Betriebsordnung ebensowohl, wie dem heutigen Stande der Betriebstechnik voll entspricht, erhalten hat. Der Unfall ist, wie bereits bekannt gegeben, lediglich dadurch möglich geworden, dass der Wärter in Block Schierenberg gegen klare und einfache Bedienungsvorschriften verstossen hat."

— **Bergung der Post nach dem Eisenbahnunglück bei Altenbeken.** Ueber die Bergung der Post des auf den D-Zug 31 Köln-Hildesheim-Berlin aufgefahrenen Personenzugs 399 Aachen-Holzminden-Berlin theilt die „Deutsche Verk.-Ztg." folgendes mit:

„Auf die erste Nachricht von dem Unfalle eilte der Postdirektor Wesemann in Paderborn mit dem nur irgend verfügbar zu machenden Postpersonal — 5 Unterbeamte und 3 Aushelfer — zum Bahnhofe, woselbst der gerade zur Abfahrt bereit stehende Sanitätszug zur Fahrt nach der Unfallstelle benutzt werden konnte. Zunächst wurden die Brief- und Geldbriefbeutel sowie die Werthstücke aus dem erheblich beschädigten Bahnpostwagen, dessen Inhalt wirr durcheinander geworfen war, auf einen zu diesem Zwecke vom Postamt in Altenbeken entsendeten Schlitten verladen und mit dem Bahnpostpersonal nach Altenbeken befördert. Die verletzten Beamten konnten die Reise ohne fremde Hilfe fortsetzen. Von der etwa 950 Stück betragenden Packetladung waren 49 Stück mehr oder weniger beschädigt. Alle Päckereien wurden noch am Abend in einem Personenwagen IV. Klasse nach Paderborn geschafft. Die Bergungsarbeiten waren ganz aussergewöhnlich schwierig, weil die Packete über eine Strecke von 500 m und die übrigen Postsachen, darunter centnerschwere Briefbeutel und Zeitungssäcke, über eine Strecke von 650 m in halbmeterhohem Schnee über den gefrorenen und mit Glatteis überzogenen Erdboden durch das mehrere hundert Meter breite Trümmerfeld getragen werden mussten. Wie wir hören, sind den Unterbeamten, Postschaffnern Hölscher und Oppermann, Briefträger Hesselmann sowie Postboten Thaus und Ewers, ferner den Aushelfern, darunter zwei Husaren, die alle 13 Stunden ununterbrochen (von 3 Uhr Nachmittags bis zum anderen Morgen 4 Uhr) ohne Ablösung und ohne jede Erfrischung angestrengt thätig waren, Belohnungen aus der Postkasse bewilligt, dem Postdirektor Wesemann ist für sein thatkräftiges und umsichtiges Eingreifen die Anerkennung des Reichspostamts ausgesprochen worden. Als ein glücklicher Umstand muss es angesehen werden, dass der unmittelbar hinter den beiden Lokomotiven laufende Postwagen mit dem Packetraume nach vorn eingestellt war und dass im Augenblick des Zusammenstosses das Bahnpostpersonal sich im Briefraum befand. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass nur verhältnissmässig leichte Verletzungen vorgekommen sind. Beim Postamte in Altenbeken wurden unmittelbar nach dem Eisenbahnunglück 176 Telegramme von Reisenden aufgegeben und 50 bis 60 aufgenommen."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Dezember 1901 in 12 Arbeitstagen 188 431 und auf den Arbeitstag

durchschnittlich 15 703 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 185 000 und auf den Arbeitstag 16 818 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Dezember 1901 auf den Arbeitstag 1 115 weniger und im ganzen 3 431 Doppelwagen oder 1,8 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Dezember 1901: 28 613 Doppelwagen gegen 26 365, in Oberschlesien 65 655 Doppelwagen gegen 64 136 und in den drei Bezirken zusammen 282 699 Doppelwagen gegen 275 501 und war demnach im Saarbezirk 2 248 Doppelwagen oder 8,5 %, in Oberschlesien 1 519 Doppelwagen oder 2,4 % und in den drei Bezirken zusammen 7 198 Doppelwagen oder 2,6 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Dezember 1901 stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 385 420 Doppelwagen gegen 396 640, im Saarbezirk auf 57 754 Doppelwagen gegen 56 276, in Oberschlesien auf 137 963 Doppelwagen gegen 133 266 und in den drei Bezirken zusammen auf 581 137 Doppelwagen gegen 586 182 und betrug demnach im Ruhrbezirk 11 220 Doppelwagen oder 2,8 % weniger, im Saarbezirk 1 478 Doppelwagen oder 2,6 %, in Oberschlesien 4 697 Doppelwagen oder 3,5 % mehr und in den drei Bezirken zusammen 5 045 Doppelwagen oder 0,8 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks im Jahre 1901 beträgt im Ruhrbezirk 4 830 832 Doppelwagen gegen 4 934 954, im Saarbezirk 708 829 Doppelwagen gegen 715 721, in Oberschlesien 1 790 669 Doppelwagen gegen 1 770 719 und in den drei Bezirken zusammen 7 330 330 Doppelwagen gegen 7 421 394 und ist demnach im Ruhrbezirk um 104 122 Doppelwagen oder 2,1 %, im Saarbezirk um 6 892 Doppelwagen oder 0,9 % niedriger, in Oberschlesien um 19 950 Doppelwagen oder 1,1 % höher und in den drei Bezirken zusammen um 91 064 Doppelwagen oder 1,2 % niedriger als im Jahre 1900.

— **Der Bau einer Stadt- und Vorortbahn in Hamburg.** Der seit der Mitte der 90er Jahre erörterte Plan, die inneren Theile der Stadt Hamburg durch eine dem Schnellverkehr dienende Bahn mit den Aussenorten zu verbinden, hat jetzt durch eine vom Senate an die Bürgerschaft gerichtete Vorlage feste Gestalt angenommen. Der Senat hat mit den Firmen Siemens & Halske in Berlin, der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft daselbst und der Hamburger Strasseneisenbahn - Gesellschaft unter Vorbehalt der Genehmigung der Bürgerschaft einen Vertrag abgeschlossen, der jetzt im „Hamburgischen Korrespondenten" seinem vollen Wortlaute nach veröffentlicht wird und dessen Inhalt wir die folgenden Angaben entnehmen.

Die genannten drei Gesellschaften treten zu einer Aktiengesellschaft unter der Bezeichnung „Hamburger Stadt- und Vorortsbahn-A.-G." zusammen, die, mit einem Kapital von 15 000 000 *M.* ausgestattet, in Hamburg ihren Sitz nehmen wird. Die herzustellende Bahn wird theils als Hochbahn, theils als Untergrundbahn für elektrischen Betrieb vollspurig hergestellt und soll zunächst nur dem Personenverkehr dienen, auf Verlangen des Senats aber auch die Beförderung von Leichen nach dem Ohlsdorfer Kirchhofe übernehmen sowie auch Vieh- und Postsendungen befördern. Die Bahn soll folgenden Verlauf nehmen: Ausgehend vom Hafenthor am Südwestende der Stadt, wird sie zunächst in östlicher Richtung an der Elbe entlang bis zum Baumwall und von dort in nordöstlicher Richtung bis zum Rödingsmarkt geführt werden. Von hier läuft sie östlich über den Mönckedamm, die Grosse Johannisstrasse und eine neu anzulegende Strasse nach dem Hauptbahnhofe, unterkreuzt hier die Staatsbahn und führt weiter zum Berliner Thor, wo sie nördlich einbiegt und durch Hohenfelde und am Eilbecker Kanal entlang über den Barmbecker Marktplatz zur Pestalozzistrasse geht. Dort biegt sie in westlicher Richtung ab nach Winterhude und führt von hier anfangs in südwestlicher Richtung, dann in südlicher Richtung über Eppendorf, Eimsbüttel und Schlump durch St. Pauli und am Millernthor vorbei zum Hafenthor zurück. In Eppendorf schliesst eine Zweigbahn an, die über Lattenkamp und Alsterdorf nach Ohlsdorf führt. Die Strecken vom Hafenthor zum Rödingsmarkt, von der Uhlandstrasse in Hohenfelde über Barmbeck, Winterhude und Eppendorf bis zum Schlump und die Zweigbahn von Eppendorf nach Ohlsdorf sind als Hochbahn, die Strecken in der inneren Stadt vom Rödingsmarkt bis zum Berliner Thor und vom Schlump bis zum Hafenthor als Untergrundbahn geplant. Zwischen dem Berliner Thor und der Uhlandstrasse in Hohenfelde wird die Bahn theilweise oberirdisch, theilweise als Untergrundbahn durchgeführt werden. Die so herzustellende Bahnlinie wird eine Gesammtlänge von 22,7 km erhalten. Zur Deckung der Baukosten ist ausser dem Aktienkapital der Gesellschaft eine von ihr unter Zinsgewähr des Staates aufzunehmende, mit höchstens 4 % zu verzinsende und in 85 Jahren abzutragende Anleihe bestimmt, deren Höhe nach einer vorläufigen Schätzung nicht über 30 000 000 *M.* veranschlagt wird. Es wurden also die anschlagsmässigen, von der Gesellschaft aufzubringenden Baukosten rund 2 000 000 *M.* für das Kilometer betragen. Dagegen übernimmt es der hamburgische Staat, der Gesellschaft den für die Bahn, die Bahnhöfe, Haltestellen und Betriebsanlagen erforderlichen Grund und Boden auf die Dauer der Konzession, d i e f ü r 90 J a h r e e r t h e i l t w i r d, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die im öffentlichen Eigenthum stehenden Flächen der Strassen und Plätze werden zu diesem Zwecke der Gesellschaft überwiesen, die noch im Privateigenthum stehenden Grundstücke sind vom Staate für seine Rechnung — nöthigenfalls im Enteignungsverfahren — zu erwerben. Zu diesen auf rund 7 000 000 *M.* veranschlagten Grunderwerbskosten leistet jedoch die Gesellschaft einen Zuschuss von 1 500 000 *M.* als Beitrag zu den Kosten der Verbreiterung der Grossen Johannisstrasse, wo die mit Nr. 2 bis 14 bezeichneten Häuser angekauft und beseitigt werden müssen. Ausserdem sind die Gesellschaften erbötig, dem Staate den Grund und Boden für die zwischen Rathhausmarkt und Hauptbahnhof durchzubrechende neue Strasse zum Preise von 4 000 000 *M.* zur Verfügung zu stellen unter der Voraussetzung, dass ihnen das Enteignungsrecht für die in Betracht kommenden Grundstücke ertheilt wird. Der Senat befürwortet dringend die Annahme dieses Vorschlages. Die Einträglichkeit des Unternehmens hält er deshalb für gesichert, weil bei einer Beförderung von 1 500 000 Personen auf das Jahr und Kilometer sowohl die Betriebskosten, als auch die Verzinsung der Anleihe gedeckt sein wird, während die Berliner Stadtbahn im Jahre 1896/97 6 250 000 Fahrgäste auf das Kilometer befördert hat. Steigt übrigens die Einnahme der Bahn in der Art, dass nicht blos die Anleihe verzinst, sondern auch den Aktien ein Gewinnantheil von mehr als 5 % gewährt werden kann, so werden die vom Staate für den Grunderwerb aufgewandten Summen mit 4 % verzinst. Wenn sodann die Aktionäre ein sechstes Prozent erhalten haben, erhält der Staat von dem verbleibenden Ueberschuss 20 %, und diese Gewinnbetheiligung des Staates steigt auf 35 bis 50 % des jedesmaligen Ueberschusses, falls sich die den Aktionären zufliessenden Gewinnantheile auf 7 bezw. 8 % belaufen.

Damit aber durch die jetzt zu fassenden Beschlüsse einer ferneren Zukunft nicht vorgegriffen werde und bei veränderten Verhältnissen die Möglichkeit einer staatlichen Uebernahme der Bahnen gegeben sei, ist in dem Vertrage dem Staate das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 30 Jahren und zutreffendenfalls später von 10 zu 10 Jahren die Bahn zu übernehmen. Eine 30 jährige Frist werde genügen, aber andererseits auch nicht zu lang erscheinen, um die Entwickelung des Unternehmens nach jeder Richtung beurtheilen zu können. Haben sich die Verhältnisse alsdann so gestaltet, dass die staatsseitige Uebernahme aus finanziellen oder aus anderen Gründen wünschenswerth erscheint, so werde die Bedingung nicht unbillig erscheinen, dass den Aktionären der 25 fache Betrag des durchschnittlichen Jahreseinkommens der letzten Jahre, jedenfalls aber der volle Betrag des Aktienkapitals ausgezahlt werden soll.

Die allgemeine Anordnung der Anlagen ist mit Rücksicht auf die gestellte Aufgabe, einen bedeutenden Verkehr mit grosser Geschwindigkeit zu vermitteln, so getroffen, dass die Bahnen überall so hoch über oder so tief unter Geländehöhe zu liegen kommen, dass der Strassenverkehr ungehindert unter oder über der Bahn stattfinden kann. Eine Lage der Bahn in der Strassenoberfläche sowie eine ebenerdige Kreuzung von Strassen und Eisenbahnen war ausgeschlossen. Im allgemeinen konnte die Höhe der vorhandenen Strassen unverändert gelassen werden, und nur vereinzelt sind unwesentliche Hebungen oder Senkungen nothwendig geworden. Das Kraftwerk wird hochgespannten Drehstrom erzeugen, der in mehreren längs der Bahn anzuordnenden Unterstationen in Gleichstrom mittlerer Spannung umgewandelt und in dieser Form durch eine isolirte dritte Schiene den Betriebsmitteln zugeführt wird.

Auf der ganzen Strecke sind einstweilen 22 Stationen und Haltestellen vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird im allgemeinen bis zu 40 km in der Stunde betragen, doch werden die Betriebsmittel so eingerichtet werden, dass eine Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde erreicht werden kann. Durch die Aufenthalte auf den Stationen wird sich eine mittlere Reisegeschwindigkeit von rund 25 km in der Stunde ergeben, so dass der ganze Ring in weniger als einer Stunde umfahren werden kann. Auf den verkehrsreicheren Abschnitten der Bahn, insbesondere zwischen Barmbeck und dem Hafen, ist von Anfang an ein Fünfminutenverkehr in Aussicht genommen, der aber nach Bedarf zum Zweieinhalbminutenverkehr gesteigert werden kann. Ringzüge werden sich in Abständen von 10 Minuten folgen. Der Verkehr nach Ohlsdorf wird an Werktagen auf 20 Minuten beschränkt sein, an Sonntagen aber eine wesentlich dichtere Zugfolge erfahren. Die Wagen werden zu 50 Sitzplätzen eingerichtet sein, und die einzelnen Züge werden je nach Bedarf eine Stärke von einem bis zu fünf Wagen besitzen.

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Das Betriebsergebniss der Grossen Berliner Strassenbahn des Jahres 1901, des ersten Jahres unter der vollständigen Herrschaft des Zehnpfennigtarifs, liegt jetzt vor. Dieser hat danach eine Mehreinnahme von beinahe 2 000 000 ℳ. gegen das Vorjahr gebracht. Vorbehaltlich endgültiger Feststellung haben die Einnahmen im Dezember 1901 2 287 572,17 ℳ. betragen. Die Einnahmen der ersten elf Monate des Jahres sind jetzt endgültig mit 24 250 092,30 ℳ. festgestellt. Die Gesammteinnahmen des Jahres betragen somit 26 537 664,47 ℳ. Im Jahre vorher hatten sie die Summe von 24 537 822,37 ℳ. erreicht. Die durchschnittliche Tageseinnahme ist von 68 160,62 ℳ. im Jahre 1900 auf 73 715,73 ℳ. im Jahre 1901 gestiegen. Schon das Jahr 1900, in dessen letztem Viertel der Zehnpfennigtarif auf einem Theil der Linien eingeführt wurde, hatte im Verein mit der Ausdehnung des elektrischen Betriebes eine Mehreinnahme von fast 5 000 000 ℳ. gebracht, der jetzt weitere 2 000 000 Mark gefolgt sind. Vor 10 Jahren, im Jahre 1891, hatte die Einnahme der Grossen Berliner Strassenbahn noch nicht die Hälfte, 14 400 000 ℳ., vor 20 Jahren, im Jahre 1881, nicht den vierten Theil oder 6 600 000 Mark betragen.

— **Die neuen Preisaufgaben des Berliner Architektenvereins zum Schinkelfeste 1902** sind mit Frist bis zum 20. November d. J. ausgeschrieben.

In dem Gebiete des Eisenbahnbaues ist ein Entwurf zur Beseitigung der Spitzkehre in der Bahnlinie Bebra-Frankfurt a/M. bei Elm verlangt. Der Plan ist derart zu entwerfen, dass die Linie Gemünden-Elm-Bebra ihre Eigenschaft als Durchgangslinie nicht verliert. Der Betrieb darf während des Baues nicht unterbrochen werden. Die bestehenden Bahnlinien können zu diesem Zweck verlegt werden, auch kann der Bahnhof Elm aufgegeben und dafür an geeigneter Stelle ein neuer Trennungsbahnhof hergestellt werden. Die vorhandenen Neigungs- und Krümmungsverhältnisse dürfen nicht verschlechtert werden. Ob und inwieweit es möglich ist, die verlorene Steigung zwischen Elm und Flieden zu beseitigen, ist eingehend zu erörtern. Die gewählte Lage der neuen Linie ist in technischer wie wirthschaftlicher Beziehung zu begründen. Hierbei sind nicht nur die Kosten des Baues, sondern auch die des Betriebes zur Beurtheilung der Zweckmässigkeit in Betracht zu ziehen. Dagegen ist von der Berücksichtigung der Frachtausfälle oder Mehreinnahmen infolge von Verkürzung oder Verlängerung der Strecken abzusehen. Die gewählte Bauart und Ausführungsweise etwa erforderlicher Thalüberschreitungen und Tunnel sind eingehend zu begründen und durch Zeichnungen bezw. Skizzen zu erläutern. Die Verfasser der mit Staatspreisen gekrönten Entwürfe sind verpflichtet, innerhalb zweier Jahre die auf wenigstens drei Monate auszudehnende Studienreise anzutreten.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der grossherzoglich hessische Eisenbahndirektor Schoberth, bisher in Giessen, als Mitglied an die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Oehlmann, bisher in Goldap, in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, Marx, bisher in Friedland i. Ostpr., und Streckfuss, bisher in Stallupönen, zur königlichen Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., Reiser, bisher in Friedland in Ostpr., zur Betriebsinspektion 1 in Königsberg i. Pr, sowie Rüppell, bisher in Simmern, zur königlichen Eisenbahndirektion in Breslau.

Oesterreich.

— **Die Reform des Eisenbahnzollverfahrens.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Nov. v. J. wurde ein Antrag wegen Abänderung der Zollgesetze auf zeitgemässer Grundlage eingebracht. In der Begründung des Antrags wird darauf verwiesen, dass in allen Kreisen der Industrie, des Handels und der reisenden Bevölkerung über die den modernen Verkehr vielfach hindernden Zollgesetze und Amtsinstruktionen der Zollbehörden, über die missverständliche Auffassung derselben sowie über Ueberhebung und Willkür seitens niederer, oftmals ungebildeter Amtsorgane geklagt werde. Besonders an den Reichsgrenzen trete eine oft unnöthige Verzögerung des Gepäck- und Gütertransportes ein, welche sowohl den Interessenten, als auch den Eisenbahnverwaltungen grosse Kosten und Unannehmlichkeiten verursache. Diese Uebelstände bedürfen nach Ansicht der Antragsteller umsomehr einer schleunigen Abhilfe, als der Personen- und Güterverkehr, wie statistisch nachgewiesen, in Oesterreich seit dem Jahre 1886 bis zu dem, leider durch verschiedene Einwirkungen einen schwächeren Verkehr aufweisenden Jahre 1901 durchschnittlich um vier bis fünf Prozent in jedem Jahre zunehmen, und die erwähnte Verzögerung der Güter und die damit zusammenhängende Ansammlung und Zurückhaltung der Eisenbahnwagen eine alljährlich wiederkehrende Wagennoth und hierdurch eine Schädigung des Inlandverkehres hervorrufe. Es wäre höchste Zeit, endlich mit dem gänzlich veralteten, aus den Jahren 1835 und 1857 stammenden System zu brechen, welches aus einer Zeit überkommen ist, in der das Eisenbahnwesen sozusagen noch in den Kinderschuhen stak, und der Reise- und Handelsverkehr erst am Beginne seiner Entwickelung bis zur heutigen, immer mehr fortschreitenden internationalen Ausdehnung und Bedeutung stand. Alle im Laufe der letzten Jahre in Erörterung gebrachten Vorschläge, um mit den der Neuzeit angepassten Einrichtungen der Transportanstalten Schritt zu halten, erscheinen nicht als ausreichend, und sei nur durch eine gründliche Umgestaltung und Verbesserung der zollamtlichen Bestimmungen im Gesetzeswege eine Erleichterung des Verkehres zu erzielen. In der Erwägung des Angeführten wird der Antrag gestellt:

Das Abgeordnetenhaus wolle beschliessen:

„Die Regierung wird aufgefordert, eine Kommission zu ernennen, welche über die Vereinfachungen der Zollbehandlung und über gerechte sowie zeitgemässe Gesetzesvorschläge und Instruktionen schlüssig zu werden habe. Dieser Kommission seien Vertreter des Finanzministeriums, der Privatbahnen sowie des Eisenbahnministeriums, der Handels- und Gewerbekammern, der Landwirthschaftsgesellschaften und einiger Genossenschaften als Sachverständige beizuziehen.

Ferner sei die Regierung zu beauftragen, bei den Verhandlungen wegen der neuen Zoll- und Handelsverträge auf die vielfach geäusserten Wünsche der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen und mit den Regierungen der Nachbarstaaten Vereinbarungen zu treffen, dass behufs thunlichster Einschränkung und Vereinfachung der Grenzrevision der einzuführenden Güter die Verbleiung der Stücke und Wagenladungen sowie die Anweisung im Begleitschein- oder summarischen Ansageverfahren von den fremden Zollämtern vorgenommen werde, welcher Vorgang auf Verlangen auch von österreichischer Seite zugestanden werden müsste.

Die Grundlage der Verhandlungen über Abänderung der Zollgesetze hätten folgende Bestimmungen zu bilden: 1. Abfertigung des Gepäckes und der Eil- und Frachtgüter durch die fremden Zollämter im Auslande mittelst Ansageverfahrens an die inländischen Zollämter. 2. Revision des Handgepäcks in den Personenzügen (statt der Grenzrevision). 3. Vermehrung der inländischen Zollämter, insbesondere auf Bahnhöfen, und Ausdehnung der Dienststunden bei letzteren. 4. Uebertragung der Haftung auf die Parteien und Gestattung nachträglicher Berichtigung der Waarenerklärung während der zollamtlichen Untersuchung sowie des sofortigen Rekurses bei unrichtigem Zollsatze. 5. Weitere Ausbildung der mündlichen Waarenerklärung, gegebenenfalls bis zu einem Mindestzollbetrage. 6. Vereinfachung der zollfreien Abfertigung und Abschaffung aller widersinnigen und unzeitgemässen, der Beschleunigung des Transportes entgegenstehenden Vorschriften."

— **Das zweite Gleis der Nordwestbahn.** Die österr. Regierung hat bekanntlich an die Verwaltung der Nordwestbahn einen Erlass gerichtet, der die Gesellschaft zur Herstellung eines zweiten Gleises in den dort angegebenen Theilstrecken auffordert, jedoch ihr das Recht abspricht, hierfür die Staatsgarantie, sei es unmittelbar, sei es durch Einstellung der betreffenden Kosten in die Betriebs- und Garantierechnung, anzusprechen. Gegenüber dem Standpunkte der Regierung wird, wie das „Fremdenblatt" meldet, in Aktionärkreisen auf das Gesetz vom Jahre 1885 über die neuen Investitionen der Nordwestbahn hingewiesen, wonach der Gesellschaft für das Prioritätsanlehen, das zur Deckung der Investitionen dienen soll, die ursprüngliche Staatsgarantie bis zur Höhe des für die Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens erforderlichen Betrages von 474 260 fl. erhöht wurde. Es sei demnach damals durch ein Gesetz der Standpunkt aufgegeben worden, dass die Staatsgarantie schon erfüllt wäre, wenn sie hinsichtlich der garantirten Verzinsung lediglich das ursprüngliche Anlagekapital zur Grundlage nehmen würde. Zu den Investitionen, zu deren Bestreitung im Jahre 1885 die Staatsgarantie erhöht wurde, gehörte auch nach dem Motivenberichte der Regierung die Legung des zweiten Gleises in den Strecken Wien-Donaubrücke und Donaubrücke - Stockerau mit einem Kostenaufwande von 895 000 fl. Damit sei bereits durch ein Gesetz der Grundsatz ausgesprochen worden, dass die Legung des zweiten Gleises nicht auf Kosten der Aktionäre, sondern auf Staatsgarantie gehen soll, und der Motivenbericht des Gesetzes vom Jahre 1885 erklärt ausdrücklich: „Nachdem der Gesellschaft eigene Mittel für den fraglichen Zweck nicht zur Verfügung stehen, eine mit Opfern von Seite der Aktionäre durchzuführende Kapitalbeschaffung aber im vorliegenden Falle wohl als ausgeschlossen gelten muss, so konnte zu obigem Zwecke (d. h. für die Investitionen) sachgemäss nur die Erhöhung des garantirten Anlagekapitals als jene Modalität ins Auge gefasst werden, welche den Interessen des garantirenden Staatsschatzes am meisten Rechnung zu tragen geeignet ist.

Es unterliegt nämlich keinem Zweifel, dass die Gesellschaft, falls auch diese neuen Investitionen zu Lasten der Betriebsrechnung bestritten würden, in den nächsten Jahren die Staatsgarantie mit sehr namhaften Beträgen in Anspruch nehmen müsste.“ In jedem Falle enthalte das Gesetz von 1885 eine verbindliche Auslegung des Konzessionsgesetzes für die Nordwestbahn von 1868, und eine solche habe Gesetzeskraft; es wäre daher nicht einzusehen, weshalb diese Rechtsansicht gerade bei den Aktionären der Nordwestbahn nicht zutreffen sollte. Wenn andererseits die Regierung heute der Rechtsansicht ist, dass die Kosten des zweiten Gleises aus den Mitteln der Gesellschaft aufgebracht werden müssten und deren Bedeckung keinen Anspruch auf die Staatsgarantie hätte, so hätte sich die Regierung im Jahre 1885, bei der Uebernahme der Verzinsung für die Theilstrecke Wien-Stockerau, eines Rechtsirrthumes schuldig gemacht, und zwar auf Kosten des Staates. Man könne es unter solchen Umständen den Aktionären nicht verübeln, wenn sie voll Besorgniss die Frage aufwerfen, ob sie nicht nunmehr durch das Aufgeben der im Gesetze von 1885 niedergelegten Rechtsansicht über den Umfang der Garantie in Gefahr geriethen, bei Durchführung der neuen Anschauung trotz staatlicher Garantie ganz oder theilweise um die Verzinsung zu kommen.

— **Lokalbahn Przeworsk-Bachorz-Dynów.** Die Konzessionsverhandlungen in Betreff der mit dem Lokalbahngesetze des Jahres 1901 sichergestellten schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachorz-Dynów sind nun als abgeschlossen zu betrachten. Das Anlagekapital dieser Lokalbahn beziffert sich auf 3 400 000 Kr. Zwei Dritttheile desselben sind durch die Landesgarantie bedeckt, während ein Drittel vom Staate und den Interessenten beigesteuert wird.

— **Das Lokalbahnwesen im Jahre 1901.** Durch das Lokalbahngesetz vom 1. Juli 1901 erfolgte die Sicherstellung von 18 Linien, für welche theils staatliche Garantie, theils eine Staatssubvention vorgesehen ist. Von diesen Lokalbahnen wurden die Eisenbahnlinien Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg, die Kaadener Lokalbahnen und die Lokalbahn Gmünd-Weitra-Gross-Gerungs bereits konzessionirt; ausserdem wurden die in dem Lokalbahngesetze vom Jahre 1898 enthaltenen Lokalbahnen Jicin-Turnau, Nixdorf-Rumburg-Schönlinde und Karlsbad-Merkelsgrün konzessionirt. Im abgelaufenen Jahre sind ferner ohne Staatsbeitrag die Linien Laun-Libochowitz, Lundenburg-Eisgrub, Stammersdorf-Auersthal und Triest-Opcina konzessionirt worden. Rücksichtlich einer Anzahl weiterer Lokalbahnen steht die Konzessionirung in nächster Zeit bevor. Es sind dies die Lokalbahnen des Gesetzes vom Jahre 1901: Przeworsk-Bachorz, Gänserndorf-Pyrawarth-Gaunersdorf und Böhmisch-Leipa-Steinschönau sowie von den in älteren Gesetzen sichergestellten Lokalbahnen die Linie Tabor-Bechin. Von jenen Bahnen niederer Ordnung, für welche kein Staatsbeitrag in Aussicht genommen ist, dürften die Linien Janów-Jaworow und Dornbirn-Lustenau sowie die Kleinbahn Linz-Kleinmünchen in Bälde ebenfalls zur Konzessionirung gelangen.

— **Die Subventionserneuerung der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.** In den allerletzten Tagen haben Besprechungen zwischen Vertretern der Regierung und der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in der Frage der Erneuerung des Subventionsvertrages stattgefunden. Wie verlautet, bietet die Regierung eine Erhöhung um 200 000 Kr. an, so dass sich die jährliche Subvention auf 1 200 000 Kr. stellen würde. Bei den jüngsten Besprechungen lag, wie gemeldet wird, die Hauptschwierigkeit weniger in der Subventionsfrage, als in den Bestimmungen über die Theilnahme der Staatsverwaltung am Reingewinne der Gesellschaft und in den Bedingungen für die Rückzahlung der gewährten Vorschüsse. Die Dauer des Vertrages soll mit 25 Jahren festgelegt werden, so dass der Vertrag bis zum Jahre 1926 wirksam wäre. Die Regierung hat eine endgültige Antwort auf ihre Vorschläge innerhalb einer genau bezeichneten kurzen Frist von der Gesellschaft verlangt.

Ungarn.

— **Versuchsfahrten mit hoher Fahrgeschwindigkeit.** Auf Anordnung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurden zwischen Budapest und Pressburg Versuchsfahrten mit der neuen Schnellzuglokomotive (vgl. Nr. 88 Jahrg. 1901 S. 1361 d. Ztg.) durchgeführt und die Strecke von 212,7 km in 2 Stunden und 27 Minuten zurückgelegt, wobei der Aufenthalt nicht eingerechnet ist. Für die Rückfahrt wurde die Fahrzeit um 2 Minuten gekürzt und mit 2 Stunden und 25 Minuten festgesetzt. Der gewöhnliche Schnellzug braucht für die Strecke Pressburg-Budapest — ohne Einrechnung der Aufenthalte — 3 Stunden und 10 Minuten. Die Probezüge hatten demnach eine um 3/4 Stunden kürzere Fahrzeit. Bei dem ersten Probezuge betrug die Belastung 250 t. Um diese Belastung zu erreichen, wurden an die Lokomotive 6 vierachsige, zwei Dienst-, ein Kommissions- und ein Versuchswagen, zusammen also zehn Wagen angekuppelt. Bei der Belastung mit 250 t wurde während der Fahrt nach Pressburg Farkasvölgyer (Hunyader Komitat) Kohle der Salgó-Tarjáner Steinkohlenbergbau-Aktiengesellschaft, in der Rückfahrt Dombrauer Kohle gefeuert. Bei der ersten Probefahrt langte der Zug mit 12 Minuten Verspätung in Pressburg an, während die Verspätung in der Rückfahrt 13 Minuten betrug. Die nächsten Probezüge wurden mit einer geringeren Belastung — mit 220 t — abgelassen. Die zwei Dienst- und der Kommissionswagen wurden weggelassen. Bei dieser Belastung liefen sämmtliche Probezüge mit grösster Pünktlichkeit in den Endstationen ein. Der Probezug fuhr in der Stunde durchschnittlich 87 km. Auf einzelnen Strecken ist der Probezug mit einer Geschwindigkeit bis zu 108 km in der Stunde gefahren. Bei der polizei-technischen Begehung der beiden Lokomotiven wurde die Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Budapest-Vácz auf 120 km gesteigert. Dies ist die höchste Fahrgeschwindigkeit, welche in Ungarn mit Lokomotiven erreicht wurde. Im Versuchswagen, welcher dem Probezuge eingeschaltet war, wurden sehr interessante Messungen vorgenommen. Mit Rücksicht auf die ungewohnte Geschwindigkeit der Probezüge wurden auf der Strecke besondere Vorsichtsmaassregeln getroffen. Die Sektionsingeniöre untersuchten den Bahnkörper vor Herannahen der Probezüge eingehend, behoben sofort die festgestellten Mängel und wiesen die Streckenaufseher zu besonderer Achtsamkeit an. Im übrigen erweckte die grosse Fahrgeschwindigkeit der Probezüge bei den Ingeniören keine Bedenken. Auf der Strecke Budapest-Marchegg ist der Oberbau fest genug, um Züge mit einer solchen Fahrgeschwindigkeit verkehren lassen zu können. Auf der ganzen Strecke — mit Ausnahme der Stationen — ist der sogen. Goliathoberbau gelegt, welcher aus 12 m langen Stahlschienen im Gewicht von 42,8 kg für das laufende Meter besteht.

— **Bestellung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass zur Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Staatsbahnen bei der Staatsmaschinenfabrik fünf Stück Eilzuglokomotiven nebst Tendern in Bestellung gebracht werden. Diese Lokomotiven sind nach dem Verbundsystem zu bauen und mit Westinghouse-Schnellbremse, mit Haushälterschen Geschwindigkeitsmessern sowie mit Dampfheizungseinrichtung auszurüsten.

— **Kündigung von Tarifkartellen.** Gelegentlich der Verstaatlichung des ungarischen Netzes der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft im Jahre 1891 war zwischen der genannten Gesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen ein Kartell in Ansehung der Verkehrstheilung und der Feststellung der Tarifantheile für die Relation Budapest-Wien über Marchegg vereinbart worden. Dieses Kartell war für die Dauer der nächsten 10 Jahre unkündbar. Ueber das Jahr 1901 hinaus war die einjährige Kündbarkeit mit der Bedingung festgestellt worden, dass der Ablauf jederzeit mit dem 31. Dezember einzutreten habe. Die Staatseisenbahngesellschaft hat sich nun, wie verlautet, veranlasst gesehen, dieses Kartell mit Wirkung vom 31 Dezember 1902 zu kündigen. Die Gesellschaft hat aber gleichzeitig sich bereit erklärt, wegen Erneuerung des Kartells mit den ungarischen Staatsbahnen in Verhandlungen einzutreten.

In den jüngsten Tagen ist ferner seitens der ungarischen Staatsbahnen die Kündigung des mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft abgeschlossenen Verkehrsübereinkommens mit Wirksamkeit vom 31. Dezember 1902 erfolgt. Die Staatsbahnen erklären in der betreffenden Zuschrift an die Dampfschifffahrtgesellschaft, dass sie bereit seien, bezüglich der Festlegung des künftigen Verhältnisses in Verhandlungen einzutreten.

— **Ungarische Ausfuhrtarife für Mais.** Wie gemeldet wird, sind grössere Maishändler mit der ungarischen Regierung in Verhandlung getreten, um durch Erstellung entsprechender Ausfuhrtarife für Mais über Fiume Abschlüsse nach London zu ermöglichen. Diese Verhandlungen führten jedoch zu keinem Ergebnisse, weil die ungarische Regierung nicht in der Lage war, derartige Tarifzugeständnisse zu machen, die nothwendig gewesen wären, um bei der dermaligen Preislage in Ungarn und London die Möglichkeit der Ausfuhr zu schaffen.

— **Ungarischer Eisenbahn- und Schifffahrtklub.** Wie „Pesti Napló“ berichtete, soll im ungarischen Eisenbahn- und Schifffahrtklub ein grosser Theil der Mitglieder seinen Austritt angemeldet haben, weil sich die Leitung des Klubs der Bewegung der Eisenbahnbeamten wegen Verbesserung ihrer Lage nicht anschliessen wollte. Der „Pester Lloyd“ erklärt dieses Gerücht als nicht zutreffend. Der Klub zähle derzeit an 4 000

Mitglieder, demnach sei sein Weiterbestand völlig ausser Frage gestellt. Wohl hatten einige 100 Mitglieder ihren Austritt angemeldet, sie haben aber, ohne irgend welche Beeinflussung seitens der höheren Kreise, inzwischen ihre Austrittserklärungen wieder zurückgezogen, da sie zur Einsicht gelangten, dass sie irregeführt wurden. Die Behauptung, dass die Direktion der ungarischen Staatsbahnen versucht hätte, die Austretenden zur Rückkehr in den Klub zu bewegen, entbehre jeder thatsächlichen Grundlage. Der Klub sei ohne Einflussnahme der höheren Kreise der ungarischen Staatsbahnen auf Anregung der Beamten der Staatsbahnen, der Schifffahrt- und übrigen Verkehrsunternehmungen des Landes ins Leben gerufen worden. Erst nach erfolgter Errichtung des Klubs seien ihm die höheren Beamten der im Klub vertretenen Unternehmungen beigetreten, darunter auch jene der ungarischen Staatsbahnen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.** Nachdem vor Jahresfrist, in der Neujahrsnacht 1900/01, mit dem Inkrafttreten des Rückkaufes der Centralbahn auf der Bahnlinie Aarau-Bern der erste Zug der schweizerischen Bundesbahnen unter festlichem Zustrom der Bevölkerung auf den Bahnhöfen mit Musik, Fahnen und Guirlanden gefahren, hat sich ohne Sang und Klang in der Neujahrsnacht 1901/02 der Uebergang der Nordostbahn an den Bund vollzogen. Ohne jedes äussere Anzeichen, so schreibt die „N. Zürcher Ztg.“, ist am Dienstag (31. Dezember) Abends 11 Uhr 10 Min. der letzte Nordostbahnzug in die Halle eingelaufen, und ebenso geräuschlos begannen am Mittwoch früh die Funktionen der Bundesbahn. Zur Abfahrt des ersten Zuges hatte sich nur ein kleines Trüpplein Neugieriger eingefunden, meist übernächtige Sylvesterbummler, die trotz des nächtlichen Trubels sich des unauffälligen Vorganges erinnerten. Um ½5 Uhr wurden die Züge zur Ausfahrt der Reihe nach bereit gestellt; jede Lokomotive trug an der Stirnseite das eidgenössische Wappen und dazu vier Flaggen gleicher Farbe, das war der ganze äussere Schmuck. In seinem Rückblick auf das abgelaufene Jahr sagt der hierin wohl die im schweizerischen Bundesrath herrschenden Anschauungen und Stimmungen wiedergebende Berner „Bund“: „Die Ausführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen ist es, die der volkswirthschaftlichen Stirnseite des Jahres 1901 den Stempel aufdrückt. Es ist gegangen ohne Milliardenanleihen und ohne langwierige Prozesse, und voraussichtlich werden auch die Jura-Simplonbahn und die Gotthardbahn auf dem Wege der Verständigung erworben werden. Der Bund zahlt mehr, als er anfangs berechnet hatte, und zwar um 200 000 000 Fr. mehr, aber dafür hat er den Vortheil, so still und sacht in den Besitz der Bahnen zu kommen, dass Staatshaushalt und Bürgerthum von der ganzen grossen Verstaatlichungsaktion kaum etwas merken. Es lag auch nicht in der Stellung und Aufgabe des Bundes, mit dem Rückkauf der Bahnen ein glänzendes Geschäft zu machen; die Aktionäre sollen erhalten, was ihnen gehört, und sie bekommen thatsächlich eher mehr als weniger.“ Das Blatt versichert ferner, dass durch den am 1. Januar erfolgten Uebergang der Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements von Herrn Zemp auf Herrn Comtesse die Unterhandlungen mit der Jura-Simplonbahn, betreffend den Rückkauf, keinen Aufschub erleiden. Nach der Kritik, welche der Vertrag mit der Nordostbahngesellschaft in der Bundesversammlung gefunden, werde der Bundesrath sich erst recht besinnen, der Jura-Simplonbahn weitere Zugeständnisse zu machen. Die Wahl der Bezeichnung bezw. der Buchstaben für die Bundesbahnen S. B. B. und C. F. F. (chemins de fer fédéraux) wird in der schweizerischen Presse verschiedentlich erörtert, vorwiegend aber ein einheitliches Zeichen, wenn auch ein sinnbildliches, befürwortet. Der Verwaltungsrath der schweizerischen Bundesbahnen beschloss, als Kreisdirektoren für den III. Kreis (Zürich) dem Bundesrath die Herren Birchmeier, Dr. Hafner und Mezger vorzuschlagen, die alle drei bisher der Verwaltung der Nordostbahn angehörten. Die Wahl des Herrn Niquille zum Vorstand des Rechtsbüros bei der Generaldirektion, des Herrn Leubin zum Vorstand der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen und des Herrn Senn zum Vorstand des Frachtreklamationsbüros wurde genehmigt. Der Verwaltungsrath hat ferner die Vergrösserung des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplonbahn und eine Reihe von Reglements genehmigt. Dagegen wurde der Reglementsentwurf, betreffend die Sicherheitsleistung durch Beamte und Angestellte, an die Generaldirektion zurückverwiesen in dem Sinne, dass die Dienstkautionen abzuschaffen seien.

— **Die zweite Jekaterinenbahn.** Wie der „Westnik Finanssow“ in seiner Nr. 29 mittheilt, ist vor einiger Zeit ein Allerhöchster Befehl ergangen, dem zufolge eine Eisenbahn gebaut werden soll, die als zweite Jekaterinenbahn bezeichnet wird. Die Bahn wird von Wolnowacha, Station der Marinpoler Linie, ausgehen und bis zur Station Dolginzewo geführt werden und dabei die Punkte Pologi, Alexandrowsk und Nikopol berühren.

Die Festsetzung der Linienführung dieser Bahn hat die ganz besondere Aufmerksamkeit der Staatsregierung in Anspruch genommen, da sehr wichtige Interessenkreise durch die Entscheidung dieser Frage berührt werden. Schon im Februar 1900 beschäftigte sich die Kommission für den Bau neuer Bahnen mit der Frage, wie dem Donezgebiete durch den Bau einer Bahn dazu verholfen werden könne, eine regel- und ordnungsmässige Abfuhr seiner Güter, also namentlich Steinkohlen, Erze und Salz, zu bewirken. Das Endergebniss war, dass am 26. März 1900 ein Allerhöchster Befehl erfolgte, dem zufolge die Bahn auch die Städte Alexandrowsk und Nikopol und den Punkt Woltschje-Gorlö am Dnjepr berühren und hier den Fluss überschreiten sollte. Allein die Vorarbeiten zeigten, dass diese Linienführung ausserordentlich grosse Arbeiten und Kosten mit sich bringt, und es wurde versucht, eine bequemere Linie ausfindig zu machen, was auch gelang. Aber die neugefundene Linie hatte auch erhebliche Bedenken zur Folge; namentlich musste der Dnjepr nicht nur auf einer 540 Faden (= 1 150 m) langen Brücke überschritten werden, sondern auch das Ueberschwemmungsgebiet des Flusses verlangte grosse Dammbauten in einer Ausdehnung von rund 6 400 m Länge. Vor allem aber umging die neue Linie die grossen Manganerzlager, und wäre zu deren Erschliessung eine Zweigbahn von 20 Werst Länge nothwendig geworden. Unter solchen Umständen entschloss man sich, zunächst diejenige Theilstrecke zu erbauen, über deren Richtung keine Meinungsverschiedenheit bestand, und zwar die beiden Endtheile, nämlich von Wolnowacha bis Zarekonstantinowka und von Dolginzewo bis Nikopol; es blieb somit die Entscheidung über die Verbindungslinie von Zarekonstantinowka bis Nikopol. Wie die Frage im Interesse der Industrie am geeignetsten zu lösen sei, wurde unter Betheiligung von Vertretern des Bergbaues, der anliegenden Fabriken, der Guvernementsverwaltung, der Städte usw. erörtert. Hierbei wurde über die zu wählende Richtung namentlich hervorgehoben, dass eine nördliche Verschiebung sich empfehle, weil sich hier im Gebiete von Krasno-Grigorjewka, Gorodischtsch und Nikopol, sogar bis Tomakowka und bis jenseits des Dnjepr die Manganerzlager hinziehen und in der Umgebung von Alexandrowsk sich Eisenerze von 60 % Eisengehalt gezeigt haben. Ferner sind ebenhier auch sehr werthvolle Granitlager aufgefunden worden, die zum Theil auch schon gegenwärtig ausgenutzt werden und der Bevölkerung einen guten Verdienst abwerfen. Bei der Station Pologi ist auch ein grosses, ausgedehntes Lager Porzellanerde vorhanden. Kurz — alle diese und noch einzelne weniger wichtige Schätze harren ihrer Verwerthung durch die Eisenbahn, die jedoch, wenn sie die Erwartungen der Anwohner und der Industriellen erfüllen soll, in der vorbeschriebenen nördlichen Richtung geführt werden muss, für die auch namentlich die Vertreter des Bergbaues einstimmig und dringend eintreten.

Demgegenüber konnten die Vertheidiger der Linienführung in südlicher Richtung, d. h. in nächster Nähe und parallel der bereits vorhandenen Jekaterinenbahn nicht durchdringen, da sie für das von ihnen vertretene Projekt nur die Abkürzung um etwa 37 Werst der Hauptlinie sowie eine bequemere Durchführung des Baues betonen konnten. Diesem gegenüber dürfte aber nicht übersehen werden, dass bei der nördlichen Linienführung der Bau einer Seitenbahn von 20 Werst Länge zu den Manganerzlagern erspart würde, weil die nördliche Hauptbahn unmittelbar an diese Erzlager herangeführt werden würde.

So ist denn endgültig beschlossen worden, auch das noch fehlende Verbindungsglied zwischen Zarekonstantinowka und Nikopol in der nördlichen Richtung zu bauen, durch welche, neben einer Entlastung der im Betriebe befindlichen Jekaterinenbahn, auch noch die Erschliessung neuer, anscheinend sehr reicher Gebiete erreicht wird. Damit wäre dann ein Schritt zur Aufbesserung der sehr wenig befriedigenden Verhältnisse im Gebiet des Donezbeckens gethan. Ob damit den vielen Klagen und Beschwerden über ungenügende Leistungsfähigkeit der Bahnen in jenem reichen Industriegebiete überhaupt oder auch nur für einige Zeit der Boden entzogen werden wird, darf immerhin noch sehr bezweifelt werden, denn es fehlte sehr viel.

Fremde Welttheile.

— **Bahn in Alaska.** Dem amerikanischen Kongress liegt, wie die „Köln. Ztg.“ meldet, ein Antrag vor, der der Trans-Alaskan Railroad Co. Rechte für den Bau einer Bahn von Cook Inlet nach der Beringstrasse bewilligen soll. Cook Inlet ist nach den Forschungen der letzten Jahre als das beste Thor ins Innere Alaskas erkannt worden, wenigstens für Verkehrswege, die

kanadisches Gebiet vermeiden sollen. In beschränktem Maasse ist an jener Bucht auch Ackerbau möglich. Die Entfernung zur Beringstrasse beträgt etwa 1 350 km. Der Plan dieser Eisenbahn ist im letzten Jahre entwickelt worden und amerikanisches, französisches und russisches Kapital soll gewonnen worden sein. Ob aber die Gesellschaft das Unternehmen wirklich ernsthaft betreiben oder blos durch Landspekulationen Geld machen will — natürlich rechnet sie auf eine Landkonzession von einigen Millionen Hektar —, muss die Zukunft lehren, wenn sich der Kongress überhaupt auf die Sache einlässt. Ob man in Russland eine solche Bahn, die unter Umständen in einem langen Krieg strategische Bedeutung gewinnen könnte, freudig begrüsst, ist nicht ganz sicher, und es mag zweifelhaft sein, ob die russische Regierung die Erlaubniss zu einer sibirischen Bahn von der asiatischen Seite der Beringstrasse aus nach Südwesten ertheilen würde, ohne welche Erlaubniss die transalaskische Bahn sinnlos ist. Die ganze Sache ist aber beim heutigen Stand des Bewohntseins der Erde sinnlos.

— **Erbauung des Hafens von Haidar-Pacha durch die anatolische Eisenbahn.** Nach Mittheilungen des „Levante Herald" hat die anatolische Eisenbahngesellschaft einen durch Erdaufwurf hergestellten Hafendamm in Haidar-Pacha dem Verkehr übergeben, der in einer gewissen Entfernung parallel mit der bereits bestehenden, nahe an der Landungsbrücke von Haidar-Pacha liegenden Steinmole läuft. Obwohl ein Theil des gegenwärtig im Bau begriffenen Kais und Hafens von Haidar-Pacha erst mit dem August dieses Jahres in Betrieb gesetzt werden kann, hat die Gesellschaft im Interesse der Entwickelung des Verkehrs einen 3 km langen, vom Innern über den Bahnhof hinaus und an dem oben erwähnten einstweiligen Hafendamm endigenden Schienenstrang angelegt, so dass vor einigen Tagen die ersten Güterwagen bis ans Ende dieses Dammes laufen konnten und dort die Einladungs- und Ausladungsarbeiten durch Leichterschiffe begonnen haben. Auf der neuen Strecke können 12 Güterwagen verkehren. Was den Bau des Hafens und des Kais selbst betrifft, so werden die Arbeiten mit angestrengter Thätigkeit fortgeführt, so dass deren Vollendung mit Beginn des Jahres 1903 erwartet werden kann. Das Bild um Haidar-Pacha hat sich bereits jetzt gegen früher sehr geändert. Ein sehr grosses Gelände, von der obenerwähnten Landungsbrücke ausgehend und bis vor die Sélimékaserne reichend, ist dem Meere abgewonnen und zum Theil bereits aufgefüllt worden. Dort werden Lagerhäuser, Schuppen usw. sowie die Gebäulichkeiten der Zollbehörde und der Hafenpolizei errichtet werden. Eine an diesem Gelände entlang laufende Steinmole wird die linke Seite des Hafeneinganges bilden; auf der rechten Seite wird ein Wellenbrecher in einer Länge von 600 m angelegt, der eine Gründung von 35 m Tiefe erhält und sich 4,5 m über die Ebene des Meeres erhebt. Die Breite des Hafens zwischen der Mauer und dem Wellenbrecher ist 400 m.

— **Kongobahnen.** Unter dem Namen „Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains" hat sich jetzt in Brüssel die neue Gesellschaft gebildet, welche das 1 400 km umfassende Eisenbahnnetz bauen und in Betrieb nehmen wird, dessen Ausführung der unabhängige Kongostaat beschlossen hat. Das Kapital der Gesellschaft beträgt vorläufig 25 000 000 Fr. und ist bereits gezeichnet. In dem Maasse, wie der Bau fortschreitet, soll das Kapital vermehrt werden; der Kongostaat garantirt den Aktien der Gesellschaft eine Verzinsung von mindestens 4 %. Die Dauer der Eisenbahnkonzession beträgt 99 Jahre und beginnt mit dem Zeitpunkt der Vollendung der Bahnen, spätestens aber im Jahre 1912. Die Dauer der zugehörigen Konzession für Gelände, Wälder und Minen beträgt gleichfalls 99 Jahre. Von dem die garantirte 4 prozentige Verzinsung übersteigenden Gewinn erhält der unabhängige Kongostaat die Hälfte. Zu dieser Mittheilung bemerken die „Berl. N. Nachr." folgendes: „Das entschiedene Vorgehen Englands, Frankreichs und des Kongostaates in Afrika und, damit verglichen, die unglaubliche Zauderpolitik unserer Volksvertretung legen die Frage nahe, ob denn Deutschland in seiner kolonialen Entwickelung dauernd zur gleichen Rückständigkeit verurtheilt bleiben soll, deren schwere Folgen es politisch und wirthschaftlich bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts an sich erlebt hat."

Bücherschau.

— **Friedrich List** von K a r l J e n t s c h. Mit Bildniss und Facsimile. Verlag von Ernst Hofmann & Co., Berlin. Geh. 3,60 ℳ, geb. 4,80 ℳ.

Eine überaus fesselnde Darstellung des Lebens und Lebenswerkes des genialen Begründers des deutschen Eisenbahnwesens, die namentlich allen Fachleuten bestens empfohlen werden kann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf der Station Carden können fernerhin Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden. (76)

St.Johann-Saarbrücken, 31. Dezemb. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Januar d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen gelegene, bisher nur für den Frachtstückgutverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Rönkhausen auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 2. Januar 1902. (77)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Bahnstrecke Gelnhausen-Giessen zwischen den Stationen Gelnhausen und Mittelgründau gelegene, nur dem Personenverkehr und Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Lieblos wird vom 15. Januar n. J. ab auch für den E i l- und F r a c h t s t ü c k g u t v e r k e h r eröffnet. Die Beförderung von Fahrzeugen, Vieh und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Gleichzeitig werden für die Haltestelle direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut im Bereiche des Gruppentarifs VI und der Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VI eingeführt. Der Tarifberechnung werden die für den Wagenladungsverkehr geltenden Entfernungen zu Grunde gelegt. Näheres ist auf den Stationen, sowie im Verkehrsbüreau zu erfahren. (78)

Frankfurt a/M., den 31. Dezember 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung von Nieder-Rengersdorf für den Güterverkehr.

Am 15. Januar d. J. wird die zwischen Glatz und Rengersdorf gelegene Haltestelle Nieder-Rengersdorf, die bisher nur dem Personenverkehr diente, für die Abfertigung von Stückgütern und Wagenladungsgütern eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen zwischen Nieder-Rengersdorf einerseits und den Stationen der Strecken Nieder-Rengersdorf - Seitenberg a. Biele und Nieder-Rengersdorf-Mittelwalde andererseits sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren, ebenso wie die durch die Eröffnung von Nieder-Rengersdorf eintretenden Abkürzungen zwischen den Stationen der bezeichneten Strecken. Im übrigen sind im Güterverkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sowie der übrigen preussischen, preussisch-hessischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen der Frachtberechnung für Nieder-Rengersdorf bis auf weiteres die um 7 km erhöhten Entfernungen von Glatz zu Grunde zu legen. Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen gibt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Breslau, den 2. Januar 1902. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. treten die direkten Frachtsätze für die Station Elten der niederländischen Staatsbahn ausser Kraft. Etwaige Sendungen zwischen bayerischen Stationen und Elten werden auf die Umexpedition auf einer Unterwegsstation verwiesen.

Cöln, den 3. Januar 1902. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Januar 1902 werden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg in den im Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen als Empfangsstationen aufgenommen.

Dresden, am 6. Januar 1902. (81)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 wird im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl des ostdeutschen Gütertarifs ein Ausnahmesatz von Kattowitz nach Gurkow in Höhe von 1,63 ℳ eingeführt.

Bromberg, den 2. Januar 1902. (82)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. April 1897.

Sendungen nach der von den Verwaltungen der niederländischen Staatsbahnen und der holländischen Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich betriebenen neu eröffneten Station Amsterdam Y. und Ertskaden werden zu den für die Station Amsterdam der niederländischen Staatsbezw. holländischen Bahn bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Essen, den 2. Januar 1902. (83)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 5. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag IV, welcher neue Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen nach Station Coschen des Direktionsbezirks Berlin und den dem Tarif bisher nicht angehörenden Stationen des Direktionsbezirks Stettin, sowie Frachtsätze für Kohlen- etc. Sendungen von mindestens 45 000 kg nach verschiedenen Stationen des letztgenannten Bezirks enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 60 ₰ zu haben.

Essen, den 2. Januar 1902. (84)

Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 werden Nachträge zu den Tarifheften 1, 2, 4 und 5 der Abtheilungen A und B herausgegeben. Diese enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Ausserdem kommen im Verkehre der Bahnhöfe zu Frankfurt a/M. und Hanau mit Basel und den Stationen der auf badischem Gebiete liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft theilweise erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (85)

Frankfurt a/M., den 31. Dezember 1901.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 treten für die Stationen Beeskow und Lübben zum Theil ermässigte Tarifkilometer in Kraft. Vom gleichen Tage gelten die für die Station Gera (Reuss) sächsische Staatsbahn bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen auch für die gleichnamige Station des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Essen, den 31. Dezember 1901. (86)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird die Station Salzungen des Direktionsbezirks Erfurt mit einem Frachtsatze von 14,57 Fr. für 1 000 kg für den Verkehr mit der Station Antwerpen (transit) in den Ausnahmetarif 12 für Düngemittel einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 21. Dezember 1901. (87)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1 Januar 1902 erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag IX, welcher u. a. neue Tarifentfernungen für die Stationen Alterkülz, Blitzenrod, Castellaun, Cülz, Grebenstein-Crainfeld, Herbstein, Ilbeshausen, Lauterbach (Oberhessen) neu, Lieblos, Nösberts und Rixfeld. anderweite, zum Theil höhere Tarifentfernungen für Bockenheim und die Staatsbahnhöfe in Frankfurt a. Main und Hanau, ferner anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl nach den Stationen Friedland i. Meckl., Krakow, Mölln i. Meckl., Neubrandenburg, Oertzenhof, Stavenhagen und Waren, sowie Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 von Station Mannheim-Neckarvorstadt enthält.

Die im Nachtrage IX vorgesehene Aufhebung der Tarifsätze für die Station Elten, die Beschränkung der durch Nachtrag VIII eingeführten gekürzten Tarifkilometer für Mannheim-Neckarvorstadt auf den Wagenladungsverkehr und die anderweiten erhöhten Tarifkilometer für die Bahnhöfe in Bockenheim, Frankfurt a. Main und Hanau gelten erst vom 15. Februar 1902 ab.

Mit demselben Tage scheidet die Station Elten auch aus dem rheinisch-niederdeutschen Thiertarif vom 1. November 1899 aus.

Abdrücke des Tarifnachtrages IX sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 Pf. zu haben.

Essen, den 30. Dezember 1901. (88)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verkehre treten mit sofortiger Gültigkeit folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 b in Kraft: Zwischen Theresienstadt und Dresden-Altstadt 154 ₰, Dresden-Friedrichstadt 160 ₰ und Dresden-Neustadt 162 ₰ für 100 kg.

Dresden, den 3. Januar 1902. (89)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. Januar cr. wird die Station Friedenthal-Giesmannsdorf der königlichen Eisenbahndirektion Breslau in den Ausnahmetarif Nr. 13 für Alkohol und Spiritus nach Italien aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau hier.

Strassburg, den 3. Januar 1902. (90)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifs.)

Für Hohlglaswaaren der Abtheilung II des Ausnahmetarifes Nr. 35 gelangen am 1. Februar 1902 folgende nur in der Richtung aus Oesterreich gültige Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach: Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen						Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. — Frankfurt a/M.			
	Stuttgart Hauptbhf.		Stuttgart Nordbhf.		Stuttgart Westbhf.		Hafen, Ostbhf. u. Sachsenhausen		Hauptbhf.	
	Abtheilung II		II		II		II		II	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
Station der k. k. österr. Staatsbahnen Suchenthal	3,18	2,24	3,20	2,25	3,22	2,27	3,40	2,39	3,43	2,41

Die am 1. Januar 1902 für die gleichen Stationsverbindungen eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 35, Abthl. II treten für den Verkehr aus Oesterreich gleichzeitig ausser Kraft, während dieselben in der Richtung nach Oesterreich am 1. März 1902 zur Aufhebung gelangen.

München, den 3. Januar 1902. (91)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 10. Januar 1902 ab findet der Ausnahmetarif Nr. 6a für Steinkohlen in den Heften 1 und 4 des Verbandsgütertarifs auch für Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, Anwendung.

Strassburg, den 1. Januar 1902. (92)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 2 vom 1. August 1899 (Getreideverkehr Ungarn-Bayern).

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 kommen für Maissendungen in 10 t-Ladungen ab Szigetvár die auf Seite 237 bis 248 des Tarifes (Abth. II) enthaltenen Frachtsätze für Barcs, erhöht um 0,16 ℳ für 100 kg, zur Anwendung.

München, am 4. Januar 1902. (93)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 6 (Seite 83) hat mit sofortiger Gültigkeit zu lauten:

„für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks mit Ausnahme von Gaskoks (siehe diesen im Ausnahmetarif 2), Steinkohlenkoksasche, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen (auch pulverisirt), Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine)."

Soweit hierdurch eine Tariferhöhung verursacht wird, tritt diese erst ab 1. März 1902 in Kraft.

München, den 3. Januar 1902. (94)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von Königsberg usw. nach Grajewo transito zur Ausfuhr nach Russland vom 25. Mai 1895.

In der vom 1. Januar 1902 gültigen Güterklassifikation für den niederländisch-deutsch-russischen Eisenbahnverband entspricht der Ausnahmetarif 1 A dem bisherigen Ausnahmetarif 1 Kategorie I, der Ausnahmetarif 2 A dem bisherigen Ausnahmetarif 1 Kategorie II und der Ausnahmetarif 2 B dem bisherigen Ausnahmetarif 1 Kategorie III. Es sind daher für Gütersendungen von Königsberg usw. nach Grajewo transito zur Ausfuhr nach den auf Seite 8 und 9 des Tarifs vom 25. Mai 1895 bezeichneten Gebieten, für welchen Verkehr die deutsch-russische Güterklassifikation gilt, bis zur Herausgabe des neuen arifs für Güter der deutsch-russischen Ausnahmetarife 1 A, 2 A und 2 B die Sätze des Ausnahmetarifs 1 Kategorie I, bezw. des Ausnahmetarifs 1 Kategorie II und III zu berechnen. (95H&V)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 wird in den Ausnahmetarif Nr. 3 A (Holz etc.) des obengenannten Tarifheftes die Station Mochbern (Direktionsbezirks Breslau) in die Schnitttafel B (Seite 153 des Tarifs) mit folgenden Theilfrachtsätzen für 100 kg in Pfennigen aufgenommen:

Vom Schnittpunkte bis	I	II	III	IV
Mochbern	37	49	43	38

Breslau, den 2. Januar 1902. (96)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar l. J. treten für Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten die nachstehenden ermässigten Frachtsätze in Kraft:

Triest und Fiume nach und von	Franken für 100 kg
a)	
Neuulm	3,41
b)	
Bempflingen	3,93
Betzingen	3,94
Cannstatt	3,91
Dettingen b/Urach	4,04
Ebersbach b/Göppingen . .	3,76
Ehingen a/D.	3,60
Esslingen	3,86
Geislingen	3,60
Giengen a. d. Brenz . . .	3,63
Gingen b/Geislingen . . .	3,64
Göppingen	3,70
Hall (Schwäbisch) . . .	3,88
Heidenheim	3,68
Heilbronn (Hptbhf.) . . .	4,18
„ (Südbhf.) . . .	4,22
Herbrechtingen	3,66
Kirchentellinsfürt	3,97
Kirchheim u. Teck	3,91
Nürtingen	3,88
Plochingen	3,81
Reichenbach b/Plochingen .	3,79
Reutlingen	3,92
Stuttgart (Hptbhf.)	3,94
„ (Nordbhf.) . . .	3,95
„ (Westbhf.) . . .	3,98
Ulm	3,41
Unterboihingen	3,85
Urach	4,08

Vorstehende Frachtsätze gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Die entsprechenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 25 b werden hierdurch ersetzt und aufgehoben.

Ferner sind auf Seite 80 des Tarifs bei St. Ludwig folgende Sätze nachzutragen:

	Franken für 100 kg
im Ausnahmetarif 11 a . .	4,91
und	
im Ausnahmetarif 11 b . .	3,97

München, den 3. Januar 1902. (97)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Für Ausstellungsgüter des Afrikareisenden Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt", unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen offiziellen Bedingungen, bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1902, gleich im Kartirungswege von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen ein ermässigter Frachtsatz von 244 Hellern pro 100 kg berechnet.

Wien, am 4. Januar 1902. (98)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Schafen von Banjaluka-Vorstadt nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit Bestimmung nach Paris und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen, welche nach Paris und weiter bestimmt sind, folgende Frachtsätze berechnet:

Von Banjaluka-Vorstadt, Station k. u. k. Militärbahn Banjalika-Doberlin		
nach		
Delle transit	Avricourt transit	Amanweiler transit
Francs pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens		
27,50	29,15	31,45

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen etc. nach Delle trs. etc. mit der Bestimmung nach Paris und weiter.

Wien, am 31. Dezember 1901. (99)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kalk, gebrannter, und Cement, auch hydraulischer Kalk, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Lobositz	17 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Lobositz	12 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Lobositz	12 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Lobositz	39 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 2. Januar 1902. (100)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Schnittholz der Pos. H 16/3 a und b des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für

Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Bednarów	172 ₰
Bogdanówka-Kamionka	184 „
Bolechów	165 „
Borki wielkie	184 „
Boryslaw	165 „
Brody	184 „
Buczacz	184 „
Chodorów	165 „
Czernowitz	184 „
Czortków	184 „
Dolina	165 „
Drohobycz	165 „
Hadikfalva	184 „
Hatna	184 „
Hliboka	184 „
Itzkany	194 „
Kalusz	169 „
Kolomea	183 „
Komancza	165 „
Kopyczynce	184 „
Krasne	184 „
Krechowice	167 „
Kroscienko	165 „
Lawoczne	169 „
Lemberg	165 „
Lemberg podzam.	174 „
Lisko-Lukawica	165 „
Lubience	166 „
Łupków	165 „
Maximówka	184 „
Mikuliczyn	184 „
Morszyn	165 „
Nadworna	184 „
Nepolokoutz	184 „
Neu-Lupkow	165 „
Ozydów	184 „
Ottynia	178 „
Podwołoczyska	184 „
Posada-Chyrówska	165 „
Przemysl	165 „
Rawa ruska	165 „
Sambor	165 „
Skole	165 „
Stanislau	174 „
Starzawa	165 „
Stryj	165 „
Synowodzko wyżne	165 „
Tarnopol	184 „
Tarnowica lesna	184 „
Tartarow	184 „
Tlumacz-Palahicze	184 „
Ustrzyki	165 „
Volksgarten	184 „
Worochta	184 „
Woronienka	184 „
Wygoda	174 „
Zablotce	184 „
Zadwórze	182 „
Zagórz	165 „
Zborów	184 „
Zloczów	184 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 2. Januar 1902. (101)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

(Einführung ermässigter Frachtsätze für Garne der Pos. G—3a und Güter der Ausnahmetarife Nr. 7a u. b.)

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen

I. für Garne der Pos. G—3 a laut Güterklassifikation des Tariftheiles I bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen,

II. für Güter der Ausnahmetarife Nr. 7 a u. b

bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Nach	I. Garne der Pos. G—3a		II. Güter der Ausn.-Tarife Nr. 7			
			a	b	a	b
	von					
	Bludenz	Bregenz, Feldkirch, Lindau (Stadt und Rangirbahnhof), Rankweil	Bludenz		Feldkirch	
	Heller für 100 kg					
Böhm.-Leipa A. T. E./B. N. B.	—	419	—	—	—	—
Braunau St. G. G.	—	483	—	—	—	—
Grulich	506	480	—	—	—	—
Lieben Oe. N. W. B.	—	334	—	—	—	—
Lieben St. E. G.	—	332	—	—	—	—
Nachod	—	447	—	—	—	—
Neustadt a. d. Mettau	—	447	—	—	—	—
Olmütz K. F. N. B./St. E. G.	—	474	—	—	—	—
Reichenberg A. T. E./S. N. D. V. B.	469	443	—	—	—	—
Schönlinde	—	449	—	—	—	—
Turnau B. N. B.	432	406	486	449	497	458
Wildenschwert	—	437	—	—	—	—
Zwickau i. B.	476	450	—	—	—	—
Zwittau St. E. B.	—	454	—	—	—	—

Wien, am 30. Dezember 1901. (102)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Frachtbegünstigung für Zucker von Prag nach Landeck.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902 wird für Zucker aller Art, ausgenommen Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker von Prag (K. K. St. B.), Smichow (K. K. St. B.) und Hrabowka trs. (K. K. St. B.) nach Landeck bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen der ermässigte Frachtsatz von 184 Hellern für 100 kg zugestanden.

Die Durchführung dieser Begünstigung erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, die längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Zucker via Martinsbruck bei Landeck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde.

Dieser Refaktiesatz findet auch für solche Zuckersendungen Anwendung, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck zur Reexpedition gelangten.

Wien, am 31. Dezember 1901. (103)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Ausschreibung von Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung.

Eröffnung der Angebote am 28. Januar 1902, Vormittags 10 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau. Die Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt, spätestens bis zu obigem Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen im Centralbüreau — Gartenstr. 106, Zimmer 41 — an den Wochentagen von 8 Uhr Vormittags bis 3 Uhr Nachmittags aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ nur in baar, ohne Beifügung eines Bestellgeldes, postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. Februar 1902.

Breslau, den 28. Dezember 1901. (104)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Werkstattsmaterialien.

Die für das Etatsjahr 1902 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen vergeben werden, und zwar:

Loos I: 34 200 kg Eisenguss nach Modellen, 1 200 Stück Achsbuchsbügel;
„ II: 16 000 kg fertige Oelfarbe, 5 000 kg Leinölfirniss, 1 400 kg Waterprooffirniss, 4 900 kg Kitt;
„ III: 1 890 Stück Feilen;
„ IV: 390 qm farbiges Glas,

1 700 qm klares Glas, 45 qm mattgeschliffenes Glas, 420 Stück Glasglocken, 3 760 Stück Glasscheiben;
Loos V: 250 Stück Hämmer, 450 Stück Heizerschaufeln, 300 Stück Schlackenschaufeln, 100 Stck. engl. und 700 Stck. gewöhnliche Schraubenschlüssel;
„ VI: 3 300 Stück Brenner aller Art;
„ VII: 600 kg Hartloth;
„ VIII: 1 130 Stück Schwämme;
„ IX: 420 Stück Chamottesteine für Lokomotiven;
„ X: 4 930 Stück Hacken-, Besen-, Schaufel- und Bickelstiele, 1 850 Stück fertige Hammerstiele;
„ XI: 21 000 Stück rohe ungeschnittene Muttern, 114 000 Stück Schrauben mit Muttern.

Termin ist auf den 21. Januar 1902, Vormittags 10 Uhr, im Saal 72 des diesseitigen Verwaltungsgebäudes anberaumt.

Zuschlagsfrist bis zum 3. Februar 1902.

Die Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien Loos Nr. . . . .“ versehen, bis zum angegebenen Termine einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien können hier eingesehen werden bezw. gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden.

Mainz, den 24. Dezember 1901. (105)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 4 838 Zughaken, 16 930 Schraubenkuppelungen, 2550 Bufferkreuzen, 7 638 Bufferstangen, 1 280 Bufferplatten, 4 690 Bufferstössern, 480 Buffertellern, 13 454 Kuppelungsspindeln, 380 Zughakenführungen und 2460 Zugstangenmuffen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1902 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 11. Februar 1902, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 1 ℳ von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 11. März 1902.

Kattowitz, den 31. Dezember 1901. (106)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von ungefähr
205 cbm eichenen kantigen Brückenhölzern und
75 cbm kiefernen kantigen Bohlen
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern“ bis zum Eröffnungstermin Sonnabend, den 18. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 25. Januar d. J.

Mainz, den 3. Januar 1902. (107)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 14 000 kg Graphit, 8 780 kg Stearinlichten, 164 200 kg Schmierseife, 29 200 kg weisser Seife, 195 000 kg kalzinirter Soda, 118 700 kg Stärkegummi (Dextrin), 257 000 Schachteln Streichhölzern und 15 000 Büchsen Putzkrem für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. Januar 1902, Vorm. 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Februar 1902.

Berlin, den 3. Januar 1902. (108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien. Die Lieferung von Holzkohlen, Piassavabesen, Reiserbesen, Stuhlrohr, Streichhölzern, Hanf, Harzfackeln, Bindfaden, Plombenschnur, Brems-, Schnür- und Zugleinen, Lampendochten, Bleiplomben, Lampencylindern, Lampenglocken, Wasserstandsgläsern, Glühlampen und Bogenlichtkohlen soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf Sonnabend, den 1. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ sind uns bis zur Terminstunde einzusenden. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen liegen hier aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Louisenstrasse 10, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag erfolgt bis 22. Februar d. J.

Posen, den 3. Januar 1902. (109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der nachstehend aufgeführten Betriebsmaterialien für die Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903, und zwar:

1. a) 4 800 kg Bindfaden aus Hanf,
   b) 500 kg Plombenschnur aus Hanf,
   c) 8 500 m Bremsleinen aus Hanf,
   d) 7 000 kg Plomben,
   e) 5 500 Stück Harzfackeln,
2. a) 3 500 Stück Piassavabesen,
   b) 3 000 Stück Reiserbesen,
3. 75 000 Stück Lampencylinder,
4. 48 000 Schachteln Zündhölzer (schwedische),
5. 17 000 Stück Bremsknüppel,
6. 142 200 Paar Kohlenstifte zu elektr. Bogenlampen,
7. 2 500 Stück Glühlampen,
8. a) 20 000 Stück Glühkörper für Gasglühlicht,
   b) 4 500 Stück Glühkörperträger,
9. 1 200 Stück Strohdecken

ist Termin auf
den 25. Januar 1902, Vormittags 9 Uhr
im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen bezw. Angebotsbogen sind gegen portofreie Einsendung der Herstellungskosten in baarem Gelde — nicht in Briefmarken — von unserer Kanzlei (Zimmer 83) zu beziehen.

Diese Kosten betragen:
a) 35 ₰ für die Materialien zu 1. a—e,
b) 20 ₰ „ „ „ „ 2. a u. b, 4. u. 8. a u. b,
c) 1 ℳ 40 ₰ für Lampencylinder,
d) 20 ₰ für die Materialien zu 5., 6., 7. und 9.

Es ist anzugeben, für welche Materialien die Bedingungen gewünscht werden.

Angebote, zu welchen die vorgeschriebenen Angebotsbogen nicht benutzt sind, können nicht berücksichtigt werden.

Zuschlagsfrist bis 22. Februar 1902 einschliesslich.

Erfurt, den 28. Dezember 1901. (110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von a) Materialien der Gruppe C XVII, als 1 290 Bogen grauer Pappe, 1 270 Bogen Glanzpappe, 375 kg Schmirgel, 2 900 Bogen Flintstein- und Glaspapier, 42 400 Bogen Schmirgelleinen, 290 Tafeln Filz und b) Materialien der Gruppe C XVI, als 425 kg natürlichem Bimsstein, 715 Stück gepresstem Bimsstein, 200 kg Borax, 1 750 kg Kolophonium, 185 kg Leim, 40 kg blausaurem Kali und 50 kg Schellack ist Termin am 29. Januar 1902, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a) oder b) oder von 35 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a) und b) in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 4. Januar 1902. (111)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 12 Stück ausgemusterten Lokomotiven am 24. Januar 1902, Mittags 12 Uhr. Angebote hierauf sind bis zu diesem Eröffnungstermine versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ an das technische Büreau Stettin, Lindenstrasse 18, Zimmer 158, einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen eingesehen und gegen portound bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. Februar 1902.

Stettin, den 4. Januar 1902. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 1. Berlin, am 8. Januar 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	—	1	Kiste	grüne Heringe —	75	1	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A B	21	1	Ballen	Wachstuch —	30	2	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
3	Fabrikmarke A B & C	—	1	Bund	2 Stielschaufeln —	—	3	Holzwickede	„	
4	A D	8487	1	Kiste	leer —	29	4	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
5	A E C	4510	1	„	Spielw. —	73	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	A G	329	1	„	Maschinentheile —	109	6	Steele N.	K. E.-D. Essen	
7	A F T L	653	1	eis. Fass	leer —	63,5	7	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
8	A H	1/2	2	Pack	leere Getreidesäcke —	57	8	Duisburg	K. E.-D. Essen	
9	A J	2717	1	Kiste	Zündhölzer —	54	9	Glogau	K. E.-D. Breslau	
10	A K & Co.	70382	1	„	Strohhülsen —	22	10	Herne	K. E.-D. Essen	
11	A L	13	1	Bund	2 Stühle —	8	11	Waiblingen	Württemberg. Stsb.	
12	A L	697	1	Ballen	Papier —	41	12	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
13	A M	90	1	Petroleumfass	leer —	28	13	Mannheim	Badische Stsb.	
14	A O	—	1	Korb	Salat —	11	14	Hamburg	K. E.-D. Altona	
15	A P	—	1	Sack	Betten und Bettvorleger	17	15	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
16	A S	24726	1	Kiste	Cigarren —	69,5	16	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
17	A W	100	1	„	Kleider und Lampe —	32	17	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
18	A W	100	1	„	Zollgut —	27	18	Weida	K. E.-D. Erfurt	
19	B	574	1	Fass	Petroleum —	172	19	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
20	B	1082 83	2	Reisekörbe	leer —	22	20	Wilmersdorf=Fried.	K. E.-D. Berlin	
21	B	13405	1	Kiste	Wandkalender —	10	21	Kruschwitz	K. E.-D. Bromberg	
22	B A G	1222	1	Glasballon	leer —	12	22	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
23	B E	1413/4	2	Kisten	mit je 1 gefüllten Blechbüchse	131	23	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
24	B E	1	1	eis. Fass	leer —	40	24	Mannheim	Badische Stsb.	
25	B G W	—	2	Kisten	geb. Pflaumen —	55	25	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
26	B H	717	1	Bund	4 Forken —	6	26	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
27	B L B	2970	1	Ballen	Speck —	55	27	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
28	B L G	802	1	Kiste	? —	18	28	Lichtenberg=Fr.	K. E.-D. Berlin	
29	B N	—	12	—	Blecheimer —	19,5	29	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
30	C A	—	1	Korb	Obst —	19	30	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
31	C A S	971	1	Verschlag	Spielwaaren —	140	31	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
32	C B C	849	1	Bund	6 Stck. Stahl —	30	32	Posen	K. E.-D. Posen	3 m lang.
33	C D	—	1	Sack	Kartoffeln u. Rüben —	90	33	Otterndorf	K. E.-D. Altona	
34	C F B	174	1	„	leere Mehlsäcke —	22	34	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
35	C F H	—	4	Ballons	Schwefelsäure —	270	35	Lahr	Badische Stsb.	
36	C K	120131	1	—	Blechrohr —	10	36	Singen	„	
37	C O	1884	1	Verschlag	Eisenw. —	21	37	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
38	C R	—	1	Sack	Betten, Pantoffeln, Joppe	—	38	G.-A. Marienburg	Marienburg-Mlawka	
39	C S / M B	500 / 4372	1	Stück	Guss —	36	39	Brüggen i/Ha.	K. E.-D. Cassel	
40	D	—	1	—	Russabsperrer —	3	40	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
41	D	18 47	2	Säcke	Lumpen —	59	41	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
42	D	3231	1	Fass	leer —	14	42	Elbing	K. E.-D. Danzig	
43	D	9263	1	Blechdose	Heringe —	13	43	Loburg	K. E.-D. Magdeburg	
44	D C	5257	1	Kiste	Kurzw. —	20	44	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
45	D D S B	—	2	Tonnen	frische Fische —	120	45	Berlin Ost.	K. E.-D. Berlin	
46	D E G H U	433 7	1	Sack	Kaffee —	26	46	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	D R N J G	3435	1	Oelfass	leer —	35	47	Mainz	Direktion Mainz	
48	E ×	—	7	Fässer	leer —	129	48	Erkner	K. E.-D. Berlin	
49	E	91	38	Bund	eis. Roststäbe —	266	49	Rheine	K. E.-D. Münster	zu je 3 Stück.
50	E	2111	1	Kiste	Federwaage —	13	50	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
51	{ [illegible] }	4088	1	„	Feuerwerkskörper —	25	51	Braunschweig	Braunschw. L.-E.	
52	E B	—	1	Petroleumfass	leer —	35	52	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
53	E B	9503	1	Kiste	Porzellan —	154	53	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
54	E C	100	1	„	Gemälde? —	90	54	Berlin H. u. L.	„	
55	E D F	11098	1	„	Mausefallen —	8	55	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
56	E E	1	1	Kübel	Butter —	18	56	Essen N.	K. E.-D. Essen	
57	E G	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	20	57	Lüben	K. E.-D. Breslau	
58	E G	3, 6, 25	3	Säcke	Wallnüsse —	150	58	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
59	E G	28886	1	Sack	Wallnüsse —	45	59	„	„	
60	E L & H W	187 u. 4284	1	eis. Fass	leer —	52	60	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	E M	46	1	in Leinen	Spiegelstufe —	29	61	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
62	E R	5	1	Fass	leer —	17/12	62	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
63	E S	9918	1	Kiste	Eisenwaaren —	?	63	Singen	Badische Stsb.	
64	E W	—	1	Bund	7 Christbäume —	19	64	Posen	K. E.-D. Posen	
65	F	—	1	Fass	Bratheringe —	5	65	„	„	
66	F A T	12767	1	—	Sofa- oder Schrankaufsatz	0,5	66	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
67	F C	8850	1	Kiste	Lakritzen —	30	67	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
68	F C K	13815	1	„	Kaffee —	33	68	Essen Nord	„	
69	F D	I	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	69	Zakrzewo	K. E.-D. Danzig	
70	F & E	391	1	Kiste	? —	34,5	70	Grambow	K. E.-D. Stettin	
71	F F G	1916 u. 2304	2	Fässer	leer —	22	71	Karlsruhe W.	Badische Stsb.	
72	F H	3238	1	Korb	Packstroh —	15	72	Styrum	K. E.-D. Essen	
73	F K	65	1	Kiste	Packstroh —	80	73	Duisburg	„	
74	F T	1/3	3	Kisten	leer —	30	74	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
75	F T	13272	1	Kiste	Limburger Käse —	31	75	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
76	F St Co.	4517	1	Bund	4 Eisengewichte —	17	76	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
77	F Z	233	1	Korb	Wein —	23	77	Gera	K. E.-D. Erfurt	
78	G B	18	1	Oelfass	leer —	? 36	78	Vietnitz	K. E.-D. Stettin	
79	G C	4219	1	Sack	Zucker —	50	79	Twistringen	K. E.-D. Münster	
80	G G	7115	1	Ballen	Manufakturwaaren —	82	80	Memel	K. E.-D. Königsberg	
81	G H	—	1	—	Eisenrohr —	11	81	Würzburg	Bayerische Stsb.	
82	G H	346	1	Kiste	Beleuchtungskörper	16	82	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
83	G J	45	1	Säckchen	Griesmehl —	14	83	Neuss	K. E.-D. Cöln	
84	G K C	6799	1	Kollo	Eisen (Maschinentheil)	5	84	Tilburg	Niederländ. Stsb.	beschr.: Düsseldorf.
85	G P / C N	3676	1	Ballen	Tapeten —	19	85	Heidelberg	Badische Stsb.	
86	G oder C S	8254	1	in Papier	eisernes Tischgestell	9	86	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
87	G S	37701	1	Kiste	1 Kasten —	16	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	G T	1556	1	„	kl. Metallständer —	20	88	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
89	G W	33	2	Stangen	Stahl —	37	89	Gernrode	„	
90	G W	857	1	Kübel	Leber —	18	90	Zwickau	Sächsische Stsb.	verkauft.
91	G W	1948	1	Kiste	Feuerhaken —	60	91	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
92	G W	7882, 4262	2	Fässer	leer —	125	92	Mainz	Direktion Mainz	
93	G W	15552	2	—	Bauerntische in Papier	7	93	Hamburg-Sternschanze	K. E.-D. Altona	
94	H	—	1	Kiste	ger. Fische —	—	94	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	H	2	1	Pack	12 neue Tragkörbe —	8	95	Witzenhausen	K. E.-D. Cassel	
96	H	1694	1	Ballen	Manufakturwaaren —	67	96	Regensburg	Bayerische Stsb.	
97	H	4063	1	Essigfass	leer —	12	97	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
98	H	21380/6	7	Ballen	Tapeten —	125	98	Altendorf-Essen	K. E.-D. Essen	
99	H B	20	1	Pack	5 leere Körbe —	25	99	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
100	H & C	7	1	Kiste	Stärke —	36	100	Plessa	K. E.-D. Halle a/S.	
101	H C	100	1	Pack	2 Schiefertafeln —	5	101	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
102	H C	1202	1	Kiste	Spielwaaren —	142	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	H F	6	1	Sack	Kartoffeln —	47	103	Wanne	K. E.-D. Essen	
104	H G	2188	1	Kiste	leer —	20	104	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
105	H H	—	1	„	Datteln —	32	105	Düren	K. E.-D. Cöln	
106	H H	2	1	Sack	Kartoffeln —	32	106	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
107	H J	931	1	Korb	eis. Gardinenhaken	129	107	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
108	{ HK }	1129 A	1	—	Lampenkugel —	2	108	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
109	H K	3662	1	Kiste	Weingläser —	70	109	Mainz	Direktion Mainz	
110	H L	1/3	3	Korbflaschen	leer —	18	110	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
111	H L	6972	1	Kiste	Lederappretur —	75	111	Heide	K. E.-D. Altona	
112	H & P	5	1	Pack	30 Tafeln —	15	112	Wanne	K. E.-D. Essen	
113	H P	210	1	Tonne	Butter —	64,5	113	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
114	H R	70/75	1	Kiste	Pflaumen —	27,5	114	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
115	H R	3915	1	„	Strohhülsen —	7,5	115	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
116	H S	—	8	Pack	Putzkasten —	10	116	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
117	H S	3	1	Sack	Trockenschnitzel —	37	117	Kruschwitz	K. E.-D. Bromberg	
118	H & S	10/12	3	Pack	leere gebrauchte Säcke	77	118	Gera	K. E.-D. Erfurt	
119	H S	5004	1	Fass	leer —	14	119	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
120	H V	37116	1	Kiste	Flaschen mit Branntwein u. Likör	30	120	Karthaus	„	
121	H W	1	1	„	Marmorplatte —	30	121	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
122	H W	2414	1	Pack	2 Bohrapparate —	9	122	Passau	„	
123	J	1/10	10	Kisten	Zündhölzer —	250	123	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
124	J	12227	1	Kiste	Rasirmesserschalen —	29	124	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
125	J A	4809	1	„	gefüllt —	17	125	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	v. Elberfeld bez.
126	J A C	2123	1	„	? —	23,5	126	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
127	J B	329	1	„	leer —	65	127	Schweidnitz-O.	K. E.-D. Breslau	
128	J B	876	1	Bierfass	leer —	28	128	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
129	J G	—	1	Koffer	? —	50	129	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	Paris.
130	J G	5667	1	Fass	leer —	16	130	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	J G	6420	1	Kiste	Spielw. u. Messer —	17	131	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
132	J H	3	1	Pack	eis. Bolzen —	15	132	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
133	J K	1	1	Korb	l. Säcke —	13,5	133	Cöln	K. E.-D. Cöln	
134	J L	3486	1	Kiste	Maschinentheile —	139	134	Bokellen	K. E.-D. Königsberg	
135	J O	—	1	Bund	Bandeisen —	27	135	Wesel	K. E.-D. Essen	
136	J P	8667	1	Sack	Nüsse —	100	136	Emden	K. E.-D. Münster	
137	J St	321 oder 231 oder 221	1	Ballen	ansch. Läuferstoffe —	23	137	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
138	J	5, 6	2	Pack	10 Kisten ger. Fische	33	138	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
139	J H	128	1	Kiste	Aepfel —	14	139	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
140	K	7	1	Bund	5 runde Roste —	15	140	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
141	K B	1292	1	Kiste	? —	40	141	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
142	K D	681	1	Fass	gefüllt —	27	142	Pritzig	K. E.-D. Danzig	beschr.: Düsseldorf-Derendorf.
143	K E n⁰	63	1	—	Decke —	—	143	Groningen	Niederländ. Stsb.	
144	K L N	40	1	Sack	Werg —	15	144	Neuulm	Bayerische Stsb.	
145	K S	100	1	Korbflasche	Oel —	31	145	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
146	K & W	926/7	2	Fässer	leer —	12	146	Herford	K. E.-D. Hannover	
147	L	—	1	—	eis. Ofendeckel —	3,5	147	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
148	L	23912	1	Kiste	Bisquits —	22	148	Essen H.	K. E.-D. Essen	
149	L C	6305	1	Fass	leer —	16	149	Mainz	Direktion Mainz	
150	L G	4646	1	Bund	6 gedrehte Wagenschwengel	4	150	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
151	L L	1	1	Ballen	Tuch —	16	151	Eila. Kyritz	K. E.-D. Altona	
152	L M	21395	1	Weinfass	leer —	39	152	Kreuznach	Direktion Mainz	
153	L M C	8770 oder 3770	1	Kiste	Kronleuchter —	47	153	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
154	L N	4	1	„	Zollgut —	50	154	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
155	L R	53	1	Fass	leer —	? 40	155	Düren	K. E.-D. Cöln	
156	M	—	2	—	Gusstheile —	3	156	M.-Gladbach a/Speik	„	
157	M	—	12	Bund	rohe Kinderstühle —	55	157	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
158	M weiss	4	1	Sack	leere Gypssäcke —	16	158	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
159	M	15	1	—	Holzrahmen —	1	159	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
160	M	28	1	Fass	Petroleum —	188	160	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
161	M	127 u. 31	2	Petrol.-Fässer	leer —	72	161	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
162	M	981/2	2	Säcke	Bürstenwaaren —	10	162	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
163	M	52745	1	Kiste	leer —	18	163	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	v. Berlin A. B. bez.
164	M B	172	1	eis. Fass	leer —	96	164	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
165	M B A G	—	3	Bierfässer	leer —	68	165	Moabit	K. E.-D. Berlin	
166	M G	76	1	Ballen	Lederriemen —	98	166	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
167	M L B P	28	1	Fass	ansch. Farbe —	109	167	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
168	M M	—	1	Sack	Kartoffeln —	63	168	Neumühl	K. E.-D. Essen	
169	M O	2722	1	Kiste	gefüllt —	117	169	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
170	M P	8408	1	„	leer —	17	170	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
171	M S	II	1	Pack	10 leere alte Säcke (grosse Bettfedernsäcke)	22	171	Magdeburg-Sud.	K. E.-D. Magdeburg	
172	M S	8551	1	Fass	leer —	37	172	Rheine	K. E.-D. Münster	
173	M S	9464	1	Bierfass	leer —	18	173	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
174	N	2	2	—	eis. Kasserollen —	1	174	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
175	N B	—	1	—	Kette, 9,80 m —	17	175	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
176	O	—	1	Bund	Bandeisen —	55	176	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a M.	
177	O gelb	—	1	—	Kohlenkasten —	2	177	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	leer, schwarz gestrichen.
178	O D	1	1	Korb	getr. Kleider —	11	178	Gep.-A. Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
179	O K	1	1	—	Gewicht —	10	179	Coburg	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
180	O M	4557	1	Kiste	durchbrochene, vernickelte, viereckige Eisentheile	22	180	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
181	P	6219	1	—	Eisenplatte —	105	181	Münster	K. E.-D. Münster	2,5 m lang.
182	P H	15031	1	Kiste	leer —	24	182	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
183	P K	10	1	Fass	ansch. Couleur —	29	183	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
184	P N	12	1	Kiste	Aepfelmark in Büchsen	66	184	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
185	P O	8901	1	(Bier-) Fass	leer —	30	185	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
186	R	6	1	Bund	2 Binsenstühle (braun lackirt)	9	186	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
187	R	7431	1	Fass	Mennige —	153	187	Steele N.	„	
188	R C	—	1	Sack	Rosinen —	54	188	Posen	K. E.-D. Posen	
189	R E	10020	1	Fass	leer —	7	189	Ansbach	Bayerische Stsb.	
190	R L	90/708 30	2 2	— —	Achsen — Achsschenkel —	109	190	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
191	S B	—	1	Pack	leere, alte Kartoffelsäcke	15	191	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
192	S & Co.	1115	1	(Spiritus-) Fass	leer —	50	192	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
193	S E	—	6	—	runde Eisenbleche —	107	193	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
194	S E	818	1	Kiste	11 Flaschen Rum —	22	194	Düsseldorf-Reisholz	K. E.-D. Elberfeld	
195	S M	71	1	„	Gesellschaftsspiele —	5	195	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
196	S P	—	1	Sack	Buchweizenmehl —	97	196	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
197	S S	—	1	Bund	5 Röhren —	100	197	Wanne	„	4 m lg.
198	S Z W	41	1	Ballen	Betten —	30	198	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
199	T	17 20	2	—	Bindeleinen —	—	199	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
200	T	280	1	eis. Fass	leer —	59	200	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
201	T	2184	1	Kiste	Holzschachteln —	12	201	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
202	T 3 2	694	1	Säurefass	leer —	32	202	Sagan	K. E.-D. Breslau	
203	T K	1	1	Sack	Eisenwaaren —	48	203	Szillen	K. E.-D. Königsberg	
204	T L	1478	1	Kiste	Hemden und Hosen —	42	204	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
205	T V A und B S	7	1	Bund	Holzschuhe —	11	205	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	Zollgut.
206	v. d. K.	16029	1	Kiste	Bild —	24	206	Leipzig Berl.	K. E.-D. Halle a/S.	
207	V P	2	1	Reisekorb	gefüllt —	22	207	Osterfeld (Bez. Merseburg)	K. E.-D. Erfurt	
208	W roth	—	1	Bund	Maschinentheile —	11	208	Apenrade	K. E.-D. Altona	kl. Kammräder, Scheiben etc.
209	W	483	1	Verschlag	Asbestpappe —	11	209	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
210	W B	5717	1	Stab	□-Stahl —	80	210	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
211	W F Z	—	1	Fass	Därme —	23	211	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
212	W H	2922 7374	2	Kisten	? —	?	212	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
213	W K	20123	2	Blechkannen	leer —	3	213	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
214	W M C	570 504	2	Kisten	Kerzen —	30	214	Herne	K. E.-D. Essen	
215	W P	2321	1	Kiste	Metallplatte —	110	215	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
216	W T	8556	2	Säcke	Rosinen —	61	216	Herne	K. E.-D. Essen	
217	X H V	3130	22	—	Pflugschaare —	76	217	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
218	Z weiss	—	1	—	gusseis. Rohr —	12	218	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
219	Z N und Z Z	14 2	1	Ballen	alte, leere Säcke —	80	219	Bielefeld	„	
220	Z U	—	1	Sack	Oelkuchenmehl —	50	220	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
221	Z W	2317	1	Kiste	gef. —	18	221	Bremen	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
222	Aug. Göbel	—	1	Fass	leer —	75	222	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
223	Barmen weisser Strich	I	2 3	mit Stroh umhüllt	Ausgüsse zur Wasserleitung	—	223	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	aussen schwarz lack.
224	E. Mercier & Co.	131351	1	Korb	Wein —	62	224	Essen H.	K. E.-D. Essen	
225	Esp. Timp (Bologna)	8 u. 10	2	Fässer	leer —	167	225	Stuttgart N.	Württemberg. Stsb.	
226	H. Hülsmann	3234	1	Bierfass	leer —	20	226	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
227	J K London	23	1	—	Kanapee —	10	227	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	Zollgut.
228	Kurtmann Ellersleben	—	1	—	Privatwagendecke —	—	228	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
229	Margain Paris	—	1	Kiste	? —	100	229	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Zollgut.
230	Mülheim	17	1	—	eis. Rohr —	22	230	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	6 m lang.
231	Privatblei: Kaiser, Viersen	—	1	Sack	Kakaoschalen —	16	231	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
232	Ritzenfeld	225	1	Bierfass	leer —	19	232	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
233	U. S. A. Fobdrawak	—	1	Sack	Getreideschrot —	50	233	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
234	Vietz	6613	1	„	Korinthen —	28	234	Vietz	K. E.-D. Bromberg	
235	W S Paul Müller	1	1	Korb	gefüllt —	27	235	Dorsten	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
236	weiss	1	2	Bund	14 Stäbe Rundeisen —	55	236	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
237	blau	II	1	Stück	Blecheimer —	4	237	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	mit Einsatz u. Deckel.
238	—	4	1	Sack	alte Betten —	16,5	238	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
239	—	8	1	Bund	eis. Stangen —	3,7	239	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	in Drahtstärke.
240	—	10	1	„	Eisendraht	25	240	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
241	—	33	1	—	gusseis. Maschinentheil	14	241	Lichtenstein C.	Sächsische Stsb.	
242	—	75	3	Stück	eis. Kochofenschienen	7	242	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
243	grün	132/3	2	—	eis. Achsbuchsen —	2	243	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
244	—	(1035) eingegossen	1	—	Maschinentheil (gusseis. Schutzkappe)	10,5	244	Meissen	Sächsische Stsb.	roth gestrichen.
245	—	1870	1	Spiritusfass	leer —	125	245	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
246	—	2923/5	3	Stangen	Rundstahl —	101	246	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	6109	1	Rolle	Blei —	100	247	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
248	—	7443/44	2	Kisten	anschein. Maschinenth.	264	248	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	7884	1	Fass	Branntwein —	76	249	Lebach	St. Johann=Saarbr.	
250	—	15651	1	„	Bier —	50	250	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
251	—	50357	1	Sack	ansch. Nudeln —	10,5	251	Eppstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
252	grüner Strich	—	1	Pack	4 kl. Schraubenkapseln	1	252	Klemzow	K. E.-D. Stettin	
253	roth ///	—	1	—	Eisentheil —	2	253	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
254	grün ><	—	1	—	Ofenrohr —	3	254	Lauenburg a/E.	K. E.-D. Altona	
255	000 weiss	—	1	—	Eisenblechrohr —	3	255	Prostken	Ostpreuss. Südb.	1,25 m.
256	Ruhrort	12	1	Sack	Kartoffeln, weisse —	48	256	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
257	△ blau	—	1	—	verzinktes Rohr —	9	257	Werdau	Sächsische Stsb.	
258	B	183	1	Kübel	Fleischwaaren —	30	258	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
259	M	20234	1	Kiste	Rum —	33	259	Posen	K. E.-D. Posen	
260	564 / 564	17 / 18	2	Bll.	Kaffee —	?	260	Querfurt	K. E.-D. Halle a/S.	
261	161	11416	1	Kiste	Spielwaaren —	296	261	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
262	369 C	1738	1	„	Spielw. —	62	262	„	„	
263	O	24725	1	Fass	ansch. Cichorien —	325	263	Mehlsack	K. E.-D. Königsberg	
264		4	1	Pack	l. Cementsäcke —	7	264	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	Oppelner Portl.-Cementfabrik vormals F. W. Grundmann.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
265	—	—	1	Pack	eis. Achsen —	9	265	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	Packet*)	messing. Achskapseln	2	266	Schalke	„	*) i. gr. Papier.
267	—	—	1	Sack	Apfelsinenschalen —	10	267	Jessnitz	K. E.-D. Halle a/S.	
268	—	—	1	—	neuer Ausziehtisch —	47	268	Kreuznach Stadtb.	Direktion Mainz	in Stroh und Leinen verpackt.
269	—	—	1	Sack	Backobst und Kartoffeln	50	269	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
270	—	—	1	„	eis. Bänder	40	270	Heidelberg	Badische Stsb.	
271	—	—	2	Bund	39 Stäbe Bandeisen —	31	271	Cöln Eilg.-A.	K. E.-D. Cöln	
272	—	—	1	Blechballon	gefüllt —	13,5	272	Holzwickede	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	Korb	leere Blechflasche —	10	273	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
274	—	—	2	Ringe	dünne Bleirohre —	58	274	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a M.	in Stroh.
275	—	—	1	—	eis. Bolzen	2,5	275	Herford	K. E.-D. Hannover	
276	—	—	1	Sack	5 Laib Brot -	8,5	276	Backnang	Württemberg. Stsb.	
277	—	—	1	Kiste	Butter —	19,5	277	Steele N.	K. E.-D. Essen	
278	—	—	1	Bund	2 Christbäume —	36	278	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
279	—	—	1	Sack	leere Cementsäcke —	9	279	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
280	—	—	1	Verschlag	leere Cigarrenkisten –	29	280	Walden	K. E.-D. Bromberg	
281	—	—	1	„	Konserven —	17	281	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Reisekorb	Damenkleider —	36,5	282	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	—	Dammhirschkuh —	24	283	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
284	—	—	1	Bund	3 Drahtmatten —	6	284	Halle a S.	K. E.-D. Halle a/S.	
285	—	—	1	Korb	Drahtnägel —	65	285	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	2	—	Drahtseile	—	286	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a M.	15 u. 20 m lang.
287	—	—	1	Säckchen	Eiergraupen —	12,5	287	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	Stab	Eisen —	18	288	Hardegsen	K. E.-D. Cassel	
289	—	—	1	Bund	7 Stangen Eisen —	40	289	Eil.-A Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
290	—	—	1	Stab	⊐-Eisen mit Gewinde	21,5	290	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	5,40 m lg., 3 cm Durchm.
291	—	—	1	Stange	⊔-Eisen, 5 m lg. —	15	291	Posen	K. E.-D. Posen	
292	—	—	2	Stangen	Eisen u. Roste —	1680	292	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
293	—	—	1	Tafel	Eisenblech, neu —	18	293	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	Bund	Eisendraht —	37	294	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	5 m lg.
295	—	—	1	—	neue Eisenklammern —	13	295	Halle a S.	K. E.-D. Halle a/S.	z. Befest. v. Dachrinnen.
296	—	—	1	—	gebog. Eisenröhre —	4	296	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	1	Stück	verzinktes Eisenrohr —	8	297	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
298	—	—	2	—	schwarze Eisenröhren	10	298	Lübeck	Lübeck-Büchener E.	
299	—	—	3	Stück	Eisentheile mit Kette —	6	299	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
300	—	—	12	—	Eisentheile —	18	300	Speldorf	K. E.-D. Essen	Form: □
301	—	—	1	—	Eisenwaare —	1	301	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	ansch Verzierung.
302	—	—	1	Sack	feuerfeste Erde —	10	302	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
303	—	—	1	—	Fahrradlaterne —	0,26	303	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
304	—	—	1	Fass	leer —	32	304	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
305	—	—	1	„	gefüllt —	304	305	Villingen	Badische Stsb.	
306	—	—	2	Fässer	leer —	80	306	Düren	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	—	eis. kl. Fensterflügel —	2	307	Tütz	K. E.-D. Bromberg	
308	—	—	1	Verschlag	gusseis. Fensterrahmen	71	308	Neuss	K. E.-D. Cöln	
309	—	—	1	Pack	3 Fensterstangen —	7	309	Godesberg	„	
310	—	-	1	„	2 eis. Feuerhaken —	12	310	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	neu.
311	—	—	1	Korb	fr. Fische —	66	311	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
312	—	—	1	—	Flacheisen —	35	312	Calau	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
313	—	—	1	Stange	Flacheisen —	18	313	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	3,55 m lg.
314	—	—	1	—	alter Flaschenzug —	26	314	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
315	—	—	1	Holzkiste	Frauenkleid., Ziehharmonika, Wäsche etc.	19	315	Czerwinsk	K. E.-D. Danzig	
316	—	—	1	Pack*)	5 Stück fertige Gardinenleisten	3	316	Göttingen	K. E.-D. Cassel	*) in grauem Papier.
317	—	—	1	—	4 Gardinenstangen —	2	317	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
318	—	—	1	—	Gaslaterne mit Schlauch, 1,30 m	—	318	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
319	—	—	1	—	Gasöllampe —	—	319	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
320	—	—	2	—	Gasrohre —	22	320	Berlin H. u. L. Bhf.	K. E.-D. Berlin	6 m lg.
321	—	—	2	Bund	Gasrohre —	70	321	Osterwald	K. E.-D. Hannover	
322	—	—	2	„	13 Gasrohre —	—	322	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	1	„	5 Gasrohre —	39	323	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
324	—	—	1	—	verz. Gasrohrknie —	2	324	Pr.=Holland	K. E.-D. Königsberg	
325	—	—	1	Blecheimer	Gelee —	12	325	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
326	—	—	1	Sack	Gemüse —	40	326	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
327	—	—	1	„	Gerbstoff —	46	327	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
328	—	—	1	Gestell	leer —	?	328	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
329	—	—	1	Bund in Stroh	Glas —	8	329	Mrotschen	K. E.-D. Bromberg	
330	—	—	1	Sack	Glaswaaren (Flaschen)	86	330	Posen	K. E.-D. Posen	
331	—	—	1	Fass	Gurken —	60	331	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
332	—	—	3	Stck.	Guss: 2 Ofenfüsse u. 1 Rundrost	2	332	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
333	—	—	1	—	Gusstheil (rund) —	29	333	München=Südbhf.	Bayerische Stsb.	
334	—	—	1	Kiste	Hängelampe —	14	334	Durlach	Badische Stsb.	
335	—	—	1	Sack	Hafer —	48	335	Duisburg	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	Pack	eis. Hakennägel —	5	336	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
337	—	—	1	„	2 Halter für Portièrenstangen	0,5	337	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
338	—	—	1	Sack	fr. Hammelfleisch —	12	338	Posen	K. E.-D. Posen	
339	—	—	1	—	Handgriff zu 1 Dreher	2	339	Würzburg	Bayerische Stsb.	
340	—	—	1	Handkoffer*)	gef. —	11	340	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	*) in grauer Leinewand.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
341	—	—	1	schwarze Handtasche	— —	7	341	Gep.-A. Freystadt	K. E.-D. Danzig	859 Danzig-Freystadt.
342	—	—	1	—	Haut —	5	342	Immendingen	Badische Stsb.	
343	—	—	1	—	Haut —	23	343	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	—	Herrenfahrrad —	20	344	Gep.-A. Rheine	K. E.-D. Münster	
345	—	—	1	Schliesskorb	Herrenkleider —	25	345	Gep.-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
346	—	—	3	Stück	Holzböcke —	81	346	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
347	—	—	1	—	hölzernes Hohlmaass (0,5 Hektoliter)	8	347	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
348	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	21	348	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
349	—	—	1	"	Holzwaaren —	13,5	349	Döbeln	Sächsische Stsb.	
350	—	—	4	—	weisse Hühner —	—	350	Brockau	K. E.-D. Breslau	
351	—	—	3	—	Jauchekübel aus Zink	5	351	Oppenheim	Direktion Mainz	
352	—	—	1	Sack	Kaffee —	27,4	352	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
353	—	—	1	Ballen	alte Kaffeesäcke, leer	26	353	Biebrich Rhb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
354	—	—	1	Pack	10 Kaminschieber —	11	354	Eschweiler	K. E.-D. Cöln	
355	—	—	1	neue Kanne	leer —	? 5	355	Selters i/W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
356	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	70	356	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
357	—	—	1	"	Kartoffeln —	35	357	Wanne	K. E.-D. Essen	
358	—	—	1	"	Kartoffeln —	65	358	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
359	—	—	1	"	Kartoffeln —	100	359	Charlottenburg G. B.	K. E.-D. Berlin	
360	—	—	3	Säcke	Kartoffeln —	150	360	Barmen=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	gelber Kasten	? —	24	361	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
362	—	—	1	Bund	eis. Kette —	23	362	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
363	—	—	1	—	Kette, 5,60 m —	16	363	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
364	—	—	1	—	Kette, 5,50 m —	70	364	Aachen	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
365	—	—	1	Pack	6 Kinderkastenwagen	6	365	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	[1])
366	—	—	1	—	Kindersportwagen —	2	366	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
367	—	—	1	—	Kinderstuhl —	2	367	Dresden=A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
368	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Kleider —	26	368	Stolberg Mühle	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	Sack	Kleider etc. —	23	369	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
370	—	—	1	—	Kleiderschrank mit einer Thür	62	370	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
371	—	—	1	Pack in Papier	Kleidungsstücke (1 Kleid alt, 1 Paar alte Strümpfe etc.)	2	371	Goldbeck	K. E.-D. Magdeburg	
372	—	—	4	Pack	198 alte gebr., theilweise zerrissene Kleiesäcke	149	372	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
373	—	—	4	Satz	Kochherdringe —	30	373	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	ohne Deckel.
374	—	—	1	Wagen	Kohlen —	10 000	374	Braunschweig N.	Braunschweig. L.-E.	29059 Mgd. (aus 27535 Bsl.)
375	—	—	1	Korbballen	ansch. Kollodium —	39	375	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
376	—	—	1	Bund	3 neue Kübel —	11	376	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
377	—	—	1	—	Kuchenblech, rund —	0,1	377	Meschweiler	St. Johann=Saarbr.	
378	—	—	1	Rolle	Kupferblech —	28	378	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
379	—	—	1	in Leinen	neuer Kupferdraht —	27	379	Hannover	K. E. D. Hannover	3 mm stark.
380	—	—	1	—	eiserne Kurbel mit Holzgriff	2	380	Giessen	K. E.-D. Cassel	
381	—	—	1	—	10 gusseis. Lampenkugeln	20	381	Worms	Direktion Mainz	
382	—	—	1	Ballen	Leder —	57	382	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
383	—	—	1	"	Lederabfälle —	29	383	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
384	—	—	1	Blecheimer	Lederfett —	10	384	Erfurt	K E.-D. Erfurt	
385	—	—	1	Sack	Leinsamen —	13,5	385	Neumünster	K. E.-D. Altona	
386	—	—	1	Pack	2 Lenkachsen —	19	386	Cöln=Ger.	K. E-D. Cöln	
387	—	—	1	Spahnkorb	Mahagonilaub —	71	387	Gep.-A. Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
388	—	—	1	—	eis. Maschinentheil mit 4 Löchern	7	388	Freiberg	Sächsische Stsb.	
389	—	—	1	Sack	feuchte Masse (ansch. Laugenrückstände)	12	389	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
390	—	—	1	"	Mehl —	80	390	Mrotschen	K. E.-D. Bromberg	
391	—	—	1	"	altes Messing —	15	391	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
392	—	—	1	—	Messingrohr, neu —	2	392	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	2 m l., 4 cm Durchm.
393	—	—	1	Pack	Messingwaaren —	23	393	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	1	"	Modell eines Kammrades	5	394	Osnabrück Br. Bhf.	K. E.-D. Münster	

[1]) Alte Gepäck-Nr. 121 von Grünhainichen-Dresden=Alt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
395	—	—	1	schwarzer Musterkoffer	—	7,5	395	Gep.-A. Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
396	—	—	1	—	Nachtkommode ohne Oberplatte	11	396	Neumünster	K. E.-D. Altona	
397	—	—	1	Korb	Obst	10	397	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
398	—	—	1	Stück	eis. Ofen	45	398	Herne	K. E.-D. Essen	
399	—	—	1	in Papier	Ofen	46	399	Mülheim Ruhr	"	
400	—	—	1	—	Ofenkrone	1	400	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	Gussbronze.
401	—	—	1	—	Ofenrohr	8	401	Düsseld.-Der.	"	
402	—	—	1	Pack	3 Ofenrohre	—	402	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
403	—	—	1	—	Ofentheil	20	403	Herne	K. E.-D. Essen	
404	—	—	1	Korb	Ofentheile	12	404	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
405	—	—	1	Rolle	Papier	10	405	"	"	
406	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	70	406	Emmerich	K. E.-D. Essen	
407	—	—	1	—	Pflugschaar	—	407	Heidelberg	Badische Stsb.	
408	—	—	1	Bund	1 Pickel, 2 Schaufeln	8	408	Eilgutabf. Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
409	—	—	1 1	— —	Plan Leine	120	409	Berlin Stettin.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
410	—	—	1	Korbflasche	Politurlack	29	410	Urach	Württemberg. Stsb.	
411	—	—	1	Eimer, gelb	Preisselbeeren	9,5	411	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
412	—	—	1	—	Privatdecke, alt	—	412	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
413	—	—	1	—	Pumpentheil	10	413	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
414	—	—	3	—	Puppenwagen	10,5	414	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
415	—	—	1	Pack	Putzkasten	2	415	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
416	—	—	1	Bund	Quadrateisen	47	416	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	—	alt., gusseis. Rad	3	417	Glatz	K. E.-D. Breslau	
418	—	—	2	—	gusseiserne Räder	11	418	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
419	—	—	1	—	eis. Rahmen u. 4 Rollen	135	419	Hamm i/W.	"	Streckenfund.
420	—	—	1	Reisekorb	gefüllt	24	420	Büchen	K. E.-D. Altona	
421	—	—	1	"	leer	6	421	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
422	—	—	1	"	leer	15	422	Halle a/S.	"	
423	—	—	1	—	eis. Riemscheibe	27	423	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
424	—	—	1	—	gusseiserne Riemscheibe	252	424	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
425	—	—	1	Stück	eis. Rohr	3	425	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
426	—	—	1	—	eis. Rohr, 52 cm lang	15,5	426	Hamm	K. E.-D. Essen	
427	—	—	1	Pack	4 eis. Rohre	52	427	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
428	—	—	2	Stück	gusseis. Rohre	735	428	Bromberg	"	1 Rohr schadhaft.
429	—	—	2	"	rothe Rohre mit Seitenstützen	13	429	Posen	K. E.-D. Posen	ca. 2,5 m lang.
430	—	—	3	—	eis. Rohre	—	430	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
431	—	—	3	—	eis. Rohre mit Gewinde	99	431	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	5,5 m lang.
432	—	—	6	—	eis. Rohre	45	432	Bünde Westf.	K. E.-D. Münster	
433	—	—	6	—	eis. Rohre	83	433	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
434	—	—	1	gelber Rohrplattenkoffer	—	18	434	Gep.-A. Hannover	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	—	Rohrstuhl	5	435	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
436	—	—	1	Bund	2 Rohrstühle	11	436	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	—	Rost	4	437	Posen	K. E.-D. Posen	
438	—	—	1	Sack	weisse Rüben	32	438	Capellen a/Rh.	Direktion Mainz	
439	—	—	1	Bund	3 Stangen Rundeisen	7	439	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
440	—	—	1	"	15 Stangen Rundeisen	51	440	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
441	—	—	5	Stangen	Rundeisen	195	441	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
442	—	—	1	Pack	26 Stück l. g. Säcke	25	442	Kruschwitz	K. E.-D. Bromberg	
443	—	—	1	"	32 l. Säcke	26	443	Posen	K. E.-D. Posen	
444	—	—	1	Sack	Säcke	11	444	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
445	—	—	1	"	leere Säcke	17	445	Hof	Sächsische Stsb.	
446	—	—	1	"	l. Säcke	29	446	Warendorf	K. E.-D. Münster	
447	—	—	1	"	l. Säcke	32	447	Weinheim Hbf.	Main-Neckarbahn	
448	—	—	1	Pack	Sägen	4	448	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
449	—	—	1	Fass	Sauerkraut	134,5	449	Borbeck	K. E.-D. Essen	
450	—	—	1	Korbballon	Säure	60	450	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
451	—	—	1	"	Säure	76,5	451	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
452	—	—	1	Bund	2 Schraubenverbindungsstangen	15	452	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
453	—	—	1	(in Stroh)	Schreibtisch	60	453	Schalke	K. E.-D. Essen	
454	—	—	1	Korbfl.	Schwefelsäure	75	454	Basel B.	Badische Stsb.	
455	—	—	6	—	kieferne Schwellen	216	455	Osnabrück	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
456	—	—	1	(in Lappen)	Sense	1	456	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
457	—	—	1	—	Sportwagen	11	457	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	bez. Hamburg H. 11./12.
458	—	—	1	—	Spülkasten	10	458	Dortmund	K. E.-D. Essen	mit Abflussrohr.
459	—	—	1	Bund	Stabeisen	49	459	Essen N. Fil. Kr.	"	
460	—	—	1	"	Stabeisen, 3 kantig	32	460	Peine	K. E.-D. Hannover	
461	—	—	1	"	Stahl	53	461	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
462	—	—	1	Pack	eis. Stangen für Zuggardinen	15	462	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
463	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	—	463	Dülmen	K. E.-D. Münster	9087 El.
464	—	—	1	Korb	Steinkrüge —	35	464	Darmstadt	Direktion Mainz	
465	—	—	1	Bll.	Stramin —	11	465	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
466	—	—	1	Bund	Stühle —	8	466	Steele Nord	„	
467	—	—	1	Bll. *)	vermuthlich Tapetenmuster	22	467	Schöneberg Mil.-B.	Militär-Eisenbahn	*) in gr. Leinwand.
468	—	—	4	—	Taue, je 15,5 m u. 4 cm ⌀	—	468	Worms	Direktion Mainz	Dienstgut.
469	—	—	1	Korb	Thürangeln, Vieh- u. Kohlenlöffel	50	469	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
470	—	—	1	Verschlag	Tisch —	49	470	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
471	—	—	1	—	eis. Topf —	12	471	Steinfeld	Oldenburgische Stsb.	
472	—	—	2	—	Unterlaghölzer —	—	472	Heidelberg	Badische Stsb.	Dienstgut.
473	—	—	2	—	def. eis. Viehlöffel —	6	473	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
474	—	—	1	Ballen	Wachs —	60	474	Augsburg	Bayerische Stsb.	
475	—	—	1	Reisekorb	Wäsche, Civilrock —	13	475	Naumburg a/S. H. B.	K. E.-D. Erfurt	
476	—	—	1	„	Wäsche —	27	476	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
477	—	—	1	—	Waffeleisen —	2,5	477	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
478	—	—	1	—	alt. Wasserleitgs.-Rohr	20	478	Mengen	Württemberg. Stsb.	
479	—	—	1	Pack	leere Weidenkörbe —	11,5	479	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
480	—	—	1	Kiste	Weihnachtssachen —	9	480	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
481	—	—	1	Korb	Weihnachtssachen —	10	481	„	„	
482	—	—	1	Fass	Wein —	46	482	Mainz	Direktion Mainz	
483	—	—	1	Fass in Leinen	ansch. Wein —	?	483	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
484	—	—	1	Sack	Weinstein —	100	484	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
485	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	103	485	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
486	—	—	1	Verschlag	Wiegenpferd —	17	486	Neuss	K. E.-D. Cöln	
487	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	37	487	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
488	—	—	3	Stangen	Winkeleisen —	54	488	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
489	—	—	1	in Papier	Wringmaschine —	9	489	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	bez.: Altona 14/12.
490	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	41	490	Chemnitz	Sächsische Stsb.	v. Magdeburg=Sudenb. bez
491	—	—	1	Karton **)	Zollgut —	8	491	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	**) in Leinen.

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C J	2083	1	Ballen	Leinwand —	16	1	Székelyhid	Ungarische Stsb.	von Roznau.
2	K K St B	641	1	Stück	Kette —	25	2	Szabadka	„	von Leipzig.
3	R M	147	1	Ballen	Schaffelle —	93	3	Budapest dunapart	„	von Belgrád.
4	W K	4989/91	3	Kisten	Instrumente —	120	4	Varasd	„	von Schwarzenberg.
5	—	—	1	Sack	Bohnen —	100	5	Fiume	„	von Stolac dagegen Abgang.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 4. | 11. Januar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die finanziellen Ergebnisse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Rechnungsjahr 1900.

Die Main-Neckarbahn.

Nachrichten:

Deutschland: Die preuss. Thronrede. — Etatsrede des preuss. Finanzministers. — Neue Dienstanweisungen für Bahnwärter u. Weichensteller u. für Lokomotivführer u. Heizer. — Unterhaltung der Dienstuhren bei den preuss.-hess. Staatsbahnen. — Neue Verkehrskontrolordnung der preuss.-hess. Staatsbahnen. — Umbau der Leipziger Bahnhöfe. — Personentarifreform. — Beuthaufgabe des Vereins deutscher Maschineningeniöre. — Verein oldenburgischer Eisenbahner. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Die österr. Privatbahnen im Jahre 1901. — Karawankentunnel. — Oesterr. Nordwestbahn. — Lokalbahn Wottitz-Selcan. — Schutzvorrichtungen an den Motorwagen der elektr. Strassenbahnen. — Traumatische Neurose. — Christbaumfeier.

Ungarn: Die Dienstpragmatik der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft. —

Uebrige europäische Länder: Internat. Schlafwagengesellschaft Brüssel. — Eisenbahnzufuhr durch Tramways in Frankreich. — Einnahmen u. Aktienkurs der französ. Eisenbahnen. — Simplontunnel. — Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz. — Italienische Kommission zur Vorberathung der neu abzuschliessenden Eisenbahnbetriebsverträge. — Elektr. Bahn von Neapel nach der Vesuvstation.

Fremde Welttheile: Wie es beim Bau der mittelasiatischen Bahn zugegangen ist. — Nagara-Rajasima E. (Siam). — Asiatisch-amerikanische Verbindungsb. — Abessinische Bahnen. — Eisenbahnunfall auf der Newyorker Centralb. — Von den amerikan. Eisenbahn.-Ges. betriebene Dampfschiffahrtsunternehmungen.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die finanziellen Ergebnisse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im letzt abgeschlossenen Rechnungsjahre 1900.

Die seit Jahren fortgeschrittene wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands hatte den Eisenbahnen viel Verkehr zugeführt und bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft durch eine gleichzeitige pflegsame Behandlung des Betriebsaufwandes überraschend hohe Betriebsüberschüsse gezeitigt.

Wiewohl das jetzt abgeschlossene Etatsjahr 1900 schon unter dem Druck der inzwischen allgemein eingetretenen wirthschaftlichen Stockung zu leiden hatte, muss das finanzielle Ergebniss doch noch als ein günstiges bezeichnet werden, zumal wenn man erwägt, dass die in den Zeiten der Hochfluth emporgeschnellten Materialpreise die Eisenbahnen im Jahre 1900 noch schwer belasteten. Trotzdem ist der Betriebsüberschuss der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, welcher

1896 . . .	503 899 000 ℳ	1898 . . .	536 630 000 ℳ
1897 . . .	531 677 000 „	1899 . . .	563 418 000 „

betrug, im Jahre 1900 auf 564 218 000 ℳ gestiegen.

Auch der Betriebskoeffizient (das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen) ist bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ein günstiger geblieben, wie nachfolgende Zusammenstellung erkennen lässt.

Der Betriebskoeffizient hat betragen nach der Reichsstatistik

	im Jahre				
	1896	1897	1898	1899	1900
bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft . .	54,17	55,27	57,53	57,95	59,48
bei der bayerischen Staatsbahn	60,04	60,43	68,15	69,30	72,78
„ „ württembergischen Staatsbahn	61,23	62,22	63,78	68,29	70,28
„ „ sächsischen Staatsbahn	63,23	66,28	72,91	75,42	75,84
„ „ badischen Staatsbahn*)	62,81	62,06	67,30	66,04	78,04
„ „ Main-Neckarbahn . . .	64,66	64,51	68,97	77,18	72,69

*) Der badische Koeffizient wird sich infolge einer nachträglichen Berichtigung bei der Materialienrechnung um einige Prozente günstiger stellen.

Ebenso hat sich bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft die Rente auf der bisherigen Höhe gehalten. Sie hat nach der Reichsstatistik betragen:

	im Jahre				
	1896	1897	1898	1899	1900
bei der preussischen Staatsbahn	7,16	7,15	7,09	7,30	7,17
„ der bayerischen Staatsbahn	4,17	4,25	3,72	3,70	3,38
„ „ sächsischen Staatsbahn	5,22	4,85	4,33	3,92	3,87
„ „ württembergischen Staatsbahn	3,30	3,31	3,46	3,11	2,91
„ „ badischen Staatsbahn .	4,38	4,72	4,45	4,85	3,27

Der Antheil Hessens an den Betriebsüberschüssen hat betragen:

1897 = 10 843 000 ℳ	1899 = 11 344 000 ℳ
1898 = 10 798 000 „	1900 = 11 603 000 „

Die auf Grund des Eisenbahngarantiegesetzes berechneten Beiträge der preussischen Staatsbahnen zu den anderweitigen etatsmässigen Ausgaben des Staates sind von Jahr zu Jahr gestiegen. Sie betrugen:

1892 . .	95 801 000 ℳ	1897 . .	204 270 000 ℳ
1893 . .	137 998 000 „	1898 . .	239 162 000 „
1894 . .	145 742 000 „	1899 . .	268 075 000 „
1895 . .	172 080 000 „	1900 . .	295 820 000 „
1896 . .	185 358 000 „		

Bei Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft wird man wohl in Betracht ziehen müssen, dass bei dieser Verwaltung alle Erweiterungs- und Ergänzungsbauten bis zum Betrage von 100 000 ℳ für jedes einzelne Objekt als Betriebsausgabe verrechnet werden und dass neben den Kosten der Erneuerung und des Ersatzes noch viele Millionen für Vermehrung des Fuhrparks und Verstärkung des Oberbaues unter den ordentlichen Betriebsausgaben jährlich

Platz finden. Wie wir schon früher ausführten, trägt ein grosser Verwaltungskörper die Vorbedingungen für ein stetiges Erträgniss im erhöhten Maasse in sich und bietet daher einen grossen Schutz gegen die jeweiligen Schwankungen des Wirthschaftslebens.

Es kann dies auch nicht Wunder nehmen, wenn man erwägt, dass bei einem Einnahmeetat von annähernd ein einhalb Milliarde eine Mehrausgabe in Höhe von 15 000 000 *M.* den Betriebskoeffizienten erst um 1 % steigert und dass bei einem Anlagekapital von 7,8 Milliarden der Betriebsüberschuss schon um 78 000 000 *M* zurückgehen kann, ehe die Rente um ein volles Prozent fällt.

In diesem Rahmen wollen auch die Verhältnisse des noch bis zum 31. März d. J. laufenden Rechnungsjahres 1901 beurtheilt sein. Der preussische Herr Finanzminister hat in seiner jüngst gehaltenen Etatsrede den bei der Staatseisenbahnverwaltung für das laufende Etatsjahr zu erwartenden Minderüberschuss auf 46 000 000 *M* angegeben, das wären noch nicht 3/5 % Rente.

Die Rentabilität der preussischen Staatsbahnen bleibt danach selbst in dieser verkehrsschwachen Zeit eine verhältnissmässig günstige. Einen grossen Stützpunkt für den Betrieb wird nach der Thronrede für die nächste Zeit der Eisenbahnbau abgeben, da die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft noch über Baumittel in Höhe von mehreren hundert Millionen Mark verfügt, zu denen durch den Etat für 1902 erhebliche neue Mittel hinzutreten. Die kräftige Entfaltung einer Bauthätigkeit wird der Industrie, den Arbeitern, nicht zum wenigsten aber auch dem Eisenbahnbetrieb in vielfacher Beziehung zu Gute kommen. Auch nach dieser Richtung hin zeigt sich also wieder, wie ein grosses, in sich geschlossenes Betriebsunternehmen die Macht- und Hilfsmittel in sich trägt, um sich und andere über schwierige Zeiten hinwegzuhelfen. v. M.

Die Main-Neckarbahn.

Bei den gegenwärtigen Verhältnissen dürfte für die Leser dieser Zeitung eine Darstellung über das Main-Neckarbahnunternehmen nicht uninteressant sein. Es handelt sich hierbei um ein merkwürdiges Gebilde aus den Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens, um eine der ältesten Bahnen Deutschlands, zugleich um eine den Süden mit dem Norden verbindende Hauptlinie. Das wesentliche können wir der verdienstvollen, von dem Direktionssekretär Scheyrer zum 50. Jahrestage der Eröffnung des Betriebes der Main-Neckarbahn im Jahre 1896 verfassten Denkschrift „Geschichte der Main-Neckarbahn“, aus den jährlich von der Verwaltung herausgegebenen Geschäftsberichten, aus der Reichsstatistik und aus den über die Rechtsverhältnisse der Bahn bestehenden Verträgen entnehmen.

Die Main-Neckarbahn ist eine Gemeinschaft der drei Staaten Baden, Hessen und Preussen zum Zwecke des für gemeinschaftliche Rechnung auszuführenden Betriebes der jedem Territorialstaat innerhalb seines Landesgebietes zu Eigenthum gehörenden zweigleisigen Haupteisenbahnlinien Frankfurt-Darmstadt-Friedrichsfeld-Heidelberg und Friedrichsfeld-Schwetzingen. Die Main-Neckarbahn führt gleichzeitig für badische Rechnung den Betrieb auf der Abzweigung Friedrichsfeld-Mannheim und für hessische Rechnung den Betrieb auf den anschliessenden hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth. Das einzelne wird weiter unten auseinander gesetzt und es wird am Schlusse das wegen der Main-Neckarbahn und der genannten hessischen Nebenbahnen infolge des preussisch-hessischen Eisenbahn-Staatsvertrages vom 23. Juni 1896 zwischen Preussen und Hessen bestehende Verhältniss erörtert werden. Auf das Verhältniss zu Baden, dem dritten Theilhaber an der Main-Neckarbahngemeinschaft, ist nach der gegenwärtigen Rechtslage diese zwischen den beiden anderen Theilhabern bestehende innere Beziehung formell ohne Einfluss.

1. Vorgeschichte der Main-Neckarbahn. Eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt und Mannheim über Darmstadt war schon im Jahre 1836 von einem Darmstädter Komitee erstrebt worden. Dessen Anträge fanden Verwirklichung in einem am 10. Januar 1838 zwischen Hessen, Baden und der freien Reichsstadt Frankfurt wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main (Mannheim-Darmstadt-Frankfurt) geschlossenen Staatsvertrage. Nach den Bestimmungen des letzteren sollten Hauptstationsplätze bei Mannheim (auf dem linken Neckarufer, also mit einer Eisenbahnbrücke über den Neckar), Darmstadt und Sachsenhausen (also ohne Mainbrücke nach Frankfurt) angelegt werden. Hessen sollte eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Bahn konzessioniren. Baden und Frankfurt sollten dann gleichförmige Konzessionen je für ihr Gebiet ertheilen. Baden verpflichtete sich, von Mannheim das Rheinthal hinauf eine Bahn von gleicher Länge wie die Linie Sachsenhausen-Mannheim und mit gleicher Spurweite zu erbauen. Schon damals also trat Mannheim als Verkehrspunkt hervor; wir werden sehen, dass ihm in Bezug auf die Hauptrichtung der Bahn zunächst noch Heidelberg den Rang ablief. Freilich hatte Mannheim damals einen Wasserumschlagsverkehr von nur etwa 50 000 t, während dort im Jahre 1900 in diesem Verkehre rund 5 300 000 t behandelt worden sind. Das obengenannte Komitee für die Bahnlinie Frankfurt (Sachsenhausen)-Darmstadt-Mannheim liess zwar auf Grund des 1838er Staatsvertrages ein Projekt für die Linie aufstellen, es gelang ihm jedoch nicht, das auf etwa 6 Millionen Gulden veranschlagte Kapital zu beschaffen. Versuche, die hessische Regierung zur Vermittelung wegen der Kapitalbeschaffung oder zur Uebernahme einer Staatsgarantie zu bewegen, schlugen fehl, und so stellte das Komitee endlich im Jahre 1841 seine Thätigkeit ein. Die Eisenbahnwünsche der Gegend waren aber damit nicht zu Grabe getragen; sie machten sich um so stärker geltend, als inzwischen die Taunusbahn hergestellt und Baden mit dem Bau einer Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg sowie von da ab südlich vorgegangen war und im Anschluss an diese Verbindungen sich die Schaffung einer grossen, den Norden des westlichen Deutschlands von der Weser ab über Frankfurt mit dem Süden verbindenden Linie als eine wirthschaftliche Nothwendigkeit erwies. Das Privatkapital zog sich von derartigen grossen Unternehmungen noch vielfach zurück, wie die Erfahrungen des Darmstädter Komitees gezeigt hatten. Baden war mit dem Bau auf Staatskosten vorangegangen; auch die Linie von der Weser über Cassel und Giessen nach Frankfurt konnte nach Lage der Verhältnisse nur durch Eintritt der drei Territorialstaaten Hessen-Cassel, Frankfurt und Hessen-Darmstadt zustande kommen; ähnlich lagen die Verhältnisse für das zum Theil auf Frankfurter, zum Theil auf hessen-darmstädter Gebiet herzustellende Projekt einer Eisenbahn von Sachsenhausen nach Offenbach. So entschloss sich denn die grossherzoglich hessische Regierung, um diese Linien und zugleich die von Frankfurt über Darmstadt südlich führende Bahn zu ermöglichen, grundsätzlich zum Staatsbahnsystem, ein Grundsatz, der freilich später mit Konzessionirung der Linien der hessischen Ludwigsbahn völlig verlassen und der wohl mit Verstaatlichung dieser Linien und mit Abschluss einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Preussen, wenn auch mit besonderen Modifikationen, im Jahre 1896 wieder angenommen wurde. Das auf jenen Erfahrungen der Jahre 1836 bis 1841 beruhende grossherzoglich hessische Gesetz über Eisenbahnbau vom 16. Juli 1842 lautet in seinen Artikeln 1 bis 4 wie folgt:

Artikel 1.

„Der Bau der mit Unseren getreuen Ständen vereinbarten Hauptlinien der Eisenbahnen im Grossherzogthum wird auf Staatskosten ausgeführt und der Betrieb derselben für Rechnung der Staatskasse verwaltet.

Dagegen werden zu Lokalbahnen Konzessionen an Private ertheilt, und es bleibt letzteren der Betrieb, unter der oberen Leitung der Staatsregierung, überlassen."

Artikel 2.

„Die zum Bau dieser Hauptbahnen sowie zur ersten Anschaffung des Betriebsmaterials erforderlichen Fonds sollen auf dem Wege der öffentlichen Anleihe aufgebracht werden."

Artikel 3.

„Zur Verzinsung der nach Art. 2 aufzunehmenden Kapitalien soll vorzugsweise der reine Ertrag der Eisenbahn verwendet werden.

Sollte derselbe in einem oder dem anderen Jahre nicht zureichen, so soll das Fehlende aus den bereitesten Mitteln der Hauptstaatskasse zugeschossen werden."

Artikel 4.

„Zur successiven Rückzahlung der zum Eisenbahnbau aufgenommenen Kapitalien ist unverkürzt die Summe bestimmt, welche von dem reinen Ertrag der Eisenbahn, nach Berichtigung der Zinsen, übrig bleibt.

Sollte diese Summe nicht ein halbes Prozent von dem Anlagekapital der Eisenbahn, nebst den dadurch erspart werdenden Zinsen, in einem oder dem anderen Jahre ausmachen, so soll das Fehlende aus den bereitesten Mitteln der Hauptstaatskasse zugeschossen werden.

Die stückweise Kapitalrückzahlung beginnt mit dem ersten Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn."

Interessant ist hierbei u. a., dass der gesammte nach Abzug der Zinsen verbleibende Reinertrag, und zwar beginnend mit dem ersten Jahre nach der Betriebseröffnung, zur Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld verwendet werden sollte. Das hessische Gesetz vom 3. Oktober 1896, betreffend den Erwerb der hessischen Ludwigsbahn, geht nicht so radikal vor. Nach Artikel 6 daselbst soll nur dann, wenn der aus der preussisch-hessischen Gemeinschaft Hessen zufallende Reinertrag nach Abzug der Verzinsung der Verstaatlichungsschuld und gewisser weiterer Beträge mehr als 1 000 000 ℳ. im Jahr beträgt, der Mehrbetrag bis zur Höhe von 600 000 ℳ., und auch erst beginnend vom Finanzjahr 1900/01, zur Tilgung verwendet werden. Die Zeiten hatten sich seit dem Jahre 1842 wesentlich verändert; die hessische Finanzpolitik war der preussischen gefolgt: Ein Theil des Reinertrages der Staatsbahnen wurde nunmehr zur Deckung allgemeiner Staatsbedürfnisse bestimmt. In der Begründung zu dem vorbezeichneten hessischen Eisenbahngesetz von 1842 ist der staatswirthschaftliche Vortheil der Eisenbahnen für die Gesammtheit hervorgehoben, und es ist hieraus, da Privatgesellschaften schwer das Kapital beschaffen könnten, die Verpflichtung des Staates gefolgert, hier einzutreten. Interessant ist auch der Theil der Begründung, welcher die Ertheilung einer Staatsgarantie an eine Privatgesellschaft ablehnt. (Bekanntlich hat auch hier die hessische Regierung später andere Wege eingeschlagen, indem die gänzlich unrentabeln und später nothgedrungen verstaatlichten oberhessischen Eisenbahnen und mehrere Linien der hessischen Ludwigsbahn mit Staatsgarantie ausgerüstet wurden.) Es heisst hierüber in der Begründung: „Wollte man aber irgend eine Garantie von Seiten des Staates zu Gunsten einer Privatgesellschaft eintreten lassen, so würden alle Chancen der Nachtheile dem Staate allein zur Last fallen, der Staat würde nur die Verpflichtung übernehmen, so oft die jährlichen Einkünfte der Bahn nicht ausreichen, ohne Aussicht auf Wiederersatz das Defizit aus der Staatskasse zu decken, während die Regierung nicht einmal imstande wäre, Missbräuche in der Verwaltung abzustellen, um jenen Nachtheilen zu begegnen. Sobald daher die eigenen Kräfte einer Privatgesellschaft nicht ausreichen und die Nothwendigkeit einer Bürgschaft von Seiten des Staates eintritt, so ist es schon aus finanziellen Rücksichten der Klugheit angemessen, den Bau der Bahn auf Staatskosten zu übernehmen und den Betrieb der Bahn für Rechnung des Staates verwalten zu lassen, weil nur alsdann die Aussicht vorhanden ist, dass Verlust und Gewinn bei den mehr und minder lukrativen Bahnstrecken in den mehr und minder günstigen Jahren sich ausgleicht." Das hessische Gesetz stand, wie erwähnt, mit dem von den zuständigen Regierungen verfolgten Projekt einer Eisenbahnverbindung von der Weser über Cassel, Giessen, Frankfurt, Darmstadt bis zur schweizerischen Grenze in engster Verbindung, einem Riesenunternehmen für die damaligen Verhältnisse, wenn man die noch geringe Ausbildung der Eisenbahntechnik, die unter den Staaten bestehende Eifersucht, die Schwierigkeit selbst für die Staaten, die erforderlichen Kapitalien zu beschaffen, und die gegen die Eisenbahnen überhaupt noch vielfach bestehenden Vorurtheile bedenkt. So wurde es auch der hessischen Regierung im Landtage nicht leicht gemacht, ihren Gesetzentwurf unter Dach und Fach zu bringen. Es erhoben sich hier gegenüber den Fürsprechern der Eisenbahnen überhaupt und des staatlichen Baues und Betriebes des hessischen Theiles der fraglichen Linien insbesondere vielerlei Bedenken.

Nur mit der knappen Mehrheit von 24 gegen 23 Stimmen wurde der Gesetzentwurf in der zweiten hessischen Ständekammer genehmigt. An die Genehmigung wurde die Bedingung geknüpft, dass die zwischen dem Main und dem Neckar herzustellende Bahn von Darmstadt ab nicht nach Mannheim, sondern entlang der Bergstrasse nach Heidelberg gebaut werden solle. Im badischen Landtag erhob sich ein heftiger Widerstreit zwischen den Mannheimer und den Heidelberger Interessen. Die badische Regierung, welche bei den mit Hessen geführten Verhandlungen ursprünglich für Mannheim eingetreten war, wie denn auch der durch das Nichtzustandekommen der Privatgesellschaft hinfällig gewordene 1838 er Staatsvertrag die Führung der Bahn nach Mannheim vorsah, erkannte nach jenem Beschluss der hessischen Stände, dass das Festhalten an der früher bestimmten Richtung das Zustandekommen des ganzen Werkes gefährden würde, und empfahl nunmehr, sich der hessischen Auffassung anzubequemen. Nach harten Kämpfen wurde dann auch die Regierung ermächtigt, „die Main-Neckar-Eisenbahn mit dem Grossherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt auf gemeinschaftliche Kosten der drei Staaten herzustellen". In dem Beschluss wurde der badischen Regierung vom Landtag empfohlen, in dem abzuschliessenden Staatsvertrag neben den Interessen des Grossherzogthumes im allgemeinen insbesondere auch jene der Stadt Mannheim als Handelsplatz zu wahren. Die Regierung solle sich, wenn die Bahn die Bergstrasse entlang nach Heidelberg geführt werde, entsprechend den ihr bei Führung nach Mannheim entstehenden finanziellen Minderlasten finanzielle Vortheile in Bezug auf ihren Antheil an den Baukosten ausbedingen, auch solle das Recht vorbehalten bleiben, von Mannheim aus eine Bahn in die der Bergstrasse entlang zu bauende Main-Neckarbahn einzuführen. Für die Frankfurter Interessenten hatte anscheinend die Frage der Führung der Bahn, ob nach Mannheim oder nach Heidelberg, keine erhebliche Rolle gespielt. Hier handelte es sich darum, nur überhaupt die grosse deutsche Nord-Südlinie zustande zu bringen. So fiel denn Frankfurt die Vermittlerrolle zwischen den beiden anderen Staaten zu, und es hat denn auch die freie Reichsstadt schliesslich, wie weiter unten zu zeigen, im Interesse des Zustandekommens des ganzen Unternehmens den finanziellen Ausgleich durch Uebernahme der auf badischem Gebiet durch den Bau nach Heidelberg gegenüber der Mannheimer Richtung entstandenen Mehrkosten bewirkt. Eine finanzielle Nachgabe musste Hessen machen, indem es zur Erleichterung Badens an den Kosten der Anschaffung des Betriebsmaterials, insbesondere der Betriebsmittel, sich mit einem grösseren Antheil betheiligte, als ihm nach Maassgabe seiner sonstigen Kapitalbetheiligung obgelegen hätte.

Auf diesen Grundlagen ist dann nach eingehenden Verhandlungen zwischen den drei Staaten unterm 25. Februar 1843

der Staatsvertrag über die Erbauung der Main-Neckarbahn abgeschlossen worden. Der direkte Bau nach Mannheim wurde aufgegeben, aber auch von einer Führung der Bahn entlang der ganzen Bergstrasse abgesehen und eine Vermittelung dahin vereinbart, dass die Bahn von Frankfurt über Darmstadt und die Bergstrasse entlang in direkt südlicher Richtung bis zu der badischen Stadt Weinheim, von da etwas nach Südwesten abbiegend nach dem etwa in der Mitte zwischen Heidelberg und Mannheim gelegenen Friedrichsfeld, dann direkt östlich sich wendend nach Heidelberg geführt werden solle. Zugleich wurde, um den Mannheimer Interessen gerecht zu werden, vereinbart, dass durch Baden eine nicht in die Gemeinschaft der Main-Neckarbahn fallende, aber von dieser für badische Rechnung zu betreibende Seitenbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim herzustellen sei. Das letztere Verhältniss hatte seinen Grund in der auf den badischen Staatsbahnen damals bestehenden breiteren Spurweite (in welcher auch eine badische Linie von Heidelberg nach Mannheim bereits hergestellt war), während für die Main-Neckarbahn, entsprechend dem Verlangen, welches Hessen gegen den badischen Widerspruch durchgesetzt hatte, die preussische Spurweite (die jetzige sogen. Normalspur) festgesetzt war. In dieser Spurweite musste, um einen direkten Wagenübergang für Mannheim zu ermöglichen, selbstverständlich auch die von Baden selbständig zu erstellende Abzweigung Friedrichsfeld-Mannheim gebaut werden, und es musste, da diese 9,29 km lange Seitenbahn zum selbständigen abgesonderten Betrieb nicht geeignet war, dieser durch die Main-Neckarbahngemeinschaft geführt werden. Im übrigen und in erster Linie sollte aber dieser Gemeinschaft, d. h. der Vereinigung der drei Staaten, der Betrieb und die Verwaltung der eigentlichen Main-Neckarbahn, d. h. der Linie Frankfurt-Darmstadt-Friedrichsfeld-Heidelberg, für gemeinschaftliche Rechnung obliegen. Interessant ist hinsichtlich der Frage des Betriebes für gemeinschaftliche Rechnung eine Stelle des von dem Staatsrath Nebenius in der zweiten Kammer der badischen Stände erstatteten Kommissionsberichts: „Kaum ist zu erwarten, dass sich über die Zweckmässigkeit einer solchen Gemeinschaft überhaupt irgend ein Zweifel erheben und sich die Meinung geltend zu machen suchen könne; es wäre besser gewesen, wenn wir darauf verzichtet und von der badischen Grenze oder von Weinheim an den Betrieb in unserem Lande ausschliesslich auf unsere Rechnung übernommen hätten. Abgesehen davon, dass wir alsdann die uns in Bezug auf den Bauaufwand und die Anschaffung des Betriebsmaterials gewordene wesentliche Erleichterung nicht gewonnen hätten, erfordert es das allgemeine Interesse des Verkehres sowie unser besonderes Interesse, dass der Wechsel des Transportmaterials verschiedener Verwaltungen nur an grösseren Stationsplätzen, nämlich zu Mannheim und Heidelberg, stattfinde. Einen weit höheren Werth behauptet aber die Gemeinschaft der Bahn und ihres Betriebes durch die Beseitigung der Nachtheile, welche aus den einseitigen Vorkehrungen der einzelnen Regierungen für die Bewegung des Verkehres auf einer Linie entspringen, die auf kurze Entfernungen drei verschiedene Staatsgebiete durchläuft. Der wechselseitige Verzicht auf solche einseitige Vorkehrungen ist für alle ein Gewinn, der das gebrachte Opfer für jeden weit überwiegt, und für uns insbesondere hat die dagegen gewonnene Sicherheit für unsere wichtige Verbindung mit Frankfurt einen weit höheren Werth, als die freie Verfügung über den Betrieb der Bahn von Mannheim und Heidelberg bis Weinheim, das kein kommerzieller Mittelpunkt ist."

2. Der Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 zwischen Baden, Hessen und Frankfurt (an dessen Stelle inzwischen Preussen getreten ist) über die Erbauung und den Betrieb der Main-Neckarbahn bildet noch jetzt das Fundament dieser Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft. Ergänzt wird er durch „Separatartikel" vom gleichen Datum sowie durch die im Jahre 1846 festgestellten und im Jahre 1872 theilweise abgeänderten Bestimmungen über die Organisation des Dienstes der Main-Neckarbahn. Hiernach verbanden sich die drei Staaten zu dem Zwecke, „eine Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt, Weinheim und Ladenburg nach Heidelberg auf Staatskosten zu bauen und den Betrieb derselben auf gemeinschaftliche Rechnung verwalten zu lassen". Der Centralbahnhof mit den erforderlichen Werkstätten usw. war in Darmstadt zu errichten; den an den Endstationen zu Heidelberg und Frankfurt anzulegenden Bahnhöfen war eine solche Einrichtung zu geben, „dass die thunlichst bequeme unmittelbare Ueberlieferung der Personen und Güter auf die an beiden Plätzen vorhandenen oder noch zu errichtenden Bahnhöfe anderer Bahnen bewerkstelligt werden" konnte. Als Spurweite wurde (wie oben hervorgehoben, auf dringendes Verlangen Hessens) die preussische (die jetzige sogen. Normalspur) bestimmt. Es sollte zunächst nur ein Gleis erbaut, der Bahnkörper aber von vornherein für zwei Gleise hergestellt werden. Das Projekt für die ganze Bahn war durch eine aus drei Technikern der Vertragsstaaten zu bildende Kommission aufzustellen. Im übrigen blieb die Ausführung des Baues jedem der drei Staaten auf seinem Gebiet überlassen, und es hatte ebenso jeder der Staaten die Kosten auf seinem Gebiet zu tragen. Als Kompensation für die von Baden gegenüber dem 1838er Staatsvertrag aufgegebene, für das Grossherzogthum an Baukosten viel billigere Richtung der Main-Neckarbahn nach Mannheim verpflichtete sich Frankfurt, Baden denjenigen Theil der Baukosten auf seinem Gebiet zu ersetzen, welcher über ein Sechstel der Gesammtbaukosten der Main-Neckarbahn hinausgehen würde. Dafür sollte aber Frankfurt diesen Zuschuss seinem den Theilungsmaassstab für den Reinertrag des Gesammtunternehmens bildenden Baukapital zuschreiben dürfen (der Zuschuss ist später von Baden zurückgezahlt und dann dem badischen Baukapital zugeschrieben worden). Von den Kosten der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials, insbesondere der Betriebsmittel, hatte Hessen zwei Drittel, Baden und Frankfurt je ein Sechstel zu tragen. Für den Betrieb der ganzen Bahn von Frankfurt bis Heidelberg wurde eine gemeinschaftliche, aus drei Mitgliedern bestehende Direktion eingerichtet. Jede der drei betheiligten Regierungen hat ein Mitglied zu ernennen, das neben seinen eigentlichen Gemeinschaftsgeschäften zugleich mit der besonderen Aufsicht über die Bahnstrecken auf dem Gebiete seiner Regierung beauftragt ist und daneben auch als Kommissar seiner Regierung bei der Direktion thätig ist. Die Direktion der Main-Neckarbahn ist kollegialisch organisirt; das hessische Mitglied führt den Vorsitz, das badische Mitglied nimmt die zweite, das preussische (früher Frankfurter) Mitglied nimmt die dritte Stelle ein. Die Feststellung des Fahrplans und der Tarife sowie des „Regulativs für den Betrieb der ganzen Bahn", aller „dienst- und bahnpolizeilichen Verordnungen" sowie aller „Dienstinstruktionen des Bahnpersonals" unterliegen der Genehmigung der drei betheiligten Regierungen, wobei der Widerspruch einer Regierung das Zustandekommen der betreffenden Verordnung usw. hindert. Ebenso wie die Direktionsmitglieder unbeschadet ihrer Verpflichtung, die Interessen der Gemeinschaft zu wahren, Beamte ihrer Regierung sind, so stehen auch die übrigen bei der Main-Neckarbahn thätigen höheren sowie die mittleren und unteren Beamten im dienstlichen Beamtenverhältniss zu ihrem Heimathstaat. Jedem der drei Staaten fällt die Besetzung eines bestimmten Beamtenkontingents zu, und zwar derart, dass jeder Staat die auf seinem Gebiete thätigen Beamten des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungs- sowie des Stations- und Abfertigungsdienstes ernennt sowie einen gewissen (etwa seiner Kapitalbetheiligung entsprechenden) Theil der Stellen in der Centralverwaltung (Direktionsbüros usw.) sowie des Fahrdienstes besetzt. Ebenso sind die Stellen der Oberbeamten und Ressortvorsteher unter die drei Staaten vertheilt: Hessen besetzt die Stellen des Oberbetriebsinspektors, des Bauinspektors, des Kontrolvorstehers und des Hauptmagazinverwalters, Baden diejenigen des Maschineningeniörs, des Telegraphenverwalters und des Hauptkassenrendanten, Preussen diejenige des dem Oberbetriebsinspektor beigegebenen Betriebsinspektors und des Verkehrsinspektors. Aus diesen Stellenbezeichnungen ist bereits ersichtlich, dass bei der Main-Neckar-

bahn das früher auch bei den Privatbahnen vielfach übliche Oberbeamtensystem besteht. Hierbei untersteht dem Maschineningeniör sowohl der Betriebsmaschinendienst, als auch der Werkstättendienst. Der Bauinspektor untersteht dem Oberbetriebsinspektor. Für jeden Oberbeamten ist ein besonderes Büro mit eigenen Beamten eingerichtet.

Die Ernennung der Beamten aller Kategorien erfolgt bei der Main-Neckarbahn für Hessen und Baden durch die Regierungen selbst, d. h. entweder durch Dekret des Landesherrn oder durch Ministerialbestallung, für Preussen gemäss der dort herrschenden grösseren Decentralisirung nur hinsichtlich der höheren Beamten durch Bestallung des Ministers, im übrigen durch die hier im besonderen Auftrage der preussischen Regierung gleichzeitig auch als preussische Behörde thätige Direktion der Main-Neckarbahn. Vor der Ernennung eines Beamten durch irgend eine der Regierungen soll zuvor die Direktion mit ihrem Gutachten gehört werden. Für die von der Gemeinschaft zu zahlenden Gehälter der Beamten ist ein Schema der sogen. Normalgehälter aufgestellt, d. h. es ist für jede einzelne Beamtenklasse bestimmt, wie viel die Gemeinschaft für die einzelnen Stellen auswirft. Thatsächlich werden aber die Beamten nicht nach diesem Schema der Beamtengehälter, sondern nach der Gehaltsordnung ihres Heimathstaates besoldet. Hiernach haben die einzelnen Staaten aus dem ihnen aus der Main-Neckarbahn zukommenden Reinertrage nicht unerhebliche Summen zu den Gehältern ihres Beamtenkontingents zuzuschiessen. Auch im übrigen sind für die Beamten hinsichtlich ihrer dienstlichen Verhältnisse im allgemeinen die Vorschriften ihres Heimathstaates maassgebend. Strafbefugniss gegen die ihr unterstellten Beamten steht der Direktion der Main-Neckarbahn in Bezug auf Geldstrafen nur bis zu 25 ℳ. zu. Urlaub kann sie bis zu vier Wochen gewähren. Weiteres ist Sache der Regierungen. Die Abberufung oder Pensionirung eines Beamten erfolgt ebenso wie die Anstellung durch die Regierung (für die preussischen Beamten auch hier in weitem Umfang durch die Direktion). Es fällt aber die Pension nicht der Gemeinschaft, sondern dem Heimathstaate zur Last. Abberufung aus dem Dienste der Gemeinschaft oder Pensionirung soll erfolgen, wenn die Direktion es für nöthig hält und die beiden anderen Regierungen ihrer Ansicht beitreten.

Der Betrieb der Main-Neckarbahn erfolgt für gemeinschaftliche Rechnung der drei Staaten, d. h. es sind alle Ausgaben und Einnahmen (abgesehen von den sogen. privaten Zuschüssen zu den Beamtengehältern usw.) gemeinschaftlich. Die gemeinschaftlichen Ausgaben sind aus den gemeinschaftlichen Einnahmen zu bestreiten, insbesondere auch die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und der Unterhaltung und Erneuerung sowie der Neuanschaffung von Betriebsmitteln. Nur grössere bauliche Erweiterungen sind von dem Territorialstaat aus eigenen Mitteln zu bestreiten. (Nach einer Vereinbarung vom Jahre 1892 ist als Untergrenze hierbei der Betrag von 25 000 ℳ. bestimmt.) Es wachsen aber diese letzteren Beträge dem Baukapital des einzelnen Staates zu. Die auf Grund dieser Zuschreibungen nach und nach vermehrten Baukapitalien der einzelnen Staaten sind die Theilungsfaktoren, nach denen der nach Deckung der gemeinschaftlichen Ausgaben verbleibende Reinertrag der Main-Neckarbahn unter die drei Staaten vertheilt wird.

3. Beschreibung der Bahn. Die eigentliche Main-Neckarbahn, d. h. die Linie Frankfurt-Darmstadt-Friedrichsfeld-Heidelberg und die erst auf Grund des Staatsvertrages vom 18. Mai 1878 dazugekommene Linie Friedrichsfeld-Schwetzingen, ist 94,48 km lang. Hiervon liegen 6,33 km auf preussischem, 49,37 km auf hessischem und 38,78 km auf badischem Gebiete. Die badische Seitenbahn Friedrichsfeld-Mannheim hat eine Länge von 9,29 km. Die von der Main-Neckarbahn betriebenen hessischen Staatsnebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt-Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth haben eine Länge von zusammen 22,69 km. Die wegen jener Seitenbahn sowie auch wegen der genannten hessischen Nebenbahnen bestehenden Rechtsverhältnisse werden später bei Ziffer 4 auseinandergesetzt werden. Auf der eigentlichen Main-Neckarbahn bestehen Stationen zu Frankfurt, Louisa, Isenburg, Sprendlingen, Langen, Egelsbach, Erzhausen, Wixhausen, Arheilgen, Darmstadt, Bessungen, Eberstadt, Bickenbach, Zwingenberg, Auerbach, Bensheim, Heppenheim, Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Grosssachsen, Ladenburg, Friedrichsfeld und Schwetzingen. Hiervon dienen Erzhausen und Grosssachsen nur dem Personenverkehr, die übrigen diesem und dem Güterverkehr. Eigene grössere Bahnhöfe besitzt die Main-Neckarbahn nur in Darmstadt, Weinheim und Friedrichsfeld (letzterer bedeutungsvoll als Betriebsbahnhof wegen der dort stattfindenden Linientrennung). In Frankfurt benutzt die Main-Neckarbahn die dortigen Hauptbahnhöfe der preussischen Staatsbahn, in Heidelberg und Schwetzingen die Bahnhöfe der badischen Staatsbahn. Einzelnes über diese Mitbenutzung wird später bei Ziffer 4 erörtert werden. Die Main-Neckarbahn war ursprünglich eingleisig, doch war der Bahnkörper von vornherein zur Aufnahme des zweiten Gleises eingerichtet. Erst im Jahre 1860 wurde dieses angelegt. Das Empfangsgebäude zu Darmstadt dient zugleich für die Direktion. In Darmstadt befindet sich auch die Hauptwerkstätte. Die Gleisanlagen auf den Bahnhöfen mit Ausnahme derjenigen zu Darmstadt, Weinheim und Friedrichsfeld sind entsprechend der Eigenart der Bahn als einer vorzugsweise dem Personenverkehr und dem Durchgangsgüterverkehr dienenden und mit Ortsgüterverkehr wenig belasteten Linie sehr einfach. Die Bahn ist mit ausserordentlich günstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen trassirt. Nach den beim Bau unter den drei Staaten getroffenen Vereinbarungen sollte die Höchststeigung 1 : 300 betragen und die Linie aus langen, geraden, durch Bögen von wenigstens 1 000 m Halbmesser verbundenen Strecken zusammengesetzt werden. Interessant ist es, und für die Geschichte des Eisenbahnwesens lehrreich, in der eingangs genannten Denkschrift die Geschichte des Baues der Main-Neckarbahn und die Chronik der ersten 50 Betriebsjahre nachzulesen. Eine auch nur auszugsweise Darstellung würde aber hier zu weit führen.

An Lokomotiven waren im Jahre 1899 97 Stück vorhanden, darunter 7 Stück der drei hessischen Nebenbahnen. Der Wagenbestand (einschliesslich desjenigen der drei hessischen Nebenbahnen) bezifferte sich in diesem Jahre auf 1 167 Stück, und zwar 290 Personenwagen, 2 Revisionswagen, 4 Post- sowie Post- und Gepäckwagen, 39 Packwagen, 498 bedeckte Güterwagen, 308 offene Güterwagen, 14 Bierwagen und 12 Spezialwagen.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Thronrede, mit welcher am 8. d. Mts. der preussische Landtag eröffnet wurde,** enthält in Bezug auf das Eisenbahnwesen und die Ausgestaltung der wasserwirthschaftlichen Verhältnisse folgende Sätze: „Infolge der allgemeinen wirthschaftlichen Lage sind die Betriebsleistungen und hiermit die Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen zurückgegangen. Wenn dementsprechend auch der Betriebsaufwand einzuschränken ist, so wird die Eisenbahnverwaltung dennoch durch Erhöhung der Bauthätigkeit vermehrte Arbeitsgelegenheit geben und die Gewerbthätigkeit im Lande durch Zuweisung umfangreicher Aufträge nach Möglichkeit unterstützen. Die Staatsregierung hofft hierdurch zur Ueber-

windung der gegenwärtigen wirthschaftlichen Schwierigkeiten beizutragen.

Die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Unterstützung des Baues von Kleinbahnen im Lande wird die Bewilligung erheblicher Mittel erfordern.

Die Regierung Seiner Majestät des Königs erachtet die Ausgestaltung unserer wasserwirthschaftlichen Verhältnisse im Interesse der Landeskultur und des Verkehrs fortdauernd als ein dringendes Bedürfniss für alle Theile des Vaterlandes. Sie wird Ihnen seiner Zeit eine neue Vorlage unterbreiten."

— **Den auf die Eisenbahnangelegenheiten bezüglichen Theil der Rede**, welche der preussische Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben am 9. d. Mts. bei Ueberreichung des Entwurfs des Staatshaushaltsetats für 1902 im Abgeordnetenhause gehalten hat, werden wir mittheilen, sobald der stenographische Bericht vorliegt.

— **Neue Dienstanweisungen für Bahnwärter und Weichensteller und für Lokomotivführer und Heizer** kommen für erstere mit dem 1. April, für letztere mit Rücksicht auf den Fahrplanwechsel zum 1. Mai d. J. im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen zur Einführung. Mit der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer wird auch ein einheitliches Muster für den Anhang zum Fahrplanbuch eingerichtet. Die neuen Dienstanweisungen beschränken sich auf eine systematische Zusammenstellung der Betriebsvorschriften. Unberührt bleiben daher Anweisungen, die sich auf die Unterhaltung und Bedienung technischer Anlagen, z. B. Stellwerke, Blockwerke, Bremsen usw. beziehen. Aus diesen sind nur solche Bestimmungen übernommen, die sich auf die Handhabung des Betriebsdienstes beziehen.

Die königliche Eisenbahndirektion in Altona wird die Drucklegung für den gesammten Staatsbahnbereich veranlassen und die neuen Dienstanweisungen den Eisenbahndirektionen so zeitig zugehen lassen, dass die Ausrüstung der Beamten und Hilfsbeamten mit den Dienstanweisungen spätestens zum 1. März 1902 erfolgen kann, damit die Betheiligten sich mit letzteren bis zu deren Inkrafttreten vertraut machen können. Um dies sicherzustellen, ist nebenher zu veranlassen, dass die Dienststellenvorsteher mit den Bediensteten die Dienstanweisungen gründlich durchsprechen.

Verarbeitet sind in den neuen Dienstanweisungen folgende Vorschriften und zwar: a) in der Dienstanweisung für Bahnwärter und Weichensteller: 1. die bisherige Dienstanweisung für Bahnwärter, 2. die bisherige Dienstanweisung für Weichensteller, 3. die Betriebsordnung, 4. die Bahnordnung, 5. die Fahrplanvorschriften, 6. die Vorschriften über den Rangirdienst, 7. die Dienstvorschrift für die Benutzung der Kleinwagen; b) in der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer: 1. die bisherige Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer, 2. die Vorschriften über den Rangirdienst, 3. die Betriebsordnung, 4. die Bahnordnung, 5. die Fahrplanvorschriften, 6. die Dienstanweisung für Stationsbeamte, 7. die Vorschriften für Reisen Allerhöchster Herrschaften, 8. die Vorschriften für die Westinghousebremse, 9. die Vorschriften für die Schleiferbremse, 10. die Vorschriften für die Heberleinbremse.

In dem Einführungserlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten wird ferner bestimmt, dass bei der Eisenbahndirektion in Altona ein Ausschuss zur Kurrenthaltung und Fortentwickelung der Dienstanweisungen, bestehend aus einem administrativen, einem betriebstechnischen und einem maschinentechnischen Betriebsdezernenten, einzusetzen ist. Der Ausschuss hat dafür zu sorgen, dass, soweit geboten, alle Aenderungen und Ergänzungen derjenigen Vorschriften, die als Quellenmaterial gedient haben, in Form von Deckblättern alsbald in den Text der neuen Dienstanweisungen für Bahnwärter und Weichensteller sowie für Lokomotivführer und Heizer eingefügt werden. Nach Ablauf eines Jahres vom Inkrafttreten der neuen Dienstanweisungen ab ist über die gemachten Erfahrungen Bericht zu erstatten.

— **Unterhaltung der Dienstuhren bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten den nachgeordneten Eisenbahndirektionen mittheilt, ist im Bezirke der Eisenbahndirektion in Stettin die Unterhaltung der Dienstuhren gegen Zahlung vertraglich festgesetzter Pauschvergütungen an Privatuhrmacher vergeben. Das Verfahren hat sich bewährt, indem die Ausbesserungsarbeiten schneller und die gesammten Unterhaltungsarbeiten mit geringerem Kostenaufwande ausgeführt worden sind, als bei der Ausführung durch eigenes Personal. Auf Anregung der königlichen Oberrechnungskammer und zugleich im Hinblick auf die bevorstehende Neuregelung des technischen Sicherungs- und Telegraphenwesens hat der Herr Minister die königlichen Eisenbahndirektionen, in deren Bezirken bisher abweichend verfahren worden ist, zu einer alsbaldigen Prüfung veranlasst, ob die Einführung des erwähnten Verfahrens sich auch dort empfiehlt. Die etwa verfügbar werdenden Arbeiter und Handwerker sind nicht zu entlassen, sondern anderweit zu beschäftigen.

— **Die neue Verkehrskontrolordnung für die preussisch-hessischen Staatsbahnen**, welche mit dem 1. Januar 1901 in Geltung trat und in Nr. 63 und 98 Jahrg. 1900 d. Ztg. besprochen wurde, ist der Gegenstand eines Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. Dezember 1901. Danach haben trotz der Vereinfachungen in den Geschäften der Verkehrskontrole II, die eine erhebliche Herabsetzung des Personals dieser Kontrolen ermöglicht haben, die Kontrolarbeiten an Zuverlässigkeit nicht abgenommen. Durch die den Güterabfertigungsstellen gleichzeitig übertragene Nachprüfung der Frachten bei Anfertigung der Monatsrechnung wurde eine wirksame Gewähr dafür geboten, dass etwaige in dieser Beziehung vorgekommene Fehler schon vor Einsendung der Rechnungen an die Kontrole richtig gestellt werden. Auch hat sich die in § 11 Abs. 3 der gedachten Kontrolordnung gegebene Bestimmung, nach welcher von den Belegen und Rechnungen jeder Abfertigungsstelle im Laufe des Rechnungsjahres durchweg nur der zwölfte Theil eingehend zu prüfen ist, als ausreichend erwiesen, sofern zugleich eine stichweise Nachprüfung der von den Güterabfertigungsstellen selbst vorgenommenen Nachrechnung vorgenommen wird. Jedoch hat es sich als nothwendig gezeigt, die Arbeiten zur Prüfung der richtigen Tarifirung und Frachtberechnung in der Verkehrskontrole so zu vertheilen, dass in jedem Monate ein bestimmter, ungefähr gleichmässiger Theil der Frachtkarten geprüft werde. Der bei einer Verkehrskontrole gemachte Versuch, diese Prüfung auf zwei Monate des Jahres zusammenzudrängen, in dieser Zeit aber die Belege und Rechnungen a l l e r Güterabfertigungsstellen vorzunehmen, hat sich als unzweckmässig erwiesen, weil dabei weder eine richtige Ausnutzung der verfügbaren Arbeitskräfte, noch eine genügende Kontrole der Geschäftsführung möglich war. Auch empfiehlt es sich, zur Prüfung der richtigen Tarifirung nur solche Beamte heranzuziehen, die durch ihre bisherige Beschäftigung in Tarifsachen eine genügende Erfahrung und Sachkenntniss besitzen, und es ist zugleich Werth darauf zu legen, dass diese Beamten in ständiger Fühlung mit dem Tarifdezernenten und dem Verkehrsbüro erhalten werden. Da, wo hierzu geeignete Arbeitskräfte in der Verkehrskontrole fehlen, werden nöthigenfalls dazu besonders befähigte Beamte der Verkehrsbüros herangezogen werden müssen, denen geeignetenfalls auch Gelegenheit zu geben sein wird, an Ort und Stelle Prüfungen vorzunehmen und Aufklärungen zu geben. Auf diesen Punkt behält sich der Minister vor später noch besonders zurückzukommen. Damit sowohl die Verkehrskontrolen wie die Verkehrsinspektionen jederzeit unterrichtet sind, welche Dienststellen unzuverlässig arbeiten und daher einer besonderen Ueberwachung bedürfen, ist es nothwendig, dass die Kontrolen und Verkehrsinspektionen sich gegenseitig Nachricht über alle von ihnen bei ihrer amtlichen Thätigkeit wahrgenommenen grösseren Unregelmässigkeiten geben. Auch empfiehlt es sich, dass der Verkehrsdezernent von den gefundenen Unregelmässigkeiten von Zeit zu Zeit Kenntniss nimmt, um daraus die Anregung zu etwaigen allgemeinen Anordnungen zu schöpfen. Es hat sich herausgestellt, dass die vorhandenen Arbeitskräfte besser ausgenutzt werden könnten, wenn die Frist für die Rücksendung der Versandrechnungen an die Versandkontrolen ausgiebiger bemessen und etwa bis zum 6. oder 8. des zweitfolgenden Monats erstreckt würde. Auf diese Weise liesse sich die Arbeit des Vergleichens zwischen Versand- und Empfangsrechnungen auf einen längeren Zeitraum vertheilen. Die königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist beauftragt, in dieser Beziehung zwischen den kontrolführenden Direktionen sowie mit den fremden Verwaltungen die erforderlichen Vereinbarungen herbeizuführen. Die durch einen Erlass vom 27. November 1900 in Anregung gebrachte blatt-(bogen-)weise Anlegung der Monatsrechnungen hat sich da, wo sie zur Einführung gelangt ist, gegenüber der bisherigen heftweisen Anlegung dieser Rechnung durchaus bewährt und wird daher zu weiterer Einführung empfohlen. Bei der Verkehrskontrole in Köln hat sich die Rechenmaschine Brunsviga bewährt, und es haben sich daher die kontrolführenden Direktionen nochmals mit der Frage zu beschäftigen, ob durch Einführung von Rechenmaschinen in den Kontrolen Personenersparnisse erzielt werden können.

— **Umbau der Leipziger Bahnhöfe.** Den sächsischen Ständen ging dem „Berl. Akt." zufolge eine Vorlage über mehrere Eisenbahnangelegenheiten zu, darunter eine solche über den Umbau der Leipziger Bahnhöfe, dessen Gesammtkosten für die Finanzperiode 1902/03 auf 14 800 000 *M.* veranschlagt sind. Die Regierung beantragt, der Landtag wolle 1. zu dem Umbau der Leipziger Bahnhöfe und der Ausführung der damit zusammenhängenden Anlagen nach dem von ihr dargelegten Plane, dessen Ausführung generell auf 53 000 000 *M.* veranschlagt worden ist, das Einverständniss erklären; 2. der Staatsregierung für die gedachten baulichen Herstellungen, einschliesslich der

Herstellungen und Veränderungen von öffentlichen Strassen und Plätzen, die Enteignungsbefugniss, soweit nöthig, ertheilen und 3. als erste Baugeldrate 14 800 000 ℳ. bewilligen.

— **Die Personentarifreform** war in der Landesversammlung der württembergischen Volkspartei, die am 6. d. Mts. in Stuttgart stattfand, ebenfalls wieder Gegenstand der Erörterung. Wie der „Schwäb. Merkur" berichtet, bezeichnete Rechtsanwalt Dr. Elsas, der einen Vortrag über „Verkehrsfragen" hielt, den Standpunkt eines Theils der deutschen Eisenbahndirektionen als einen rückständigen. Das bewiesen Aussprüche des preussischen Eisenbahnministers v. Thielen und des württembergischen „Altreichskanzlers" v. Mittnacht. Seit dem Abgang Maybach's herrsche in Preussen ein verkehrsfeindlicher Geist; der Hass des preussischen Junkerthums richte sich gegen jede Freizügigkeit. Der Redner bezeichnete den Ausgang der letzten Eisenbahnkonferenz in Stuttgart als einen ziemlich kläglichen und hob demgegenüber die reformfreundlichen Anträge der Tarifkommission der württembergischen Abgeordnetenkammer hervor. Wie sich die württembergische Regierung zur demokratischen Eisenbahnpolitik stelle, wisse man noch nicht. Die Eisenbahnverwaltung möchte wohl, aber sie dürfe nicht, weil der Finanzminister dies nicht dulde. Der gegenwärtige Tarif wirke geradezu prohibitiv, während eine Preisherabsetzung verkehrserzeugend wirke. Dem Staat sei damit geholfen, denn er bekomme dadurch mehr Einnahmen. Auch für den Bürger wirke die Preisherabsetzung zum guten, denn Bewegung bringe Wohlstand, erzeuge neue Werthe. Die eisenbahntechnischen Erfahrungen gehen dahin, dass überall, wo die Tarife ermässigt wurden, der Verkehr gestiegen sei. Die Landeskarten und die Herabsetzung der Preise für die Arbeiterwochenkarten haben sich in Württemberg gut bewährt. Die Volkspartei halte die Einführung des 2 ₰-Tarifes für die III. Klasse für das richtige, wobei die Vergünstigungen für Militär, Schüler und Arbeiter bestehen bleiben sollen, der Schnellzugzuschlag dagegen wegzufallen habe. Die Volkspartei wünsche dagegen nicht, dass die IV. Klasse in Württemberg eingeführt werde. Die Gegner verlangen das Aufgeben der Eisenbahnhoheit des Landes und wollen die württembergischen Bahnen zu einem Anhängsel der preussischen machen. Die Volkspartei wolle keine württembergisch-preussische Eisenbahngemeinschaft, denn Preussen wolle keine Reformen. Die Volkspartei lehne den Eintritt ab, auch wenn im Anfang ein gutes Geschäft damit gemacht würde. Eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft habe bei der Volkspartei Sympathie, er, der Redner, theile diese Ansicht nicht. Um eine Betriebsgemeinschaft könne es sich dabei ja nicht handeln, nur um eine Tarifgemeinschaft. Aber man könne überzeugt sein, dass in demselben Augenblick, wenn ein Bundesstaat die Tarife herabsetze, die anderen nachfolgen werden. Der Ausgang der letzten Konferenz habe gezeigt, dass eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft nur eine Gemeinschaft zur Verhinderung von Reformen sein würde. Die Volkspartei verlange aber die Inangriffnahme der Reformen. Eine von dem Redner schliesslich vorgeschlagene Resolution wurde von der Versammlung einstimmig angenommen. Sie lautet:

„1. Die Landesversammlung spricht der reformfreundlichen Mehrheit der württembergischen Kammer für ihr thatkräftiges Eintreten zu Gunsten einer fortschrittlichen Eisenbahnpolitik den Dank aus und fordert die Kammer auf, in dieser Haltung mit Nachdruck zu verharren. 2. Die Versammlung erkennt in der Vereinfachung und Verbilligung der Eisenbahnpersonentarife und der rationellen Gestaltung des Naheverkehrs ein überaus wichtiges Mittel zur Hebung der wirthschaftlichen Kräfte des Volkes und des Staates. Sie richtet daher an die Regierung das Ersuchen, alsbald und selbständig die in weiteren Kreisen des Volkes für nothwendig erachteten Reformen in Angriff zu nehmen. 3. Die Versammlung fordert, wie früher, dass die Festsetzung der Tarife durch gesetzgebenden Akt im Landtag erfolge. 4. Die Versammlung hält die Aufrechterhaltung der Selbständigkeit Württembergs in der Verwaltung seiner Eisenbahnen für eine politische und wirthschaftliche Nothwendigkeit; die Versammlung spricht sich daher gegen eine preussisch-württembergische Eisenbahngemeinschaft aus."

— **Beuthaufgabe des Vereins deutscher Maschineningeniöre.** Für das Jahr 1902 hat dieser Verein eine Preisaufgabe, die sogen. Beuthaufgabe, ausgeschrieben, betreffend Entwurf einer Vorrichtung für einen Flusshafen zum Entladen von 24 000 t Kohle innerhalb 24 Stunden aus Eisenbahnwagen mit Seitenentladung in Flussschiffe.

Für eingehende preiswürdige Lösungen werden nach Ermessen des Preisrichterausschusses des Vereins goldene Beuthmedaillen gegeben; für die beste von ihnen ausserdem ein Geldpreis von 1 700 ℳ. mit der Verpflichtung für den Verfasser, innerhalb zweier Jahre eine auf wenigstens 3 Monate auszudehnende Studienreise anzutreten.

Die Arbeiten sind, mit einem Kennwort versehen, bis zum 6. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, an den Vorstand des Vereins deutscher Maschineningeniöre, zu Händen des Geheimen Kommissionsraths Glaser, Berlin SW., Lindenstrasse 80, unter Beifügung eines gleichartig gezeichneten, verschlossenen Briefumschlages einzusenden, der den Namen und den Wohnort des Verfassers enthält. Ist der Bewerber ein Regierungsbauführer und wünscht er, dass seine Bearbeitung der Preisaufgabe zur Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufache: a) dem königlich preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, b) dem königlich sächsischen Finanzministerium oder c) dem grossherzoglich hessischen Ministerium der Finanzen seitens des Vereins eingereicht werde, so hat er auf der Aussenseite des Briefumschlages einen dahingehenden Wunsch zu vermerken. Die Prüfung der eingegangenen Arbeiten und die Zuerkennung der Preise erfolgt durch einen Preisrichterausschuss; das Ergebniss der Beurtheilung wird in der November-Dezemberversammlung des Jahres 1902 mitgetheilt.

— **Der Verein oldenburgischer Eisenbahner**, über dessen Gründung wir in Nr. 2 S. 19 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichtet haben, hat mit dem Beginne dieses Jahres sein eigenes Blatt eingerichtet, welches am 1. jeden Monats unter der Bezeichnung „Nachrichten für den Verein oldenburgischer Eisenbahner" erscheinen und allen Mitgliedern zugehen soll. Die Vertheilung erfolgt durch die Dienststellenvorsteher, welchen zu diesem Zwecke die mit dem Namen des Empfangsberechtigten bezeichneten Blätter übermittelt werden. In der uns vorliegenden ersten Nummer wird die Tagesordnung der auf den 16. Februar d. J. nach Oldenburg einberufenen Mitgliederversammlung für 1902 bekannt gegeben, mit dem Hinzufügen, dass auch denjenigen Mitgliedern, welche sonst freie Fahrt nicht haben, für den Besuch dieser Versammlung freie Fahrt nach Oldenburg von der Verwaltung gewährt wird. In demselben Blatte wird bekannt gegeben, dass am Sonntag, den 26. d. Mts., Abends ein Vereinsfest zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers (Kommers mit Aufführungen und nachfolgendem Ball) im Schützenhof zu Oldenburg stattfindet. Die zu diesem Fest von den Mitgliedern gelösten Eintrittskarten zum Preise von 20 ₰ gelten zugleich als Fahrtausweise III. Klasse in sämmtlichen fahrplanmässigen Zügen der oldenburgischen Bahnen am 26. und 27. d. Mts.

— **Personalnachrichten.** Den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen Stoeckicht und Kriesche in Strassburg i/Els., Lawaczeck in Saargemünd und Drum in Colmar ist der Charakter als Baurath mit dem persönlichen Range eines Rathes vierter Klasse verliehen.

Das technische Mitglied der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Oberbaurath Professor Dr. phil. Ulbricht, ist am 1. d. Mts. zum Geheimen Baurath und technischen vortragenden Rathe im sächs. Finanzministerium ernannt, unter Belassung der Funktion als Kommissar für elektrische Bahnen und der Eigenschaft als Mitglied des technischen Oberprüfungsamtes. Vom gleichen Tage ist vom Finanzministerium der Vorstand des elektrotechnischen Büros, Baurath Oehme, der Generaldirektion als technischer Hilfsarbeiter zugewiesen worden, und zwar bis auf weiteres unter gleichzeitiger Belassung in der Leitung des elektrotechnischen Büros. — Versetzt sind die Regierungsbaumeister Benndorf von der Maschineninspektion Chemnitz zum Betriebsmaschinenbüro in Dresden und Callenberg vom Betriebsmaschinenbüro Dresden zur Maschineninspektion Chemnitz. — Das technische Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, Oberbaurath Pfeiffer, ist am 7. d. Mts. in Dresden infolge eines Herzschlages verschieden. Die Generaldirektion widmet dem verdienten Manne unter den amtlichen Bekanntmachungen dieses Blattes einen warmen Nachruf.

Zum Direktor der königlichen Militäreisenbahn ist an Stelle des kürzlich verstorbenen Majors Koehler der bisherige Kommandör des Telegraphenbataillons Nr. 1, Major v. Böhn, ernannt worden.

Oesterreich.

— **Die österreichischen Privatbahnen im Jahre 1901.** Es liegen nunmehr die Ausweise über die Einnahmen der grossen österreichischen Privatbahnen im Dezember 1901 und damit für das ganze Jahr vor. Bis auf zwei Ausnahmen (Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A) beschliessen sämmtliche Bahnen das Jahr, wie nach dessen Verlauf nicht anders erwartet werden konnte, mit einer Einbusse. Doch ist bemerkenswerth, dass bei der Mehrzahl der Bahnen die endgültigen Abrechnungen, die theils bis September, zumeist bis August reichen, bisher eine erhebliche Besserung bringen; es kann demnach erwartet werden, dass durch die endgültigen Feststellungen für die noch erübrigenden Monate der Ausfall noch weiter vermindert werden wird. In der folgenden Zusammenstellung ist bei den Gesammteinnahmen

das Gesammtergebniss der endgültigen Buchung, soweit sie bisher gediehen ist, einbezogen.

	Einnahmen im Jahre 1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	82 191 279	— 3 021 258
Staatseisenbahngesellschaft . .	62 475 124	— 983 934
Südbahn	102 455 746	— 2 261 686
österreichische Nordwestbahn, garantirte Linie	23 799 157	— 482 899
Elbethalbahn	15 001 099	— 1 300 128
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	8 042 950	— 371 146
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	8 393 688	+ 296 881
" " " B	14 646 265	— 45 0[illegible]0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	14 686 021	+ 1 436 077
böhmische Nordbahn	10 342 563	— 277 927

— **Karawankentunnel.** Der Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek ist am 4. d. Mts. Abends in Begleitung des Staats-Eisenbahnbaudirektors nach Tarvis abgereist, um der Eröffnung des grossen Werkhotels in Bärengrab und der Besichtigung des Karawankentunnels beizuwohnen. Wie aus Veldes gemeldet wird, ist in Wochein-Feistritz in Anwesenheit des Eisenbahnministers mit der elektrischen Bohrung begonnen und der Grundstein für die Tunnelausmauerung gelegt worden. Auf eine Ansprache des Eisenbahnbaudirektors erwiderte der Minister mit dem Ausdrucke der Befriedigung über den erzielten Fortschritt und des auf die bewährte Tüchtigkeit der technischen Mitarbeiter begründeten Vertrauens in das Gelingen des verkehrspolitisch bedeutsamen Werkes der zweiten Verbindung mit Triest. Der Minister führte den ersten Hammerschlag zu Ehren des Kaisers, den zweiten zu Ehren des Reiches, den dritten zu Ehren des Landes Krain.

— **Oesterreichische Nordwestbahn.** Wie verlautet, hat die Verwaltung der Nordwestbahn zur Wahrung ihres Rechtsstandpunktes beschlossen, gegen den Erlass über die Legung des zweiten Gleises auf dem garantirten Netze die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe zu ergreifen. Die Verwaltung der Nordwestbahn steht auf dem Standpunkte, dass die Konzession der Regierung wohl das Recht gebe, auf die Legung des zweiten Gleises zu dringen, dass aber die Konzession nicht angebe, aus welchen Mitteln dies geschehen soll. Darüber fehle jede Bestimmung in der Konzession, und diese Lücke sei um so wichtiger für die garantirte Linie, weil nach Ansicht der Nordwestbahn die Pflicht, das zweite Gleis zu legen, eine Kollision mit den Bestimmungen über die Höchstgarantie herbeiführe, die dem Anlagekapital zu gewähren sei. Die Verwaltung der Nordwestbahn beruft sich darauf, dass im Jahre 1885 ein Gesetz beschlossen wurde, in welchem die Erhöhung der Garantie für die Investitionen bewilligt wurde, die von der Gesellschaft durchzuführen waren; sie beruft sich ferner darauf, dass im Jahre 1900 gestattet wurde, die Zinsen jener Schuld, welche für Investitionszwecke aufgenommen wurde, ebenfalls in die Betriebsrechnung einzustellen.

Das Ergebniss der am 8. d. Mts. stattgehabten Verwaltungsrathssitzung geht uns bei Schluss des Blattes zu und wird in nächster Nummer mitgetheilt werden.

— **Lokalbahn Wottitz-Selcan.** Die Finanzirung dieser seit ungefähr einem Jahrzehnt im Betriebe stehenden Lokalbahn erfolgte seinerzeit ohne Staats- und Landesbeihilfe auf Grund einer von Seite der Interessenten sowie des Bezirksausschusses und der Stadtgemeinde Selcan übernommenen Frachtengarantie. Da die Interessenten unter Hinweis auf den drückenden Charakter der Garantie die Befreiung von derselben anstrebten, haben sich in Würdigung der geltend gemachten Umstände das Land und der Staat bereit erklärt, dem Unternehmen eine jährliche Beihilfe von je 8 000 Kr. zu gewähren, welche schon für das Jahr 1901 bewilligt werden soll. Es ist hierfür noch ein Beschluss des böhmischen Landtages erforderlich. Was den Staat anbelangt, so ist die Staatsverwaltung im Sinne des Lokalbahngesetzes zur Gewährung dieser Beihilfe im Verwaltungswege berechtigt.

— **Schutzvorrichtungen an den Motorwagen der elektrischen Strassenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat, wie seinerzeit gemeldet wurde, an die österreichischen Strassenbahnverwaltungen die Einladung gerichtet, der Frage wirksamer Schutzvorrichtungen ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, da die nicht seltenen im Strassenbahnbetriebe sich ereignenden Unfälle die Nothwendigkeit eines verlässlicheren Schutzes erwiesen haben. Die erste Strassenbahngesellschaft, welche, dieser Einladung entsprechend, eine neue Schutzvorrichtung probeweise in Verwendung brachte, war die Prager Strassenbahngesellschaft. Den mit der neuen Schutzvorrichtung gemachten Versuchen haben, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, Vertreter des Eisenbahnministeriums angewohnt. Doch lässt sich heute ein abschliessendes Urtheil über den Werth dieser Vorrichtung noch nicht fällen. Nunmehr steht auf der Strassenbahn Praterstern-Kagran eine andere, gleichfalls neu erfundene Schutzvorrichtung in Erprobung. Auch diese Vorrichtung wird in ihrer probeweisen Anwendung von fachmännischen Vertretern des Eisenbahnministeriums besichtigt werden.

— **Ueber traumatische Neurose.** Wie s. Zt. gemeldet, hat der Chefarzt der österreichischen Nordwestbahn Dr. Grossmann im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten einen Vortrag über die Ersatzansprüche an Eisenbahnen auf Grund der Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetze gehalten. Der Vortragende besprach unter anderem die traumatische Neurose in sehr eingehender Weise, und können wir es uns nicht versagen, seine Ausführungen, welche ganz besonderes Interesse verdienen, nachstehend auszugsweise wiederzugeben. Wie der Vortragende einleitend bemerkte, können durch die Einwirkung einer äusseren Gewalt, Stoss, Schlag, Quetschung, Schnitt und Stich, durch jene Schädigungen, welche in der medizinischen Sprache insgesammt als Trauma bezeichnet werden, nicht allein Wunden, Knochenbrüche, Verlust von Gliedmaassen usw., sondern auch Störungen im Nervensysteme hervorgerufen werden. Ein Nervenleiden werde „Neurose" genannt, und so spreche man in diesen Fällen, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der sie bedingenden Ursache, von einer „traumatischen Neurose".

Wie fast bei allen Krankheiten, werde auch bei diesem Nervenleiden das Krankheitsbild von zwei Symptomengruppen beherrscht. Diejenigen Erscheinungen, deren Vorhandensein der Arzt durch dazu geeignete Untersuchungsmethoden nachzuweisen in der Lage ist, gehören in die Gruppe der objektiven Symptome, diejenigen hingegen, welche der Kontrole unzugänglich sind und sich nur in der Empfindung oder Phantasie des Kranken bemerkbar machen, werden zu den subjektiven Symptomen gezählt. Während nun die Feststellung der objektiven Erscheinungen zumeist in der Hand des Arztes liegt, deren Verlässlichkeit einzig und allein von seiner Sachkenntniss und Gewissenhaftigkeit abhängen wird, besitze man bei den subjektiven Symptomen keine anderen Anhaltspunkte, als die unkontrolirbaren Angaben der Kranken. Daraus ergebe sich, dass die Diagnose der „traumatischen Neurose" auf zwei Grundpfeiler aufgebaut sei, von denen man aber nur den einen auf seine Tragfähigkeit zu prüfen in der Lage sei, niemals aber auch den anderen.

Die medizinische Wissenschaft sei auf das Vorkommen einer „traumatischen Neurose" überhaupt erst durch die Wirksamkeit der Haftpflichtgesetze aufmerksam geworden. In England, wo diese Gesetze zuerst eingeführt wurden, seien die ersten Beobachtungen über diese Krankheit gemacht und schon 1866 veröffentlicht worden. In Deutschland sei diese Frage erst 1871, als das Haftpflichtgesetz auch dort eingeführt wurde, zur wissenschaftlichen Erörterung gelangt.

Die traumatische Neurose habe in einer verhältnissmässig kurzen Zeit zwar nicht eine befriedigende wissenschaftliche Aufklärung, dafür aber eine forensische Bedeutung von täglich zunehmender Tragweite gewonnen. Ein auf Grund des Haftpflichtgesetzes geführter Prozess, bei welchem die traumatische Neurose nicht eine wichtige oder gar entscheidende Rolle spielen würde, dürfte heutzutage kaum mehr vorkommen.

Was die objektiv nachweisbaren Symptome betrifft, so gehöre zu den wichtigsten eine Störung jener Nervenbahnen, welche die Empfindung leiten. Man finde kleinere oder grössere Bezirke, ja selbst eine ganze Körperhälfte mehr oder weniger empfindungslos, zuweilen bis zu einem Grade, dass das Durchstechen einer Nadel nicht den allergeringsten Schmerz verursacht und bei geschlossenen Augen gar nicht wahrgenommen wird. Weiter finde man eine Störung in jenen Nervenbahnen, welche die Muskelbewegung zu regeln habe. Es bestehe eine allgemeine oder nur auf einzelne Gliedmaassen beschränkte Kraftabnahme. Zuweilen mache sich ein taumelnder Gang wie nach stärkerem Alkoholgenuss geltend, oder es treten in bestimmten Muskelgruppen rythmische Kontraktionen (Zittern) auf. Ein Tremor, der bei der leichtesten psychischen Aufregung verstärkt wird. Die Sehnenreflexe werden sehr oft erhöht. In einzelnen Fällen bestehe ein beschleunigter Puls von 120—150, welcher bei der geringsten Gemüthserregung oder körperlichen Anstrengung sich noch weiter steigert. Von den Sinnesorganen werde hauptsächlich das Auge in einer eigenthümlichen Weise in Mitleidenschaft gezogen. Das Sehfeld erleide im allgemeinen und insbesondere für die Wahrnehmung gewisser Farben eine Einschränkung.

Im Vordergrunde der subjektiven Beschwerden stehe die Herabstimmung des Gemüths, die Melancholie. Es werde über Abschwächung der geistigen Fähigkeiten und der Willenskraft, über leichte Erregbarkeit, über Schlaflosigkeit, unruhige Träume, Kopfschmerz und Schwindelanfälle geklagt. Auch über von selbst auftretende Schmerzen an einzelnen Körpertheilen, über

empfindliche Druckstellen, namentlich an der Wirbelsäule, über Hitze- und Kältegefühl, über Ameisenkriechen in den Gliedmaassen usw. werde Beschwerde geführt.

Man glaubte nun, dass an der Hand so vieler, zum Theile eigenthümlicher Erkennungszeichen die Erkennung dieser Krankheit keinerlei Schwierigkeit begegnen könnte. Diese Zuversicht dauerte aber nur so lange, bis Charcot, der weltberühmte französische Nervenarzt, einerseits und Professor Nothnagel andererseits darauf hingewiesen haben, dass die traumatische Neurose und die Hysterie einander so ähnlich sind, wie ein Ei dem anderen, und dass der einzige nachweisbare Unterschied zwischen beiden Zuständen ausschliesslich in der bedingenden Ursache liege. Man spreche auch seit dieser Zeit bald von einer traumatischen Neurose, bald von einer traumatischen Hysterie.

Damit seien die ersten differential-diagnostischen Schwierigkeiten gegeben gewesen. Diese haben aber noch erheblich zugenommen, als man darauf gekommen sei, dass zwischen der traumatischen Neurose und der Neurasthenie eine scharfe Unterscheidung kaum durchführbar sei. Da aber in unserem nervösen Zeitalter jeder zweite oder dritte Mensch neurasthenisch befunden wird, habe durch diesen Nachweis die Zahl jener Fälle, welche ganz ähnliche Zustände zeigen wie die traumatische Neurose, ungeheuer zugenommen, und für die bewussten und unbewussten Täuschungen ist ein weites Feld eröffnet worden.

Endlich sei aber auch noch der Nachweis erbracht worden, dass bei jener senilen Veränderung der Blutgefässe, welche in einer Art von Verknöcherung derselben besteht und in der Wissenschaft als Arteriosklerose bezeichnet wird, ebenso wie nach Missbrauch von Alkohol und Nikotin ganz ähnliche Erscheinungen auftreten, wie bei der traumatischen Neurose. Damit habe aber der ohnehin weite Kreis von Krankheitsbildern, welche sich bis zur Verwechselung ähnlich sind, einen geradezu erschreckenden Umfang gewonnen.

Diese diagnostischen Schwierigkeiten werden aber noch zu allem Ueberfluss durch häufige Täuschungsversuche empfindlich erschwert, und finde sich bei allen, welche über traumatische Neurose ihre Erfahrungen veröffentlicht haben, die dringende Warnung, sich gegen solche Täuschungsversuche in Acht zu nehmen.

Man spreche in ernsten Kreisen offen davon, dass förmliche Schulen abgehalten werden, in denen die Leute unterrichtet werden, wie sie die traumatische Neurose zu simuliren haben. Einer der hervorragendsten Lehrer, eine einstmalige Zierde der Wiener Universität, Hofrath Prof. Albert, habe es in der Gesellschaft der Aerzte gelegentlich eines Vortrages öffentlich gesagt, dass ihm ähnliche Mittheilungen von glaubwürdiger Seite gemacht wurden. Auch der deutsche Kliniker Prof. Eulenburg spreche in einem seiner Werke von Umständen, welche die „systematische Züchtung“ traumatischer Neurose begünstigen.

— **Christbaumfeier**. Am 21. Dezember 1901 veranstaltete der Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienverein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, wie alljährlich, für bedürftige Kinder von Wiener Bahnbediensteten seine Christbaumfeier. Im festlich geschmückten Gepäckabgaberaum des Wiener Westbahnhofes erstrahlte in der Mitte ein stattlicher Tannenbaum im elektrischen Glanze. Die Kinder — 670 an der Zahl —, welche in Begleitung der Eltern erschienen waren, erfüllten den weiten Raum. Der Wiener Männergesangverein „Stephenson“ unter Orchesterbegleitung des Musikvereins der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen hob durch das schöne Lied „Die Ehre Gottes“ von Beethoven alles in andachtsvolle Weihnachtsstimmung. Hierauf begrüsste im Namen des Vereins ein Ausschussmitglied desselben die Anwesenden, insbesondere den Eisenbahnminister, dankte allen Förderern und Freunden des Vereins und schloss die patriotische Ansprache mit einem dreimaligen Hoch auf den Kaiser, worauf die Volkshymne in dem grossen, von weit über 1000 Menschen erfüllten Raume angestimmt wurde. Der Pfarrer des Bezirks, zu welchem der Westbahnhof gehört, hielt eine herzliche Ansprache an die Kinder, wobei er der Entwickelung und Verbreitung der Christbaumfeier in Oesterreich gedachte. Nach Vortrag des Abt'schen Liedes „Waldandacht“ schloss die offizielle Feier und es erfolgte die Bescheerung der Kinder mit Kleidungsstücken für den Winter, Schulsachen, Esswaaren usw.

Ungarn.

— **Die Dienstespragmatik der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.** Die Direktion dieser Gesellschaft hat eine Dienstespragmatik für ihre Bediensteten erlassen, welche die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Gesellschaft und ihrer Beamten feststellt und zugleich die Gehälter neu regelt. Aus diesem Anlasse hat der Beamtenverein der Altofener Schiffswerfte der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft eine Sitzung einberufen, zu welcher sich alle Angestellten der Schiffswerfte, die an der Gehaltsregelung betheiligt sind, einfanden. In dieser Sitzung wurde beschlossen, an den Generaldirektor der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft, den geistigen Schöpfer der Pragmatik, eine Dankadresse zu richten, welche eine aus zehn Mitgliedern bestehende Abordnung überreichen wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft, Brüssel.** Die Generalversammlung hat einstimmig den schon früher an dieser Stelle geschilderten Plan zur Behebung der finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaft genehmigt. Das Aktienkapital wird durch Aktienumwandlung von 50000000 auf 35000000 Fr. herabgesetzt und durch Ausgabe von 15000000 Fr. Vorzugsaktien wieder auf die alte Höhe gebracht. Die hiermit gewonnenen neuen Mittel dienen zur Tilgung der schwebenden Schulden und Bezahlung der im Jahre 1902 vorzunehmenden Bauten und Anschaffungen. Für das laufende Geschäftsjahr berechnet die Verwaltung aus den Einnahmen eine Dividende von 7,75 %, doch soll keine Dividende vertheilt, sondern der Reingewinn zu Abschreibungen benutzt werden. Die grossen Hotels der Gesellschaft haben theils günstige Rente, theils Verlust gebracht. Die österreichische Südbahn hat den Vertrag mit der Gesellschaft um 15 Jahre verlängert, auch in Belgien ist der Vertrag verlängert worden.

— **Eisenbahnzufuhr durch Trambahnen in Frankreich.** Wennschon in diesem Jahre bei verringertem Verkehr der früher beklagte Wagenmangel auf den Eisenbahnen sich nicht fühlbar mache, so bemühen sich doch, wie der „Temps“ ausführt, die französischen Eisenbahnen durch Beschleunigung der Güterzüge, Verminderung der Lade- und Entladefristen, durch bessere Bahnhofseinrichtungen usw. die Beförderung zu verbessern. Das Blatt weist darauf hin, dass schon vor $1\frac{1}{2}$ Jahren in der damals veranstalteten grossen „Enquête“ der Ober-Handels- und Industrierath empfohlen habe, die städtischen Trambahnen durch Beförderung von Gütern von und nach nicht direkt mit der Eisenbahn verbundenen Fabriken in den Dienst der Eisenbahn zu stellen. „Die Verwirklichung dieses Planes“, so sagen die Herren Charles Roux und André Lebon in ihrem jene grosse Enquête zusammenfassenden Berichte, „würde ernstliche Vortheile bringen. Die Bahnhöfe würden während der ganzen Dauer der Beladungs- und Entladungsarbeiten entlastet. Diese Arbeiten, unendlich verkürzt durch die direkte Zufuhr des Wagens in die Magazine der Fabrik, würden den Wagen schneller für neue Reisen verfügbar machen; die Städte endlich, von einem Theil der unzähligen Lastfuhrwerke, die den Eisenbahndienst versehen und die Strassen beschädigen, befreit, würden für ihren inneren Verkehr mehr Luft bekommen und an Unterhaltungskosten der Strassen sparen.“ Der „Temps“ legt nun dar, wie diese Gesichtspunkte in Frankreich bisher nur theoretisch, im Ausland aber schon in die Praxis überführt seien; als Beispiel führt er die deutschen Städte Mülhausen im Elsass, Forst in der Lausitz und Meissen an. Wenn solche Gütertransporte auf Trambahnen sich nicht am Tage ausführen liessen, so wäre es doch in der Nacht möglich.

— **Einnahmen und Aktienkurs der französischen Eisenbahnen.** Nachdem von Mitte November 1901 ab die gesunkenen Einnahmen der französischen Eisenbahnen wieder eine kleine Besserung aufwiesen, ergibt sich für die sechs grossen Gesellschaften im ganzen Jahr 1901 eine Mindereinnahme von 59342000 Fr. gegen das Vorjahr, welches allerdings wegen der Weltausstellung ausserordentlich günstig war. Der Kurs der Aktien, der in den letzten Wochen gleichfalls sich besserte, zeigt für das ganze Jahr folgende Entwickelung: Ostbahn am 31. Dezember 1900: 1047, am 28. Dezember 1901: 905; Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 1770 bezw. 1560; Südbahn 1310 bezw. 1324; Nordbahn 2290 bezw. 1967; Orléansbahn 1685 bezw. 1605; Westbahn 1055 bezw. 1027.

— **Simplontunnel.** Nach einem Telegramm der „Nat.-Ztg.“ waren im Simplontunnel am Jahresende 10736 m fertiggestellt; hiervon auf schweizerischer Seite 6335 und auf italienischer 4228 m. Während die Bohrarbeiten auf ersterer im Dezember durchschnittlich täglich um 7 m fortschritten, weist letztere infolge starker Wasserzuflüsse keine nennenswerthe Zunahme auf.

— **Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz.** Die Zahl der Konzessionsgesuche hat in den letzten Jahren erheblich abgenommen, von 30 im Jahre 1899 auf 20 im Jahre 1900 und 12 im Jahre 1901; von letzteren sind 11 genehmigt und eines abgewiesen worden.

— **Die italienische Kommission zur Vorberathung der neu abzuschliessenden Eisenbahnbetriebsverträge** bezw. ihrer für 1905 fälligen Erneuerung hat, wie die Münchener „Allg. Zeitung" meldet, für die Beendigung ihrer Arbeiten ein weiteres volles Jahr Frist verlangt, nachdem schon einmal die Frist um ein halbes Jahr verlängert worden war. Der Minister Graf Giusso scheint nicht ohne weiteres geneigt, dem zuzustimmen, und ein Theil der Presse wendet sich sehr heftig gegen das Verlangen, hinter dem man eine Verschleppung im Interesse der Eisenbahngesellschaften vermuthet.

— **Elektrische Bahn von Neapel nach der Vesuvstation.** Der von uns in Nr. 59 Jahrgang 1901 d. Ztg. gebrachten Mittheilung über den Bau dieser Bahn fügen wir noch hinzu, dass sie 7,5 km lang werden und dass in einer Länge von 1,85 km Zahnradsystem mit einer Neigung von 25 ‰ angewendet werden wird. Das Hauptkraftwerk erhält zwei Gasmotoren von 90 PS und zwei Dynamomaschinen mit ununterbrochenem Strom und einer Spannung von 550 bis 770 Volt. Die Wagen sind zweiachsig mit 24 Sitzplätzen und 6 Stehplätzen. Auf der Zahnradstrecke wird der Zug von einer Lokomotive gezogen. Es ist geplant, alle 17 Minuten von jeder der beiden Endstationen einen Zug abgehen zu lassen; die Strecke wird in 50 Minuten durchfahren werden. Die Bahn wird unter der Leitung des Ingeniörs Strub gebaut, das bewegliche Material liefert die Firma Brown & Boveri in Mailand. Die Kosten belaufen sich auf 1 500 000 Lire.

Fremde Welttheile.

— **Wie es beim Bau der mittelasiatischen Bahn zugegangen ist**, davon drangen schon vor nicht zu langer Zeit Gerüchte nach Europa, die wegen ihrer ausserordentlichen Unglaubwürdigkeit zunächst nur ein Kopfschütteln hervorriefen. Aber leider ist für asiatisch-russische Verhältnisse nichts unglaubwürdig genug, um sich nicht mit den Thatsachen schliesslich zu decken. Es ist nicht uninteressant, einmal diese unerquicklichen Dinge näher kennen zu lernen, weil es sehr bezeichnend für die Verhältnisse ist, gegen die die Staatsregierung fortwährend anzukämpfen hat und unter denen das Gemeinwohl in Russland so schwer leidet. Die besten Absichten der Regierung gehen zu Grunde oder werden wenigstens in einem Maasse beeinträchtigt, dass schwere materielle Opfer nothwendig werden, um trotz alledem das vorgesteckte Ziel zu erreichen.

So wurde vor einiger Zeit bekannt, dass der Staat bei der Enteignung des erforderlichen Grund und Bodens viele Tausende von Hektaren staatlichen Besitzes als Privatbesitz gekauft und bezahlt hatte. Wie dergleichen Betrügereien möglich waren, war beim Auftauchen der Nachricht geradezu ein Räthsel; jetzt fängt sich der ganze Fall an, etwas zu klären, so schreibt die „St. Petersburger Zeitung", obwohl die am Betruge schuldigen Personen noch nicht festgestellt sind. Bisher scheint, der Untersuchung nach, die Hauptschuld an den der Landessprache mächtigen Uebersetzern zu liegen. Es dürfte noch eine recht geraume Zeit vergehen, bis die örtliche Verwaltung ohne Hilfe der Dolmetscher auskommt, die durch ihre Unbildung und ihre Sucht zu allen möglichen Betrügereien und Erpressungen zu einer wahren Geissel der russischen, mittelasiatischen Grenzmarken geworden sind. Diese Dolmetscher nutzen die Unkenntniss der Obrigkeit mit der Landessprache in der unverschämtesten Weise aus und hängen wie die Kletten an einander, indem bei Entdeckung irgend welcher Missbräuche alle für einen und einer für alle stehen.

Um sich einen ungefähren Begriff von diesem Uebel zu machen, braucht man nur den Prozess über die Landverkäufe beim Bau der Andishanbahn zu verfolgen. Dieser Prozess ist schon aus dem Grunde charakteristisch, weil die an dem Betruge Schuldigen den Spiess umgekehrt und die Schuld der örtlichen Gemeindeverwaltung zugeschoben haben. Der Ankauf von Staatsländereien durch den Staat wurde gerade in der Gemeinde entdeckt, in welcher der Gemeindeälteste besonders viele Theilnehmer am nächtlichen Ueberfall von Andishan festnehmen liess. Dieser selbe Gemeindeälteste that nach dem Aufstande bei Andishan alles mögliche, um die sich in jener Zeit mehrenden Raub- und Mordüberfälle zu unterdrücken. Dadurch zog er sich den Hass der örtlichen Bevölkerung zu, von der er als Urheber der betrügerischen Landverkäufe denunzirt wurde, die ohne Dokumentenfälschung durch die Dolmetscher garnicht möglich waren. Die Bahn, welche zum grössten Theil Staatsländereien durchschnitt, berührte bei der obengenannten Gemeinde Gemeindeland. Der Bevollmächtigte der Bahn bot der Gemeinde einen Preis für das zu enteignende Land und bat sie, ihren Beschluss zu fassen. Dieser Beschluss wurde in sartischer Sprache mit einigen Zwischenräumen zwischen den einzelnen Worten niedergeschrieben, wodurch die Möglichkeit geboten wurde, neue Worte, die garnicht zum Beschluss gehörten, einzufügen. Schliesslich stellte es sich heraus, dass die Gemeinde dem Staate zwanzigmal mehr Land verkauft hatte, als sie in ihrem Beschluss festgesetzt hatte Der Gemeindebeschluss wurde ins russische übersetzt, aber der Dolmetscher, der die Uebersetzung anfertigte, bemerkte eigenthümlicherweise nicht die später zugeschriebenen Einschaltungen. Sie wurden auch vom Bahnbevollmächtigten nicht bemerkt und sogar vom Kreischef und schliesslich vom Notar übersehen. Am merkwürdigsten erscheint jedoch der Umstand, dass der Bevollmächtigte der Bahn auf den Plänen übersehen hat, dass das der Bahn verkaufte Land als Staatseigenthum auf den Karten verzeichnet war. Ja, er übersah es sogar späterhin, als ihn der Hauptbevollmächtigte darauf aufmerksam machte. So wurden alle Förmlichkeiten bis auf die notarielle Bestätigung des Kaufbriefes erfüllt, während der Hauptbevollmächtigte dem ihm unterstellten Bahnbevollmächtigten das Geld zum Landkauf anweist und dieser die betreffende Summe bereits unter den Ausgaben bucht, ohne eine Bestätigung des Kaufvertrages abzuwarten. Mit diesem Moment wird der ganze Betrug durch Denunziation aufgedeckt und nach den Schuldigen gesucht. Alle Dolmetscher erklärten vor Gericht und brachten eine Anzahl von Zeugen dafür bei, dass sie Analphabeten sind und nur ihren Namen zu schreiben verstehen, durch dessen Untersetzung sie die Richtigkeit einer Uebersetzung erhärten. Trotz dieser auf der Hand liegenden Lüge, die durch die vielen Zeugen glaubhaft erscheinen sollte, entblödeten sich die Dolmetscher nicht, den Verdacht auf den Gemeindeältesten zu lenken. Soweit ist der Knäuel entwirrt, doch bleibt noch viel selbst für russische Köpfe unklares übrig.

Wenn die ganze Angelegenheit nicht als wahr durch glaubwürdige Quellen verbürgt wäre, so könnte nicht einmal an die Möglichkeit so unerhörter Dinge geglaubt werden. Aber das sind russisch-asiatische Zustände, die es dann schliesslich noch möglich erscheinen lassen und glaubwürdig machen, wenn von den vielen gestohlenen Millionen so oft gesprochen wird.

Wenn solche Dinge vorkommen können, dann ist eben alles möglich. Das böseste ist dabei noch, dass im Laufe von vielen Jahren diesen entsetzlichen Zuständen kaum Abhilfe geschaffen werden kann, denn zu einer Verbesserung des Instituts der Dolmetscher kann zunächst nichts geschehen, weil es noch lange an Personen fehlen wird, die die Landessprache und das russische genügend beherrschen werden. In den Gymnasien von Turkestan wird den Schülern wohl griechisch und lateinisch gelehrt, womit sie im praktischen Leben nichts anzufangen wissen, orientalische Sprachen dagegen werden leider in denselben nicht gelehrt.

So ist es gekommen, dass sich dort zwei Nationalitäten gegenüber stehen, die sich zunächst, schriftlich wenigstens, kaum verständigen können. Dass das von den allerschwersten Folgen sein muss, liegt auf der Hand. Namentlich muss darunter der Einfluss leiden, den die Russen, als das kultivirtere Volk, in jenen asiatischen Gebieten für sich in Anspruch nehmen müssen, um allmählich nicht nur auf den Verkehrsgebieten den Fortschritt dorthin zu tragen, sondern auch auf jeglichem anderem Gebiete die Träger der Kultur sein zu können. Dies Bestreben wird hier in Mittelasien um so grösser sein, als vielleicht kein Theil des grossen Reiches so werthvoll für Russland ist, als gerade Mittelasien. Ich denke im Augenblick nicht so sehr an die politische und strategische Bedeutung dieses Gebietes als Stützpunkt bei dem Vordringen an den Ozean, als vielmehr an die hohe wirthschaftliche Rolle, die Mittelasien für Russland schon hat und zweifellos mit jedem Jahre immer mehr gewinnen muss. Es findet schon jetzt ein reger Austausch zwischen den beiden grossen Theilen des Reiches statt, denn während Mittelasien Baumwolle in grossen Mengen erzeugt und an die industriellen Mittelpunkte des europäischen Russlands abtritt, kann letzteres einen Theil seiner Getreideernte nach Mittelasien absetzen.

Es ist dieses nur ein Beispiel, aber solche Wechselbeziehungen liessen sich in grosser Anzahl herzählen, die ausserdem auf eine lange Reihe von Jahren hinaus aller Wahrscheinlichkeit nach an Umfang zunehmen werden.

Je mehr sich Mittelasien entwickelt, je mehr namentlich die Baumwollkultur wächst, desto aufnahmefähiger und kapitalkräftiger wird die Bevölkerung werden und in demselben Maasse wird der Absatz aus Russland naturgemäss zunehmen. Eine wesentliche Kräftigung wird übrigens dieses Verhältniss erfahren, sobald die Bahn von Orenburg nach Taschkent dem Betriebe übergeben sein wird.

— **Nagara-Rajasima-Eisenbahn (Siam).** Die Verwaltung der königlich siamesischen Staatseisenbahnen übersendet uns ihren Bericht über das vom 1. April 1900 bis zum 31. März 1901 abgelaufene vierte Geschäftsjahr — das Jahr 119 siamesischer Zeitrechnung. Wir entnehmen ihm, dass sich die Länge der siamesischen Bahnen von 125 km im Vorjahre auf 264 km am Schlusse

des Berichtsjahres erhöht hat, indem der regelmässige Betrieb auf der früher nur bis Gengkoi eröffneten Linie nach Korat am 21. Dezember 1900 im Beisein des Königs und der Königin von Siam feierlich eröffnet werden konnte. Die Zahl der beförderten Personen ging von 497 848 im Vorjahre auf 440 296 im Berichtsjahre, also um 11,6 % zurück. Dabei hob sich jedoch die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 370 249 Tikals (gleich rund 460 000 ℳ) auf 404 890 Tikals und erfuhr also eine Steigerung von 9 %. Der Rückgang in der Personenzahl wurde dadurch veranlasst, dass man sich zur Erzielung eines einheitlichen Tarifsatzes genöthigt gesehen hatte, den Fahrpreis für die III. Klasse auf der Linie Bangkok-Ayuthia um 50 % — von 1 auf 1½ Att für 1 km — zu erhöhen, und dass infolge dessen ein grosser Theil des Publikums statt der raschen, aber theueren Eisenbahnfahrt wieder den zeitraubenden, aber billigen Wasserweg gewählt hatte. Wenngleich hierdurch — wie oben angedeutet — ein Einnahmeausfall nicht herbeigeführt worden war, so erschien doch durch diesen Umstand eine gedeihliche Weiterentwickelung des Personenverkehrs auf der Strecke Bangkok-Ayuthia so ernstlich gefährdet, dass man sich zur Einstellung einer IV. Wagenklasse hat entschliessen müssen, für welche auf der gedachten Strecke ein Fahrpreis von 0,9 Att für 1 km berechnet wird. Diese neue Einrichtung ist jedoch erst mit dem 1. April 1901 ins Leben getreten. Von dem Personenverkehr entfielen 99,25 % auf die III., 0,68 % auf die II. und 0,07 % auf die I. Klasse. Der Prozentsatz in dieser letzteren Klasse ist also gegen das Vorjahr (0,26 %) noch mehr zurückgegangen, und dies ist dem Umstande zuzuschreiben, dass man den regelmässigen Zügen gar keine Wagen I. Klasse mehr beistellt, sondern dies nur bei besonderen Gelegenheiten oder auf ausdrücklichen Wunsch thut.

Im Güterverkehr wurden befördert 34 786 (30 810) t; es trat also eine Steigerung um 13 % ein, was aber angesichts des so überaus günstigen Ausfalls der Reisernte im Bahngebiet nur ein recht schwacher Fortschritt ist. Unter diesen Umständen erschien es nicht rathsam, eine anfänglich geplante Tariferhöhung vorzunehmen, und die Frachtsätze wurden auf ihrem bisherigen Stande belassen. — Die Frachteinnahmen stellten sich auf 232 737 (177 144) Tikals, erfuhren also eine Steigerung von 31 %. Die vergleichsweise starke Steigerung der Einnahmen gegenüber dem geringen Zuwachs an Ladegewicht erklärt sich aus dem Umstande, dass für die neue Linie Gengkoi-Korat höhere Tarifsätze eingeführt wurden, als auf den alten Linien üblich waren.

Die Betriebskosten stellten sich auf 342 422 (314 757) Tikals: bei einer Roheinnahme von 643 511 (552 240) Tikals ergab sich also ein Reinertrag von 301 089 (237 483) Tikals, und der Betriebskoeffizient betrug 53 (57) %. Durch diesen Reinertrag hat sich das in dem Unternehmen steckende Anlagekapital, welches zu 2,5 % angeliehen ist, vollaus verzinsen lassen, und es hat sich sogar noch ein kleiner Ueberschuss von rd. 38 000 Tikals ergeben. Die Betriebsmittel bestanden aus 10 Lokomotiven, 31 (28) Personenwagen und 211 Güterwagen. Geleistet wurden 4 541 157 (3 959 832) Wagenachskilometer. Die Durchschnittseinnahme für 1 km ging jedoch von 4417 auf 3578 Tikals im Jahre 1900/01, also um 19 % zurück, was durch die Eröffnung der verhältnissmässig verkehrsschwachen Strecke Gengkoi - Korat verursacht ist.

— **Asiatisch-amerikanische Verbindungseisenbahn.** Ueber den von uns schon früher, zuletzt in voriger Nummer erwähnten Plan dieser Bahn wird uns ferner geschrieben: Mit der Fertigstellung der transsibirischen Eisenbahn taucht alsbald eine noch viel weitergehende, ungeheuerliche Idee auf. Immerhin gewöhnt man sich nach unseren grossartigen Fortschritten und Plänen betreffs der Schienenwege, fast nichts mehr als ganz phantastisch anzusehen. Ueber die „Trans.-Alaska-Sibirien-Eisenbahn“, welche die alte mit der neuen Welt durch die Behringstrasse verbinden soll, hat der Urheber des Projekts, Herr Loicq de Lobel, dem Pariser „Figaro“ Mittheilungen gemacht, denen folgendes zu entnehmen ist: Er habe schon bei seiner ersten Reise im Jahre 1898 den Plan einer Eisenbahn durch Alaska, die Behringstrasse und Sibirien gefasst. Herr Lobel macht dann eine blendende Beschreibung des Metall-, besonders Goldreichthums im nördlichsten Amerika und Alaska; er will schon gefunden haben, dass der „gold-belt“ (Goldgürtel) von Yukon durch ganz Alaska unter der Behringstrasse durchgeht und sich in Sibirien fortsetzt. Doch erkennt er an, dass „unglücklicherweise“ schon am Yukon bei Klondike der Winter so hart ist, dass bei einer Kälte bis zu 60° unter 0 der Zugang während acht Monaten im Jahre völlig geschlossen ist. Als Thatsache führt er vor, dass nach der Entdeckung der Goldlager von Klondike im Jahre 1897 eine amerikanische Gesellschaft die Kühnheit hatte, eine Eisenbahn über den Whitepass zu bauen, um den Goldsuchern die Schwierigkeiten des damaligen einzigen gefährlichen Ueberganges über den Chilkootpass zu ersparen. Nach dem Bau dieser Bahn habe Klondike eine glänzende Entwickelung gezeigt, und der Verkehr auf ihr sei so bedeutend, dass das Anlagekapital nach zwei Betriebsjahren zurückbezahlt werden konnte. Diese Eisenbahn würde bald bis Dawson und an die Grenze von Alaska weitergeführt werden, wo Lobel mit seinem Plan eine erste Verbindung herstellen könnte. Man versichere, dass bald eine andere Linie Dawson mit Vancouver auf kanadischem Boden verbinden werde. Schon jetzt werde an mehreren wichtigen Mittelpunkten in Alaska Gold gewonnen, und Herr Lobel glaubt, dass der Bau einer Eisenbahn „Legionen“ Arbeiter dorthin strömen lassen werde, so dass die Kosten der Handarbeit geringer würden. Nach dem Vorbild von Dawsoncity würden dort Städte entstehen, wo bisher nur Goldgräberlager sind; nach dem Handel mit Dampfmaschinen, die nach Klondike gehen, zu schliessen, könne ohne Furcht versichert werden, dass in einigen Jahren Alaska ganz ebenso blühend sein werde wie Britisch-Kolumbien. Damit aber die Eisenbahn ihren Höchstbetrag von Nutzen erreiche, sei es nöthig, sie mit der sibirischen Küste zu verbinden. Deshalb lege sich natürlich die Idee eines „ferry-boat“ oder eines Tunnels durch die Behringstrasse auf (ungeheuer phantastisch!). In wenigen Monaten, sagt Herr Lobel, werde er über die Vortheile des einen oder des anderen dieser beiden Systeme zur Verbindung der beiden Kontinente „fixirt“ sein. Was von der Entwickelung Alaskas gelte, sei auch auf Sibirien betreffs Goldgewinnung usw. anwendbar. Die russische Transsibirienbahn will Herr Lobel in der Gegend von Irkutsk treffen, indem er mit seiner Bahn einen Bogen von der Spitze des Ostkap bis zum Baikalsee beschreibt. So werde der Traum einer Reise um die Erde in demselben Eisenbahnzuge erfüllt. Unnöthig sei es, hinzuzufügen, dass die Züge ebenso bequem und luxuriös sein sollen, wie die amerikanischen Pullmannzüge. Herr Lobel spricht schliesslich die Hoffnung aus, für sein schweres Unternehmen in Russland ebenso viel hingebende Hilfe zu finden, wie er in Amerika gefunden habe!

— **Abessinische Bahnen.** Die „Oceana Consolidated Company“ nimmt in ihrem soeben erschienenen Jahresbericht zunächst Bezug auf den von der Gesellschaft im letzten Finanzjahr gefassten Beschluss, sich an der internationalen Angelegenheit des Baues der Bahn vom rothen Meer in das Innere des Landes zu betheiligen, und theilt mit, dass die von der „Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens“ erbaute Bahn bereits Adagalla, in einer Entfernung von 201 km von Dschibuti, erreiche und sich mit grosser Schnelligkeit Harrar nähere, wo das Recht der Erhebung einer Taxe von 10 % auf alle abessinischen Ein- und Ausfuhrartikel zu Gunsten der Gesellschaft in Kraft trete.

In dem Bericht wird sodann der Bau einer Zweigbahn vom Hafen von Zeïla, im englischen Somaliland, als durchaus wünschenswerth erklärt, damit das englische Protektorat sich desselben leichten Zugangs in das Innere des Landes erfreue, wie das französische Protektorat durch den Hafen von Dschibuti. Die „International Ethiopian Railway Trust and Construction Company“ sei nun durch die „Oceana Consolidated Company“ und andere Finanzgruppen zu dem Zwecke gebildet worden, um ihre gemeinsamen Interessen zu vertreten und um ihren Einfluss bei der abessinischen Bahn zu Gunsten der Ausdehnung der englischen Handelsinteressen in Uebereinstimmung mit den französischen Interessen durch alle erdenklichen Mittel zu stärken.

— **Eisenbahnunfall auf der Newyorker Centralbahn.** Nach einer Meldung des Reuter'schen Büros fand am 8. d. Mts. Vormittag in einem Tunnel der Newyork-Centraleisenbahn bei der 56. Strasse und der Parkavenue ein Zusammenstoss zwischen einem von Norwalk kommenden Personenzuge der Newyork-Newhaven-Hartford-Eisenbahn und einem Lokalzuge der Newyork-Harlembahn, einer Zweiglinie der Centraleisenbahn, statt. Letzterer Zug fuhr auf ersteren auf, die Wagen schoben sich in einander und die zertrümmerten Wagen geriethen in Brand. Bei dem Unfall wurden 17 Personen getödtet und 40 verwundet.

— **Die von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften betriebenen Dampfschifffahrtsunternehmungen.** Die Newyorker „Commercial and Financial Chronicle“ veröffentlicht die Liste der von den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten betriebenen Dampfschifffahrtsunternehmungen. Sie führt zunächst die Great Northern, die Canadian Pacific, die Central of Georgia, die Cheasapeake and Ohio, die Southern Pacific als Eisenbahngesellschaften auf, die selbst Ozeandampferlinien besitzen. Die Great Northern, die Grand Trunk, die Pennsylvania, die Union Pacific, die Southern Pacific, die Reading, die Northern Pacific besitzen einzelne Dampfer oder haben doch vertragliche Abmachungen mit Anschlussdampferlinien. Die Vereinbarungen sind sehr verschiedenartig; theilweise sichern die Eisenbahnen den Schifffahrtsgesellschaften einen Frachtmindestbetrag, oder sie betreiben die Schifffahrt auf eigene Rechnung, oder sie besitzen die Schiffe zwar, lassen die Schifffahrt aber durch die Schifffahrtsgesellschaften, über die sie die

Kontrole behalten, betreiben. Es kommt dabei vor, dass die Schifffahrtslinien mit Verlust arbeiten und trotzdem eine Quelle des Nutzens für die Eisenbahngesellschaft bilden, die wegen des Uebergangsverkehrs, der ihr so gesichert wird, Eigenthümerin der Linie geworden ist. Falls beispielsweise die Verbindung auf dem Wasserwege besonders deshalb eingerichtet ist, um die Unabhängigkeit einer Eisenbahn gegenüber schon bestehenden ähnlichen Linien zu sichern, kann der Gewinn für sie in der Verringerung der für den Durchgangsverkehr erforderlichen Zeit und Frachtkosten bestehen. Für eine Eisenbahn, welche im überseeischen Frachtverkehr in einen Wettbewerb treten will, sind es sehr wichtige Vortheile, wenn sie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe bestimmen, die aus unnöthigem Löschen der Schiffe entstehenden Verzögerungen vermeiden, sofort ohne Zeitverlust das Entladen eines Schiffes in die Eisenbahnwagen und umgekehrt herbeiführen und schliesslich die einen so wichtigen Theil der Fracht ausmachenden Nebenkosten verringern kann. Die von den Amerikanern unternommenen Versuche zur Vergrösserung ihrer ausländischen Absatzgebiete sind nicht neu. Schon vor Jahren schuf die Pennsylvania Railroad einen Schifffahrtsdienst nach Europa, musste ihn aber wegen daraus entstandener grosser Verluste aufgeben. Aber bald wurde ein neuer Anstoss für ähnliche Unternehmungen gegeben. Die „Great Northern Railway Company" hat soeben 30 000 000 Fr. für den Bau von Schiffen ausgegeben, die zu den grössten Handelsdampfern gehören werden, die jemals vorgekommen sind. Fast alle grossen westlichen Bahnen besitzen jetzt Schiffe für den Betrieb auf dem stillen Ozean. In der Küstenschifffahrt und der Schiffahrt auf den grossen Seen bestehen innige Beziehungen zwischen den Eisenbahn- und den Schifffahrtsgesellschaften seit langer Zeit. So befindet sich beispielsweise die Ocean Steamship Company im Besitz der Central of Georgia Railway, die Newyork, die Eriebahn, die Lehigh Valley und andere Eisenbahnen betreiben auf den grossen Seen ihre Dampferlinien für Güter- und gemischten Verkehr, die Great Northern Railway besitzt eine stattliche Dampferflotte für die ausschliessliche Beförderung der Reisenden zwischen ihrem östlichen Endpunkt und weiter östlich gelegenen Punkten, und seit einigen Jahren sind fast alle die Meerenge von Long Island bedienenden Linien in die Kontrole der Newyork, Newhaven und Hartford Railroad übergegangen.

Allgemeines.

— **Selbstfahrer für Kriegszwecke.** Die vom englischen Kriegsamt veranlassten Versuche und Probefahrten zur Ermittelung eines für Kriegszwecke geeigneten Kraftwagens, über welche wir in Nr. 99 S. 1544 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichteten, sind seit Mitte Dezember beendigt. Die Entscheidung des zur Beurtheilung des Ergebnisses eingesetzten Ausschusses ist jedoch, wie „Engineering" in seiner neuesten Nummer meldet, noch nicht ergangen, doch wird erwartet, dass der erste und zweite Preis von zusammen 15 000 ℳ. zwischen dem von der Thornykroft-Dampfwagengesellschaft eingelieferten „Wagen N 6" und dem von der Firma Foden & Söhne gestellten Selbstfahrer getheilt werden und dass der dritte Preis in Höhe von 2 000 ℳ. der Straker Dampfwagengesellschaft zugesprochen werden wird.

— **Dampf oder Elektrizität?** Zu dieser jetzt unser ganzes Wirthschafts- und Verkehrsleben beherrschenden Frage bringt „Engineering" in einer seiner letzten Nummern des Jahrg. 1901 folgende Mittheilung. „Eine nicht unwichtige Nachricht ging uns von Newyork im Laufe der vorigen Woche zu, und zwar bezieht sich dies auf eine Ankündigung der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft, der zufolge die Verwaltung entschlossen ist, den elektrischen Oberleitungsbetrieb auf ihrer Linie von Mount Holly nach Burlington im Staate Newjersey wieder einzustellen und dafür den Dampfbetrieb einzuführen. Der elektrische Betrieb wurde dort im Juni 1895 eröffnet; jetzt ist neuerdings das Kraftwerk abgebrannt, und die Gesellschaft hat beschlossen, von einem Wiederaufbau Abstand zu nehmen. Man sieht dies drüben als ein Zeichen dafür an, dass die Verwaltung die Ueberzeugung gewonnen hat, es sei die Elektrizität dem Dampfe gegenüber als bewegende Kraft nicht gleichwerthig und ebenbürtig. Die Pennsylvania-Eisenbahn, welche seit 1846 besteht, ist eine der bedeutendsten, ältesten, bestverwalteten und bestrentirenden Bahnunternehmungen der Vereinigten Staaten und gleichzeitig dafür bekannt, dass sie zur Ein- und Durchführung aller neuen Erfindungen und Fortschritte im Verkehrswesen jederzeit gern bereit gewesen ist. Unter diesen Umständen gewinnt die obige Nachricht eine besondere Bedeutung, zumal da gleichzeitig bekannt wird, dass die Gesellschaft, welche im laufenden Jahre 300 neue Lokomotiven in Dienst gestellt hat, für das nächste Betriebsjahr eine Lieferung von nicht weniger als 400 Lokomotiven in Auftrag gab."

— **Mit den Verhältnissen der Rhein-Seeschifffahrt** beschäftigt sich der Jahresbericht der Duisburger Handelskammer für 1900 in seinem ersten Theile und gibt von der Entwickelung dieses nach jahrhundertelangem Darniederliegen sich neu wiederbelebenden Verkehrszweiges folgendes Bild. Im Jahre 1888 mit 3 Dampfschiffen von zusammen 1 860 t begonnen, hatte der Rhein-Seedampferverkehr im Jahre 1899 bereits 32 Dampfschiffe mit 24 240 t Tragfähigkeit in seinen Dienst gestellt. Ausserdem aber hatte die Vereinigte Bugsirgesellschaft Hamburg derzeit 40 Seeleichter in Betrieb und das königliche Hauptzollamt in Emmerich zählte 105 Seekähne und Seesegler, die 172 Fahrten rheinaufwärts gemacht haben. Die 32 Rhein-Seedampfer haben nach den Aufzeichnungen des gedachten Zollamts 296 — gegen 234 im Jahre 1898 — Fahrten zu Berg gemacht und dabei 105 539 t Güter — gegenüber 90 556 t im Vorjahre — befördert. Die Zahl ihrer Thalfahrten betrug 302 — im Vorjahre 235 — und das Gewicht der beförderten Güter stellte sich auf 98 820 t gegen 80 798 t in 1898. Hierbei bemerkt übrigens die Handelskammer, dass dann im Jahre 1900 im Duisburger Hafen ein theilweiser Rückgang des direkten Seeverkehrs bemerkbar gewesen, dass ihr aber nicht bekannt sei, ob sich die gleiche Erscheinung in anderen Rheinhäfen gezeigt habe. Zutreffendenfalls aber läge die Vermuthung nahe, dass der Vorgang im ursächlichen Zusammenhang mit der Eröffnung des Dortmund-Emskanals stehe

— **Bahnbau durch tiefes Moor.** Hiervon bringt „Eng. N. & Am. Ry. J." in Nr. 47 vom 21. November 1901, S. 387 ein interessantes Beispiel. In Grand-Haven am Michigan war ein Eisenbahndamm durch tiefes Moor zu schütten. Da Sägemühlen am Ort, waren Bretter und Schwarten billig. Man baute aus vielen Lagen dieser Materialien Flösse, legte ein Arbeitsgleis darauf und schüttete den Sand aus den auf die schwimmende Unterlage geschobenen Zügen, bis der feste Grund erreicht und ein tragfähiger Damm hergestellt war. Aehnlich ist auch in anderen Fällen in Amerika verfahren worden.

— **Die Dampferflotten der Welt.** Nach Lloyd's Register über den Seedampferbesitz der 12 hauptsächlichsten Schifffahrtsländer in Europa und Amerika sind, wie die „B. N. Nachr." melden, in diesen 12 Ländern 14 077 Dampfer mit 20 342 028 Roh-Registertonnen vorhanden; es sind nur die grösseren Schiffe von 100 Rohtonnen an aufgenommen. Von dieser Summe kommen auf England 7 930 mit 12 149 090 Rohtonnen, davon 910 mit 635 331 t auf die britischen Kolonien. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit 1 209 Dampfern und 2 159 919 t, an dritter Frankreich mit 662 Dampfern und 1 052 193 t, erst an vierter die Vereinigten Staaten von Amerika mit 690 Seedampfern und 870 564 t. Wenn in neueren Aufstellungen von Amerika her eine wesentlich grössere amerikanische Tonnenzahl angegeben wurde, so konnte diese nur durch Hinzurechnung der kleineren Fahrzeuge, der Flussschiffe und der erheblichen Flotte auf den grossen amerikanischen Binnenseen erreicht werden. Das nächste europäische Land ist Norwegen mit 806 Dampfern und 764 683 t; dann folgen der Reihe nach Spanien mit 422 Dampfern und 642 231 t, Italien mit 312 Dampfern und 540 349 t, Russland mit 496 Dampfern und 469 496 t, Holland mit 289 Dampfern und 467 209 t, Schweden mit 678 Dampfern und 418 550 t, Dänemark mit 369 Dampfern und 412 273 t und an letzter Stelle Oesterreich-Ungarn mit 214 Dampfern und 387 471 t. Die Zahlen über die Gesammtdampfer-Tonnenzahl dieser Staaten, die mit Recht als ein wichtiger Faktor in der Weltwirthschaftsstellung eines Landes gilt, zeigen so recht, welch grossen Vorsprung Deutschland als Heimathland der beiden grössten Rhedereien der Welt hinsichtlich der Handelsmarine auf dem Kontinente gewonnen hat. Die Flotte der Hamburg-Amerikalinie steht mit 668 000 Dampfertonnen, davon 638 000 Seedampfertonnen, der gesammten nationalen Dampferflotte in jedem der sechs letztgenannten Staaten voran. Ausser Deutschland haben nur noch fünf Länder eine grössere Dampferflotte als die eine Hamburger Gesellschaft. gb

— **Den Einsturz eines Wasserbehälters in Fairhaven** (Massachusetts) berichtet „Eng. N. & Am. Ry. J." in Nr. 47. Es handelte sich um einen im Jahre 1894 erbauten, freistehenden, cylindrischen Behälter aus Stahlblech von 10,66 m Durchmesser und 15,24 m Höhe mit einem kegelförmigen, unten abgerundeten, 3,66 m hinabhängenden Boden. Der Behälter fasste also rund 1 400 cbm Wasser. Er ruhte auf einem 0,914 m hohen, ringförmigen Blechträger. Die hier zusammenstossenden Bleche des Cylinders und Bodens waren 13 mm stark. Der Ringträger stand auf 12 etwas nach innen geneigten und gegeneinander verstrebten, stählernen Stützen. Weder der Bottich, noch sein Unterbau hatten eine Umhüllung. Nur auf dem Cylinder stand ein spitzes Kegeldach aus verzinktem Eisenblech. Der unterste Rand des Cylinders lag 30,5 m, die Spitze des Kegeldaches 60,5 m über den gemauerten Fundamenten.

Am 9. November 1901, Nachmittags 4 Uhr stürzte das Bauwerk zusammen. Die Temperatur war wenig über dem Gefrierpunkt. Es war windstill. Das Wasser stand vor dem Einsturz 12,5 m hoch im Cylinder.

Nach den angestellten Ermittelungen ist zuerst in der Naht, welche den kegelförmigen Boden mit dem Cylinder verbindet, ein Riss entstanden. Der Boden fiel in drei Theilen unter dem nachstürzenden Wasser. Da aber der Sturz durch den einseitig am Ringe auftretenden Riss eingeleitet wurde, entstanden seitliche Kräfte, welche den Cylinder nebst seinem Stützenunterbau ebenfalls zum Einsturz brachten. Wiederholte Formänderungen im unteren Theile des Bottichs infolge der wechselnden Füllung scheinen das Material im oberen Bodenrande übermässig angestrengt zu haben.

Bücherschau.

— **Grundriss der Wildbachverbauung** von Ferdinand Wang, k. k. Forstrath, a. ö. Professor der k. k. Hochschule für Bodenkultur in Wien usw. Erster Theil. Mit 75 Abbildungen und 25 Figuren im Texte. Leipzig, S. Hirzel. 1901.

Wie der Verfasser in der Vorrede betont, soll sein Werk die Grundzüge der Wildbachverbauung nach jeder Richtung hin behandeln und gleichzeitig als Nachschlagebuch für die gesammte Fachlitteratur dienen. Wenn der zweite Theil des Werkes dieser selbstgestellten Aufgabe so gerecht wird, wie der vorliegende erste Theil, so erscheint der Zweck des Buches in jeder Hinsicht erfüllt. Professor Wang beherrscht das von ihm behandelte Gebiet mit einer Selbständigkeit, die nur durch umfassende gründliche Litteraturkenntniss, durch tiefes, wissenschaftlich geleitetes Eindringen in den Gegenstand und durch persönliche Anschauung gewonnen werden kann. Obwohl der Verfasser fast stetig Bezug nimmt auf die Arbeiten anderer Gelehrten und aus deren Werken vielfache Mittheilungen wiedergibt, so ist sein Buch doch weit davon entfernt, ein reines „Sammelwerk" zu sein; davor behütet es die wissenschaftliche Erörterung der verschiedenen Ansichten, die angeführt werden, und behüten es auch die Folgerungen, die Wang an die Darstellungen knüpft und als Grundlage für die eigentlichen Aufgaben der Wildbachverbauung und ihre Lösungen kennzeichnet.

Der vorliegende erste Theil behandelt die allgemeinen Grundzüge; er gibt eine vorzüglich geschriebene Charakteristik der Wildbäche, erörtert den allgemeinen Einfluss der Vegetation auf die Gewässer, bespricht die Bedeutung des Waldes im Wildbachgebiete, der Wald-, der Alpen- und Weidewirthschaft, erläutert sehr ausführlich die Ursachen der Wasserverheerungen und bespricht schliesslich die Gesetze der Bewegung des Geschiebes. Die Darstellung ist überaus lichtvoll, klar und fesselnd; man liest das Buch mit wachsender Antheilnahme, um so mehr als Wang — wie erwähnt — stetig bemüht ist, gleichsam als Führer durch die sich oft widersprechenden Anschauungen der Fachmänner uns sicheren Weges zu leiten. Die Sprache ist wohl nicht ganz frei von Fremdwörtern, aber man begegnet doch nicht jener Ueberwucherung an solchen, die Büchern dieser Art leider nur zu häufig eigen sind. Die Abbildungen sind gut gewählt und gut ausgefallen; die Ausstattung des Buches verdient Anerkennung. Hoffentlich erfreut uns Professor Wang recht bald mit dem zweiten Theile seines Werkes. Alfr. Birk.

— **Poor's Manual 1901.** Effingham Wilson, éditeur, London. Das allen Eisenbahnfachleuten bekannte „Poor's Manual" ist für das Jahr 1901 erst vor kurzem erschienen; es ist in vier Abschnitte getheilt, von denen der erste alle Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, von Kanada und die hauptsächlichsten Eisenbahnen Mexikos, der zweite alle Trambahn- und sonstigen Bahnbetriebsgesellschaften der Vereinigten Staaten enthält, während der dritte Abschnitt Auskunft über die wichtigsten industriellen Körperschaften und Hilfseinrichtungen der Eisenbahnen und der vierte Abschnitt ein Verzeichniss der Finanzen und Geldmittel der Vereinigten Staaten, der verschiedenen Staaten und der hauptsächlichsten Städte gibt. Dem Buche sind 24 Karten beigegeben. Es wird, wie bekannt, von „Poor's Bureau of information and investigation" in Newyork, das übrigens über alle neuen oder geplanten Bahnen der Erde Auskunft gibt, über alle Eisenbahngesellschaften Berichte, Statistiken liefert, herausgegeben. In „Poor's Bureau" erscheinen jährlich drei Veröffentlichungen: Poor's Manual of railroads; Poor's Handbook on investment securities; Poor's directory of Railway officials and Manual of american street railways.

— **Handwörterbuch der Staatswissenschaften.** Herausgegeben von Prof. Conrad in Halle, Geh. Ob.-Reg.-Rath Elster in Berlin, Prof. W. Lexis in Göttingen und Prof. Loening in Halle. Zweite, gänzlich umgearbeitete Auflage. Siebenter Band. Jena. Gustav Fischer. 1901.

Mit dem soeben erschienenen Bande ist das grosse Werk in seiner zweiten Auflage nunmehr zum Abschlusse gelangt. Wir haben die das Eisenbahnwesen betreffenden Abhandlungen des zweiten Bandes s. Zt. ausführlich besprochen (Jahrg. 1900 dieser Zeitung) und können hier nur von neuem der hohen Anerkennung Ausdruck geben, welche den Herausgebern und den von ihnen zur Mitarbeiterschaft herangezogenen mehr als 200 Gelehrten und Fachleuten gebührt. Der vorliegende, die Worte von „Tabak" bis „Zwischenhandel" umfassende Band enthält zwar nur wenige das Eisenbahnwesen betreffende Aufsätze, doch gibt unter der Ueberschrift „Verkehrsmittel" der Professor an der technischen Hochschule zu Stuttgart F. C. Huber eine Abhandlung, die manche, gerade in der Gegenwart sehr beachtenswerthe Gesichtspunkte hervorhebt. Namentlich weist er darauf hin, wie die Erfahrung lehrt, dass der Wettbewerb des einen Verkehrsmittels die anderen durchweg nicht schädigt, sondern fördert und belebt. „Mit der Einführung der Eisenbahn, die vermöge der Spurbahn einen fünfmal geringeren Bewegungswiderstand zu überwinden und in der Maschine eine fünfmal wohlfeilere und leistungsfähigere Triebkraft zur Seite hat, ging der eilige, der Fern- und der Durchgangsverkehr sowie der Massenverkehr auf das leistungsfähigere und billigere Verkehrsmittel über. Man glaubte, nun müssten die Landstrassen ebenso wie die Wasserwege veröden. Aber das Gegentheil trat ein. Mit Erstaunen nahm man wahr, dass der Strassenverkehr, anstatt abzunehmen, im Gegentheil zunahm. Eine Abnahme zeigten nur die gleichlaufend mit einer Bahn sich hinziehenden Durchgangsstrassen. Dagegen trat für abgelegene Bezirke und Erzeugnissstätten das Bedürfniss der Verbindung mit dem Weltverkehr neu und dringend hervor, und es wurde die Verfrachtung mancher Güter, wie Holz, Bausteine usw., auf weitere Entfernungen möglich und lohnend, und dadurch überall auch der bisher niedergehaltene und unterdrückte Verkehr geweckt. Die Landstrassen zeigten sich nothwendiger als je, indem sie als Saugadern für die Eisenbahn dienen und ihr den Verkehr zuführen mussten; es wurden damit auch solche Orte in das Strassennetz hineingezogen, die früher kaum einer Strassenverbindung bedurften."

— **Die deutschen Eisenbahngesetze** sowie die Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands und des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Unter Mitwirkung mehrerer Oberbeamten und Beamten der königlich sächsischen Staatseisenbahnen herausgegeben von B. Peege. Dritte (neu bearbeitete) Auflage. Dresden, C. Heinrich. 1901. Preis 2 ℳ. — Die in erster Auflage im Jahre 1894 erschienene Schrift hat sich die Aufgabe gestellt, ein Nachschlagebuch für den praktischen Handgebrauch zu liefern, und erfüllt diesen Zweck in bester Weise. Auf dem engen Raum von 166 Seiten hat der Verfasser eine übersichtliche und zweckmässig geordnete Zusammenstellung aller für den Bahndienst in Deutschland maassgebenden Bestimmungen gegeben. Es versteht sich von selbst, dass hierbei nicht alle Gesetze, Verordnungen und Dienstvorschriften im vollen Wortlaute haben zum Abdruck kommen können. Das ist nur bei den wichtigsten und am häufigsten anwendbaren geschehen. Aber es sind klare und kurz gefasste Auszüge geboten, von denen ein Zurückgehen auf die eigentlichen Quellen leicht und einfach möglich ist. Am Schlusse des Buches ist gesagt, dass ein vollständiges Verzeichniss der benutzten Fachlitteratur allein etwa 80 bis 100 Seiten füllen würde. Das erscheint uns durchaus glaubhaft, denn die Sorgfalt und die umfassende Beherrschung des weit verzweigten Stoffes, mit der das Werkchen bearbeitet ist, lassen auf gründliche Vorstudien schliessen. Wir wünschen daher dem Buche auch ferner besten Erfolg und immer weitere Verbreitung und heben namentlich hervor, dass es den in der Vorbereitung auf eine Prüfung befindlichen Eisenbahnbeamten und Dienstanwärtern ein zweckmässiger und sicherer Führer sein wird. Der Preis ist mit 2 ℳ für den hübsch ausgestatteten Band äusserst billig bemessen.

— **Artaria's Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn** mit Stationsverzeichniss. 1902. Vierte Neubearbeitung. II. Auflage. Wien, Artaria & Co. Preis 2,20 Kr. Auf Leinen 5 Kr. Als Wandkarte 6,80 Kr. — Die Karte umfasst ausser dem österreich-ungarischen Ländergebiete auch die Balkanhalbinsel bis Konstantinopel und ist für den Dienstgebrauch des Abfertigungsbeamten wie für die geschäftliche Thätigkeit des Kaufmanns und Speditörs ein vorzügliches Hilfsmittel. Die Zugehörigkeit der Bahnen zu den verschiedenen Verwaltungsbereichen ist durch farbige Anlage kenntlich gemacht, zugleich dient das der Karte beigeheftete, nach dem Buchstaben geordnete Stationsverzeichniss von Alexander Freud beim Gebrauche als zweckmässiger und handlicher Wegweiser.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die Haltestelle Nieder=Rengersdorf wird vom 15. Januar d. J. ab auch für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die Station Rönkhausen wird am 15. Januar d. J. für den Eilstückgutverkehr eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Die Haltestelle Lieblos wird am 15. Januar d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Beförderung von Fahrzeugen, Vieh und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann=Saarbrücken. Die an der Strecke Saarbrücken-Trier gelegene Haltestelle Schoden hat die Bezeichnung Schoden=Ockfen erhalten.

Gleiswaage in Pinneberg.

Auf Bahnhof Pinneberg der königlichen Eisenbahndirektion Altona ist eine Centesimalbrückenwaage von 7,5 m Brückenlänge und 30 000 kg Tragfähigkeit in Betrieb genommen worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 1 vom 3. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerischen Bundesbahnen, die Gotthardbahn, die französische Nord-, Ost-, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Westbahn, betreffend Eintritt der französischen Westbahn in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Nr. I 408 vom 31. Dezember 1901 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die Main-Neckarbahn, betreffend Antrag auf grundsätzliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. Januar d. J.).

Nr. IV 1 vom 2. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 7. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am Abende des 7. Januar ist das technische Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen

Herr Oberbaurath Bernhard Pfeiffer,

Ritter des k. sächs. Albrechtsordens I. Kl.

nach kurzem Unwohlsein infolge eines Herzschlages im 55. Lebensjahre sanft verschieden. Mitten aus thatkräftiger Arbeit heraus hat ein Leben jähen Abschluss gefunden, welches ausschliesslich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung gewidmet war. Länger als 30 Jahre hat der Heimgegangene beim Bau und Betriebe der Staatseisenbahnen in allen Theilen des Landes mit unablässigem Fleisse gewirkt. Zahlreiche Werke und Einrichtungen sprechen von seinen Erfolgen. Nach menschlichem Ermessen dürfte damit gerechnet werden, dass unter der Leitung des verdienstvollen Mannes noch mancher in Vorbereitung befindlicher Entwurf der Ausführung zugeführt würde. Die Generaldirektion, der Herr Pfeiffer seit 1896 angehörte, empfindet auf das schmerzlichste die in ihren Kreis plötzlich gerissene Lücke und ruft dem treuen Mitarbeiter, dessen Gedächtniss dankbar in Ehren gehalten werden wird, tiefbewegt ein Lebewohl in die Ewigkeit nach.

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach. (113)

2. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Januar d. J. wird die Bahnstrecke Wipperfürth-Marienheide für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

An dieser Strecke werden Stationen eingerichtet in Egerpohl, Ohl=Rönsahl und in Gogarten. Egerpohl dient nur dem Personenverkehr. Ohl=Rönsahl wird für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen und Gogarten nur für den Güterverkehr in Wagenladungen, unter Ausschluss der Beförderung von Fahrzeugen und Vieh, eingerichtet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Die neue Strecke Wipperfürth-Marienheide wird der Betriebsinspektion in Lennep zugetheilt.

An demselben Tage wird zu dem Gütertarif für die Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII) vom 1. Juli 1899 der Nachtrag VI eingeführt, welcher die im Verkehr mit den Stationen Gogarten, Ohl=Rönsahl, Dortmund Rangirbahnhof und Westönnen zu Grunde zu legenden Entfernungen, sowie die durch die neue Bahnstrecke Wipperfürth-Marienheide eintretenden Entfernungsabkürzungen zwischen verschiedenen Stationen enthält.

Die für den Personen- und Gepäckverkehr maassgebenden neuen Tarifsätze und Tarifänderungen sind in der ab 15. Januar 1902 gültigen Preistafel zum diesseitigen Staatsbahn-Personentarif, Theil II und in den für die Stationen Ohl=Rönsahl und Egerpohl besonders herausgegebenen Preistafeln enthalten. Soweit in die Gruppen-Wechseltarife für den Güterverkehr mit den preussischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Elberfeld, den 8. Januar 1902. (113a)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die neue Güterstation Basel=St. Johann S. B. B. (schweiz. Bundesbahnen) ist am 2 Januar 1902 für den Frachtgüterverkehr — unter Ausschluss von Eilgut — eröffnet worden.

Die im Gütertarif Basel S. C. B. (neu Basel S. B. B.)-badische Stationen und im internen Tarif der Basler Verbindungsbahn für Basel S. C. B. (neu S. B. B) vorgesehenen Frachtsätze finden auch für den Verkehr mit Basel=St. Johann S. B. B. bei Beförderung über die Basler Verbindungsbahn Anwendung.

Karlsruhe, den 7. Januar 1902. (114)
Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn und des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz ist für alle in den Gütertarif einbezogenen Stationen vom 1. Januar 1902 ab auch die direkte Abfertigung von lebenden Thieren usw. eingerichtet worden.

Darmstadt, den 1. Januar 1902. (115)
Die Direktion
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Vom 15. Januar d. J. ab werden im bayerisch-sächsischen Güterverkehre, Tarifheft 2, für Sandsendungen folgende Ausnahmefrachtsätze angewendet:

Zwischen Zwickau i. S. und Freihung . . . 0,52 } Mark
zwischen Zwickau i. S. und Langenbruck . 0,53 } für 100 kg

Sie finden Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10000 kg Sand mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen, doch wird der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt.

Dresden, am 9. Januar 1902. (116)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für den Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen einerseits und Wertheim und Würzburg bad. Bahn andererseits ermässigte Tarifentfernungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 7. Januar 1902. (117)
Gr. Generaldirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

1. Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1902 kommt der Nachtrag I zur Einführung. Insoweit durch denselben Frachterhöhungen bewirkt werden, treten diese erst am 1. März 1902 in Kraft.

Auf Seite 7 des Nachtrags ist, wie dies bereits in dem dem Nachtrag beigehefteten Berichtigungsblatt bestimmt ist, die Entfernung Kühnham-Darmstadt Hptbhf. von 492 auf 493 km zu berichtigen.

2. In Abschnitt B, Ziffer I, Seite 8 des Tarifs hat der erste Absatz künftig wie folgt zu lauten:

„Bei Aufgabe mit weissen Frachtbriefen werden nachstehende Güter zu den einfachen Frachtgutsätzen mit Personen- oder Eilgüterzügen befördert, soweit nach den Betriebseinrichtungen und Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge von den Verwaltungen zugelassen ist."

München, den 7. Januar 1902. (118)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die an der Strecke Freiburg i/Br.-Neustadt i/Schwarzw. gelegene Haltestelle Hölzlebruck, die am 2. Januar 1902 für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen, die mit ihr durch Gleisanschluss verbunden sind, eröffnet wurde, wird mit Gültigkeit vom 10. Januar 1902 in die Tarifhefte 4, 6, 7 und 8 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs, sowie in den Saarkohlentarif 5 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verbandsstationen Auskunft.

Karlsruhe, den 5. Januar 1902. (119)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Am 15. Januar 1902 wird die Station Netzschkau in den Berlin-Stettin-sächsischen Thiertarif aufgenommen. Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, am 8. Januar 1902. (120)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-belgisch-deutsch russischer Verkehr.

Zu den Gütertarifen Heft I B für den Verkehr zwischen Frankreich und Russland und Theil II Heft 1 für den Verkehr zwischen Belgien und Russland vom 1. September 1898 treten am 14. Januar d. J. die Nachträge 3 in Kraft. Sie enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften sowie Ergänzungen und Aenderungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterklassifikation.

Druckstücke können von unserem Drucksachenlager käuflich bezogen werden.

Cöln, den 4. Januar 1902. (121)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vom 15. Januar 1902 an werden für Sammelgüter, mit Herkunft von Mannheim und Frankfurt a/M., und in Bestimmung nach Marseille und Cette, auf der Route über Basel-Genf die folgenden Beträge gegen Vorlage der Transportpapiere rückvergütet:

Für Sendungen mit Herkunft von	Wagenladungen von 5000 Kilogramm	Wagenladungen von 10000 Kilogramm
	Centimes pro 100 kg	
Mannheim	31	41
Frankfurt a/M.	120	100

Karlsruhe, den 4. Januar 1902. (122)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 wird die Station Kehl in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen usw. von deutschen Stationen nach Belfort transit (Tarif vom 1. Juni 1898) mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

km		Frachtsätze für 1000 kg in Franken a (10000 kg)	b (45000 kg)
177	Kehl† . . .	5,63	5,14

† Die Frachtsätze sind nur anwendbar für Sendungen, welche auf dem Rhein per Schiff ankommen und zur Weiterbeförderung per Bahn aufgegeben werden.

Strassburg, den 4. Januar 1902. (123)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. Februar d. J. treten unter Aufhebung der Tarife vom 1. Januar 1899 und 1. August 1898 neue Theile I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) und II B (Frachtsätze für die französischen Bahnstrecken) in Kraft.

Die Tarife können von Mitte dieses Monats an zum Preise von 2,00 ℳ. für den Theil I B und 1,50 ℳ. für den Theil II B von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 4. Januar 1902. (124)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Die Station Zetten-Andelst der holländischen Bahn wird mit sofortiger Gültigkeit in das Tarifheft D 3 mit den für Kesteren bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Münster, den 3. Januar 1902. (125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofenbetrieb etc.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Raunheim (Direktionsbezirk Mainz) nach Ruhrort Rhein (Direktionsbezirk Essen) tritt am 10. d. Mts. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,48 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 2. Januar 1902. (126)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif.

Die Lokalbahnstationen Bad Steben, Körditz, Marxgrün, Naila, Neuhof, Selbitz und Stegenwaldhaus sind ab 1. Januar 1902 in den rheinisch-westfälisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1896 und in den nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1897 einbezogen worden.

Die im vorgenannten Schnitttarif enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher für die genannten Verkehre ausser Kraft.

München, den 2. Januar 1902. (127)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Kartirungsfrachtsätze für Kleie.)

Die mit Ende Dezember 1901 abgelaufene Gültigkeit der im Verfügungswege für Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von diversen Budapester Bahnhöfen, sowie von Köbánya alsó p. u. und Köbánya felsö p. u. nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902 erstreckt.

Gleichzeitig werden auch derartige Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Grabow a. O. transit, Vulkan Bredow transit und Züllkow transit neu zur Einführung gebracht.

Wien, am 7. Januar 1902. (128)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtbegünstigung für Getreide von Prag nach Landeck.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902 wird für Getreide von Prag (k. k. St. B.) nach Landeck bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen der ermässigte Frachtsatz von 248 Hellern für 100 kg zugestanden.

Die Durchführung dieser Begünstigung erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestäti-

gung, dass das Getreide von Landeck via Martinsbrück, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde.

Dieser Refaktiesatz findet auch für solche Getreidesendungen Anwendung, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck zur Reexpedition gelangten.

Wien, am 3. Januar 1902. (129)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Mitrovicz-Szávapart der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 wird die Station Mitrovicz-Szávapart mit den nachstehend verzeichneten Schnittfrachtsätzen in den Tariftheil IV, Heft 2 vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Schnitt-Tariftabelle A.

Gruppe der Reexpeditionstabelle	von der nachbenannten Station	bis zu den Schnittpunkten I	II
		Francs Gold für 1000 kg	
C	Mitrovicz-Szávapart . . .	25,70	35,40

Wien, am 6. Januar 1902. (130)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

(Theilweise Ermässigung der im Verbands - Gütertarife, Theil II, Heft 3 vom 1. August 1900 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 4 A und 4 B.)

Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten Ausnahmetarife erfahren rücksichtlich einiger Relationen unter Aufrechthaltung der für diese Ausnahmetarife gültigen Tarifbestimmungen gleich wie im Vorjahre auch für die Zeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902 wieder eine Ermässigung bis zu 11 ₰ pro 100 kg.

Die betreffenden Stationsverbindungen und ermässigten Frachtsätze, welch' letztere im Kartirungswege Anwendung finden, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 8. Januar 1902. (131)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Badische Lokaleisenbahnen - Aktiengesellschaft.

Bruchsal-Hilsbach-Menzinger Eisenbahn.

Vom 15. d. Mts. ab kommen im Verkehr zwischen den Stationen Bruchsal und Ubstadt Nebenbahn - Fahrscheinbücher für 30 Fahrten in II und III. Wagenklasse zum Preise des 20 fachen Betrages der Taxe einer einfachen Fahrkarte für diese Strecke und betr. Wagenklasse zur Ausgabe.

Nähere Auskunft über die Beförderungsbedingungen ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 7. Januar 1902. (132H&V)

Die Direktion.

---

6. Verdingungen.

Behufs Verdingung der nachstehend aufgeführten Betriebsmaterialien für die Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903, und zwar:

1. a) 4 800 kg Bindfaden aus Hanf,
   b) 500 kg Plombenschnur aus Hanf,
   c) 8 500 m Bremsleinen aus Hanf,
   d) 7 000 kg Plomben,
   e) 5 500 Stück Harzfackeln,
2. a) 3 500 Stück Piassavabesen,
   b) 3 000 Stück Reiserbesen,
3. 75 000 Stück Lampencylinder,
4. 48 000 Schachteln Zündhölzer (schwedische),
5. 17 000 Stück Bremsknüppel,
6. 142 200 Paar Kohlenstifte zu elektr. Bogenlampen,
7. 2 500 Stück Glühlampen,
8. a) 20 000 Stück Glühkörper für Gasglühlicht,
   b) 4 500 Stück Glühkörperträger,
9. 1 200 Stück Strohdecken

ist Termin auf

den 25. Januar 1902, Vormittags 9 Uhr

im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen bezw. Angebotsbogen sind gegen portofreie Einsendung der Herstellungskosten in baarem Gelde nicht in Briefmarken — von unserer Kanzlei (Zimmer 83) zu beziehen.

Diese Kosten betragen:

a) 35 ₰ für die Materialien zu 1. a—e,
b) 20 ₰ „ „ „ 2. a u. b, 4. u. 8. a u. b,
c) 1 ℳ 40 ₰ für Lampencylinder,
d) 20 ₰ für die Materialien zu 5., 6., 7. und 9.

Es ist anzugeben, für welche Materialien die Bedingungen gewünscht werden.

Angebote, zu welchen die vorgeschriebenen Angebotsbogen nicht benutzt sind, können nicht berücksichtigt werden.

Zuschlagsfrist bis 22. Februar 1902 einschliesslich.

Erfurt, den 28. Dezember 1901. (133)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 900 000 kg Portland-Cement für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 24. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. März 1902.

Berlin, den 3. Januar 1902. (134)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A III und IV für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 280 000 kg besseres Sommer-Mineralöl, 330 000 kg besseres Winter-Mineralöl, 1 005 000 kg gewöhnliches Sommer-Mineralöl, 1 145 000 kg gewöhnliches Winter-Mineralöl, 4 260 000 kg Petroleum, 736 000 kg rohes Rüböl, 625 000 kg gereinigtes Rüböl, 1 170 000 kg Oel zur Gasbereitung, 60 000 kg Putzöl, 68 800 kg Rindstalg und 4 500 kg Uhrenöl (früher Oleonaphta).

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 29. Januar 1902, Vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abtheilung M. hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist für rohes und gereinigtes Rüböl, Gasöl und Putzöl bis 15. Februar 1902, für die übrigen Materialien bis 28. Februar 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 1 ℳ von dem obengenannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts **mittelst Postanweisung** ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 6. Januar 1902. (135)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von kiefernen Telegraphenstangen und zwar 4 280 Stück in Längen von 6, 7, 8, 8,5, 9 und 10 m.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 24. Januar 1902, Vormittags 11½ Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. Februar 1902.

Berlin, den 3. Januar 1902. (136)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 25 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 23. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau Wochentags von 8—3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1902. (137)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Architekt: Reg.-Baumeister P. Wittig.

GEBÄUDEGRUPPE ECKE TEMPELHOFER UFER UND TREBBINER STRASSE MIT DER HOCHBAHNEINFAHRT UND DEM KRAFTWERK.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 5. 15. Januar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. (Fortsetzung.)
Die Main-Neckarbahn. (Schluss.)
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Etatsrede des preuss. Finanzministers. — Erleichterung der Rückwanderung von Arbeiterfamilien in ihre Heimath. — Beschleunigung der Bauthätigkeit. — Durchgangswagen für D-Züge. — Neuregelung des technischen Sicherungs- und Signalwesens bei den preuss.-hess. Staatsbahnen. — Signale an Gleissperren u. Entgleisungsvorrichtungen. — Vollbahn Norden-Emden. — Lübeck-Büchener E. — Bewältigung des Ruhrkohlenverkehres. — Vorkonzessionen in Bayern. — Arbeitsvermittelung im Bereiche der bayer. Staatsbahnverwaltung. — Anwendung des § 21 der Verkehrsordnung, Heft A. — Bayer. Eisenbahnreisealbum. — Eisenbahnunfall auf Bahnhof Zittau. — Beirath der württemberg. Verkehrsanstalten. — Nebeneisenbahn Gaildorf-Untergröningen. — Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten. — Eisenbahntelegraphen - Inspektion Cannstatt. — Besorgung des Fahrdienstes durch jüngere Beamte bei den badischen Staatsbahnen. — Entschädigungsansprüche aus dem Heidelberger Eisenbahnunglück.
Oesterreich: Gesetzentwurf, betr. die Einführung einer Eisenbahn-Fahrkartensteuer vom Personentransporte. — Sonntagsruhe für Industriegleise. — Eilgutmässige Beförderung von Rohtalg und Unschlitt. — Oesterr. Nordwestbahn. — Betriebskrankenkassen der österr. Privatbahnen. — Der Umbau des Franz Josef-Bahnhofes in Prag. — Kohlenabschluss der Südbahn mit der Trifailer Gesellschaft. — Erträgniss der böhm. Bahnen. — Tariferhöhungen bei den österr. Staatsb.? — Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.
Ungarn: Die staatlichen Maschinenfabriken und Eisenwerke. — Donau-Theisskanal.
Uebrige europäische Länder: Vorortabonnements bei Paris. — Elektr. Betrieb auf Vollspurbahnen in der Schweiz. — Rückkauf der Jura-Simplonbahn. — Statistik der Eisenbahnunfälle auf den russ. Bahnen in 1899. — Gesammteinnahmen der russ. Eisenbahnen für August und die ersten acht Monate 1901. — Eisenbahn Moskau-Kyschtym. — Centrallondon-Eisenbahngesellschaft.
Allgemeines.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

(Fortsetzung aus Nr. 3.)

B. Architektonische Durchbildung der Hochbahn.

Wie in der Führung der Linie, so hat die Hochbahn auch in der äusseren Erscheinung bedeutende Wandlungen während der Bauzeit durchgemacht. An und für sich würde bereits die grundsätzliche Frage, ob eine städtische Schnellbahn als Hoch- oder Untergrundbahn gebaut werden soll, den Aesthetiker angehen: wer den Formen der heutigen Eisenbauten immer noch nicht volle Berechtigung zuerkennen will, wird auch Anhänger des Tunnels bleiben wollen und sich um die Nachtheile, die ein solcher bietet, wenig kümmern. Von diesen Anhängern der Untergrundbahn wird geltend gemacht, dass das „Stadtbild“ oder das „Strassenbild“, wie in solchem Falle die beliebten Schlagwörter lauten, schon des Aussehens wegen eine Hochbahn mit ihren starren Eisengerüsten nicht vertragen könne, so wenig Verlockendes solche Stadt- oder Strassenbilder auch häufig genug darbieten mögen. Glücklicherweise hat die heutige Architektenwelt sich allmählich mehr und mehr mit dem Gedanken befreundet, dass auch die Formen des Eisens ihre Daseinsberechtigung haben und dass die grossen Werke des Eisenbaues ein sehr dankbares Gebiet für die künstlerische Bethätigung bieten. Der Ingeniör hat andererseits sich überzeugen können, dass die mathematischen Gesetze häufig eine schlechte Lehrmeisterin sind, wo es sich um die Geschmacksfrage handelt, dass sich vielmehr die Rechnung den Gesetzen der Aesthetik in sehr vielen Fällen unterzuordnen hat. Wer dächte hierbei nicht an den Gegensatz der ungefügen Gerber'schen oder anderer lediglich errechneter Brückenformen und der neueren, bei denen Ingeniör und Architekt in gemeinsamer Arbeit den Entwurf festgestellt haben, wie dies beispielsweise bei den Bogenbrücken über den Rhein bei Düsseldorf, Bonn, Mainz und zahlreichen Hängebrücken der Fall gewesen ist.

Während nun in England und Amerika die städtischen Hochbahnanlagen als reine Nützlichkeitsbauten behandelt zu werden pflegen, bei denen auch im Aeusseren der Bauwerke der materielle Zweck des Unternehmens ausgeprägt ist, wie die Hochbahnen in Liverpool, Newyork, Chicago beweisen, so hat der feinsinniger veranlagte Deutsche an sich schon ein lebhafteres Interesse an einer ansprechenden Ausbildung auch der Aussenseite solcher Bauwerke. In dieser Richtung wurden denn auch thatsächlich bei der Berliner Hochbahn von der Bewohnerschaft weitgehende Ansprüche erhoben, die durch die Presse und in Vereinen vertreten wurden. Ferner konnte es in der Reichshauptstadt nicht ausbleiben, dass auch die Stadtverwaltungen sich einen Einfluss auf die architektonische Ausbildung des neuen Verkehrsunternehmens sicherten und bei der Vorlegung der Bauentwürfe Gelegenheit nahmen, ihre Wünsche zur Geltung zu bringen. Aber auch die Staatsbehörden legten Werth darauf, dass an den wichtigeren Punkten Bauten errichtet würden, bei deren Formgebung dem Charakter der Reichshauptstadt gebührend Rechnung getragen wurde. So kam es auch, dass einzelne dieser Entwürfe vor der Ausführung zur Kenntnissnahme des Kaisers gebracht wurden.

Um nach dieser Richtung billigerweise zu stellenden Anforderungen am besten gerecht werden zu können und ein freies Urtheil darüber zu gewinnen, was unsere ersten Kräfte bei Aufgaben der vorliegenden Art bieten, wurde im Jahre 1897 ein allgemeiner Wettbewerb unter den deutschen Architekten und Ingeniören für einen Hochbahnhof und eine Viaduktstrecke in der Bülowstrasse ausgeschrieben. Das Ausschreiben hat zwar keine Lösungen ergeben, die sich unmittelbar für die Ausführung geeignet hätten, aber doch so vielfache und werthvolle Anregungen gebracht, dass sich daraus der Gedanke entwickelte,

die in verhältnissmässig kurzer Zeit zu bewältigende architektonische Bearbeitung der einzelnen wichtigen Bauwerke an verschiedene Berliner Architekten zu vertheilen.

Die Firma Siemens & Halske einigte sich im weiteren Verlauf mit der Hochbahngesellschaft dahin, dass der Regierungsbaumeister Wittig, der wegen der Lösung der Grunderwerbsfragen als Architekt in den Vorstand dieser Gesellschaft berufen worden war, die Verhandlungen mit den zugezogenen Architekten übernahm; in wichtigeren Fragen wurde das Gutachten des Geheimen Bauraths Hossfeld eingeholt.

Eine ganze Reihe künstlerischer Mitarbeiter ist zu nennen, die an der würdigen Ausgestaltung des grossen Ingeniörwerks betheiligt waren. Schon bei den ersten Entwürfen hatte die Firma Siemens & Halske den Professor Laske zur Entwickelung der ersten künstlerischen Grundzüge zugezogen, und während der ganzen Ausführungszeit war der Regierungsbaumeister Necker für Hochbauaufgaben der Bahn bei der Firma thätig. Es wurden weiterhin als Mitarbeiter bei den einzelnen grösseren Aufgaben gewonnen die Architekten Grisebach und Dinklage für den Bahnhof Schlesisches Thor, Solf und Wichards für den Bahnhof Hallesches Thor, Möhring — aus Anlass seines bei dem obengenannten Wettbewerb eingereichten Entwurfes — für den Bahnhof Bülowstrasse einschliesslich der Ueberbrückung der Potsdamer Strasse einerseits und des Viadukts bis zur Lutherkirche andererseits, weiterhin der Professor Grenander für die Viaduktstrecke von der Potsdamer Strasse bis zum Nollendorfplatz und für die architektonische Ausstattung einzelner Eisenkonstruktionen der Oststrecke, Cremer und Wolffenstein endlich für den Bahnhof Nollendorfplatz und die Rampe bis zur Untergrundbahn an der Eisenacherstrasse. Wittig selbst übernahm die architektonische Ausbildung der Hochbrücke über den Landwehrkanal, der Baugruppe am Tempelhofer Ufer mit Hochbahneinfahrt und Kraftwerk und einer Anzahl kleinerer Architekturstücke, u. a. des Treppengebäudes für den Bahnhof Prinzenstrasse.

Im ganzen betrachtet, hat sich, wie bei einer Reihe jüngerer Ingeniörbauten, so auch bei der Hochbahn das Zusammenwirken des Ingeniörs und des Architekten als sehr segensreich erwiesen. Dieses Zusammenarbeiten ist durch die Anregungen des Direktors Schwieger, das verständnisvolle Eingehen auf die Wünsche der Architekten seitens der Bauleitung, namentlich des Vorstehers des Konstruktionsbüros der Firma Siemens & Halske, Regierungsbaumeisters Bousset, der auf die vielfachen Wünsche der Architekten bereitwilligst Rücksicht nahm, und den sachverständigen Einfluss Wittig's insbesondere gefördert worden.

So ist die Berliner Hochbahn in Bezug auf die architektonische Behandlung ganz besonders lehrreich geworden. Ursprünglich bis auf einiges wenige Pfeilerwerk ohne alle steinernen Bauglieder gedacht, wie die Oststrecke der Bahnanlage zeigt, sind ihr allmählich, namentlich an den Haltestellen und Strassenüberführungen auf dem westlichen Abschnitt, mehr steinere Bautheile beigefügt und ist auch die Formgebung des Eisens selbst durch das planvolle Zusammenarbeiten des Architekten und Ingeniörs unablässig weiter verbessert worden. Aber auch auf dem östlichen Abschnitt der Hochbahn, obwohl sie dort Stadtgebiete durchzieht, die für niemanden eine Augenweide sind, ist der Erscheinung des Bauwerks ein gebührender Werth beigemessen worden, und es ist heute nicht ohne Interesse, festzustellen, wie sich auch die Anschauungen der Bevölkerung mit Bezug auf diese Hochbahnstrecke geändert haben, wie der anfängliche Widerspruch, der sich gegen diese gleichförmigen Viadukte erhob, als die Eisenbauten noch in roher Mennigfarbe dastanden, mehr und mehr verstummte, seit sie den freundlicheren hellen Anstrich und die letzten Ausstattungen erhalten haben.

Abb 4. Viadukt am Landwehrkanal mit der Haltestelle Möckernbrücke.

a) Ausbildung des Viadukts.

An der ursprünglichen Ausbildung des Viadukts, wie ihn die Firma Siemens & Halske als Norm festgestellt hatte und wie sie in Abb. 4 veranschaulicht ist, konnte im allgemeinen durchweg festgehalten werden, da die Firma von Anfang an Gewicht darauf gelegt hat, durch die Form an sich eine gute Wirkung zu erzielen. So ist, wie schon erwähnt, insbesondere im Osten von schmückendem Beiwerk fast ganz

Abb. 5. Architektonische Ausbildung der Viaduktportale am Sedanufer; Ansicht von Nordwesten.

Architekt: Professor Grenander.

Abstand genommen worden, abgesehen von einigen nachträglichen künstlerischen Zuthaten, die an besonders in die Augen fallenden Bautheilen vorgenommen wurden, um einzelne Härten in der Erscheinung zu mildern. Bemerkenswerth in dieser Richtung sind u. a. die beiden Pfeilerjoche am Sedanufer (Abb. 5).

Abb. 6. Portal an der Ueberbrückung der Frobenstrasse.

Architekt: Professor Grenander.

Ein Anlass zu sorgfältigerer Ausbildung der Viaduktform lag für die Weststrecke vor, in der unter Benutzung der Ergebnisse des schon erwähnten Preisausschreibens durch eine reichere Ausbildung und Verfeinerung in den Einzelheiten, des Geländers, der Ständer, der Fahrbahntafel eine gesteigerte Wirkung erzielt ist. Insbesondere sind zu diesem Zweck auch — unter sonstiger Beibehaltung des ursprünglichen Systems — von der Potsdamerstrasse bis zum Nollendorfplatz die Stützen mit den Trägern des Viaduktes schräg gestellt worden, wobei gleichzeitig der Vortheil erreicht wurde, dass der Mittelweg eine grössere Breite erhalten konnte. Die Stützen sind in die den Mittelweg säumenden Rasenflächen gesetzt. Die Formen dieser Viadukte zeigen in der Flüssigkeit der Linien, dass die Eigenschaften des Eisens, seine Festigkeit und Biegsamkeit, von den Aufstellern der Entwürfe trefflich verstanden worden sind.

Während ferner der Viadukt östlich vom Halleschen Thore in einfacher Weise als eine sich gleichförmig hinziehende Reihe von Oeffnungen durchgeführt ist, in die nur hier und da nach den besonderen örtlichen Verhältnissen abweichende Konstruktionen eingeschaltet sind, wurden auf der Strecke vom Halleschen Thore ab westlich die wichtigeren Strassenunterführungen durch weitere architektonische Ausgestaltung noch besonders hervorgehoben. Als bemerkenswerthes Beispiel sind hier anzuführen die Ueberbrückungen der Froben- und Ziethenstrasse, die auf Steinportalen ruhen, an deren Enden schmucke Pfeiler errichtet sind. Zu vgl. beispielsweise Abb. 6.

Eine bemerkenswerthe künstlerische Ausbildung haben ferner die Ueberbrückungen der Spree und des Landwehrkanals erfahren. Der Spreeviadukt ist auf der Oberbaumbrücke errichtet und mit dieser zu einem wirkungsvollen malerischen Ganzen verbunden, das in den prächtigen Formen mittelalterlicher märkischer Baukunst ausgeführt ist. Der Hochbahnviadukt ist von der Berliner städtischen Bauverwaltung für Rechnung der Hochbahn gebaut worden (zu vgl. Abb. 7 und 8).

Die Ueberführung des Landwehrkanals, welche mit ihrer 80 m weiten Oeffnung zugleich die Anhalter Bahn überbrückt (Abb. 9), stellt ein reizvolles Beispiel dafür dar, was aus einem an sich nüchternen Gitterträgerbau künstlerisch gemacht werden kann; die architektonische Ausbildung der Brücke ist nachträglich hinzugefügt worden, um dieses Bauwerk, das in der Umgegend

weit hervortritt, wirkungsvoller zu gestalten. Durch kräftige Betonung der Endstreben ist eine ausgesprochenere Beziehung zu den die Brücke tragenden Pfeilerjochen geschaffen worden. Die Brückeneingänge sind überdacht; der ostseitige ist mit den aus farbigem Email hergestellten Wappen der drei Städte Berlin, Schöneberg und Charlottenburg, durch deren Gebiet die Bahn geführt ist, geschmückt. Die Träger selbst sind durch Gehänge belebt, die an ihrem oberen Abschluss, ebenfalls in farbigem Email, die Sinnbilder der Naturkräfte tragen.

Abb. 7. Hochbahnviadukt auf der städtischen Oberbaumbrücke; Ansicht von Westen.
Architekt: Regierungsbaumeister Stahn.

Abb. 8. Oberbaumbrücke mit Hochbahnviadukt. Ansicht von Südwesten.

b) Bahnhöfe.

Die Bahnhöfe haben Aussensteige von rund 80 m Länge, die auf etwa 50 m überdacht sind. Im Osten Berlins sind sie zumeist, nach einheitlichem Entwurf der Firma Siemens & Halske, ganz in Eisen in einfachen, aber doch ansprechenden Formen zur Durchführung gelangt. Es sind Hallenbauten, deren Unterbau in der Konstruktionsweise der Viadukte durchgeführt ist, wobei man sich vorzustellen hat, dass statt, wie bei den Viadukten die Wärtersteige, so hier die Bahnsteige über die beiden Trägerreihen der Hochbahn ausgekragt sind (zu vergl. auch Abb. 4). Die Treppenanlage befindet sich dabei an einer Kopfseite unter dem Viadukt, wo sich auch die Fahrkartenausgabe befindet. Unter Beibehaltung dieser Grundformen hat der sich an die Oberbaumbrücke anlehnende Bahnhof Stralauer Thor auf der Nordseite ein besonderes Treppengebäude erhalten, durch das man den Bahnsteig über eine überdeckte Gallerie erreicht (Abb. 10). Beim Bahnhof Prinzenstrasse mussten die Zugangstreppen auf beiden Seiten ausserhalb der Strasse auf Privatgelände gelegt werden, da die Verhältnisse des Strassenverkehres die Anlage einer Treppe auf dem Mittelstreifen nicht zulässig erscheinen liessen. Der Bahnhof ist beiderseits durch je einen über die Strasse geführten Steig zugänglich gemacht.

Eine aufwandvollere architektonische Behandlung wurde den Haltestellen am Halleschen Thor, in der Bülowstrasse und auf dem Nollendorfplatz zu Theil.

Der Entwurf für die Haltestelle Hallesches Thor (Abb. 11) bot insofern besondere Schwierigkeiten, als die verhältnissmässig geringe Strassenbreite an dieser Stelle nöthigte, den Bahnhof möglichst weit an das Ufer des Landwehrkanals heranzuschieben, das an dieser Stelle nicht unerheblich eingezogen werden musste. Trotzdem treten die wasserseitigen Pfeiler noch aus der Böschung des Kanals hervor und die Bahnhofshalle selbst überragt mit ihrer ganzen Ausladung die Wasserfläche. Die Aufgabe, auf diesem beengten Raum eine monumentale Wirkung zu erzielen, ist dadurch gelöst, dass der Halle eine reiche Sandsteinarchitektur an der östlichen Stirnseite vorgelegt wurde, deren Formen auch in den Pfeilern jenseits der Halleschen Thorbrücke durchklingen, mit deren Formen die Brücke selbst in passender Weise in Einklang gebracht ist. Die Durchfahrt der Bahn ist durch mächtige Steinpfeiler flankirt, die durch einen mit schmiedeeiserner Kartusche gezierten Giebel verbunden sind. An die Pfeiler lehnen sich nach aussen die erkerartig ausgebauten Treppenaufgänge an. Die Seitenwände der Bahnhofshalle sind als geschlossene Blechwände mit eingelegten Fenstern ausge-

Abb. 9. Architektonische Ausbildung der Hochbahnbrücke über den Landwehrkanal; Ansicht von Osten.
Architekt: Regierungsbaumeister P. Wittig.

Abb. 10. Bahnhof Stralauer Thor; Ansicht von Norden.
Architekt: Regierungsbaumeister Necker.

bildet, während bei den übrigen Haltestellen die Seitenwände fast vollständig verglast sind.

Bei den Stationen an der Bülowstrasse und auf dem Nollendorfplatz ist die Halle reicher ausgebildet worden. Sie ruht auf zwei Reihen geschmackvoll ausgebildeter Sandsteinpfeiler, zwischen denen die Promenade durchgeführt ist. Die äusseren Pfeilerstirnen sind bis über die Flucht der Längswände der Bahnhöfe vorgezogen, so dass sie ausser den Lagern für die Hauptträger auch die der Hallenwände aufnehmen, an deren Bindern die Pfeiler bis über das Dach emporragen. Während der Bahnhof Bülowstrasse mit einem reich dekorirten Giebelvorbau versehen ist, wird die Halle des Bahnhofs Nollendorfplatz, der den westlichen Endpunkt der ganzen Hochbahnstrecke bildet, mit einem Kuppelbau abgeschlossen, der die Umgegend von der Mitte des Platzes beherrscht. Von dieser Kuppelanlage erfolgt die Hinabführung zur Untergrundbahn zunächst auf einem eisernen Viadukt, weiter auf steinerner Rampe, vor der unter dem Viadukt eine Brunnenanlage ausgeführt wird. Der offene Einschnitt der Rampe ist durch ein reich entwickeltes Geländer abgeschlossen, das am Tunnelmund von zwei Sandsteinpfeilern flankirt wird.

Die Bahnhöfe an der Bülowstrasse und auf dem Nollendorfplatz sind auf einer besonderen Anlage dargestellt.*)

*) Diese folgt in einer der nächsten Nummern nach.

Eine von allen bisher erörterten Bahnhofsformen völlig abweichende Ausbildung hat der Bahnhof am Schlesischen Thor erhalten, der an einem der Hauptverkehrspunkte in der östlichen Stadtgegend errichtet worden ist. Die Bahn ist hier schräg über einen nicht sehr geräumigen, aber verhältnissmässig langgestreckten Platz geführt, dessen Längenrichtung sich mit der Richtung der Bahn unter einem sehr spitzen Winkel schneidet. Abweichend von den übrigen Stationen ist der Bahnhof an dieser Stelle als massives Haus behandelt, das zu einer malerischen Baugruppe entwickelt ist. War die hier zu lösende Aufgabe durch die Lage der Bahn zum Grundriss des Gebäudes in hohem Grade erschwert, so hat das Bauwerk dadurch an Reiz noch bedeutend gewonnen, dass sich einerseits Gelegenheit bot, einzelne Gebäudetheile, die für die Zwecke des Bahnverkehres nicht in Anspruch genommen werden, über die Fahrbahnhöhe hinaufzuführen und es andererseits nöthig wurde, einzelne Theile der Fahrbahn noch ausserhalb des Gebäudes durch Säulenstellungen zu unterstützen. Im unteren Geschoss des Gebäudes befinden sich ausser dem Treppenhause — das reichen Farbenschmuck erhalten hat — eine geräumige Wartehalle, mehrere Verkaufsläden — darunter, wie Abb. 12 erkennen lässt, eine Konditorei — und eine Bahnhofswirthschaft. Ueberdacht sind ausser den oberen Räumen nur die Bahnsteige, während der Raum über den Gleisen offen geblieben ist.

Abb. 11. Bahnhof Hallesches Thor; Ansicht von Südosten.

Architekten: Solf und Wichards.

Ueber die Untergrundbahn ist vom architektonischen Standpunkt nur wenig zu sagen. Unterirdische Stationsräume von vorgeschriebenen Abmessungen lassen für künstlerisches Wirken nicht viel Raum; wo aber auch hier Hand angelegt werden konnte, um einzelne Bautheile, Säulen, Decken usw. ansprechend zu gestalten, ist dies geschehen, wenngleich sich bei Baulichkeiten, die dem Auge des öffentlichen Verkehres oberhalb der Strassenfläche entrückt sind, bescheidenes Maasshalten von selbst verstand.

c) Bauten auf bahneigenem Gelände.

Von der Gesammtlänge der Bahn befinden sich rund 8 km in städtischen Strassen und 0,45 km auf bahneigenem Grund und Boden, ferner 0,3 km auf Pachtgelände, abgesehen von 1,65 km Bahnviadukt des Gleisdreiecks, die auf eisenbahnfiskalischen Flächen errichtet sind. Während die Ausführungen, soweit sie die Ingeniörbauten betreffen, vertragsmässig von der Firma Siemens & Halske bewirkt wurden, blieb die Beschaffung der gesammten, für die Bahnanlage erforderlichen Grundflächen aus geführt werden. Zuerst bestand die Absicht, einen Theil des Vorderhauses auf Bahnbreite niederzulegen, aber die Ertragsberechnung, welche die Hochbahngesellschaft anstellte, ergab es als vortheilhafter, die oberen Stockwerke zu unterfangen, da die Kosten dieser Ausführung durch die aus den oberen Geschossen erzielten Miethen reichlich verzinst wurden. Auf diese Weise entstand das „durchbrochene Haus“, das, so einfach auch die Konstruktion der Durchbrechung ist, dem Berliner Publikum eine besondere Freude bereitet hat. Die Gesellschaft beabsichtigte, die verbleibenden Räume dieses Hauses zu Verkaufs- und Lagerzwecken zu verwerthen, es fanden sich aber sogleich Miether, die sich nervenstark genug fühlten, um sich neben, über und unter der Bahn häuslich einzurichten.

An der Hinterseite dieser Häuser ist die Bahn, ehe sie den Potsdamer Aussenbahnhof erreicht, auf dem Vestibül einer neu errichteten Volksbadeanstalt aufgelagert, während sie, aus dem Hausdurchbruch nach Westen heraustretend, um einen möglichst weiten Abstand von der Lutherkirche zu gewinnen, nahe an die Häuser in der Bülowstrasse herangeschoben werden

Abb. 12. Bahnhof Schlesisches Thor; Südseite.
Architekten: Grisebach und Dinklage.

Privatbesitz und deren Freilegung durch die Häuserviertel Sache der Hochbahngesellschaft.

Ueber den Grunderwerb und die damit im Zusammenhang stehenden Bauten mag an dieser Stelle folgendes eingeschaltet werden. Die Gesellschaft hat das Eigenthumsrecht für 26 Grundstücke und 6 Theilgrundstücke sowie das Benutzungsrecht für eine weitere Zahl von Grundstücken meist freihändig, in einigen Fällen im Wege des Enteignungsverfahrens erworben. Ihr gehören sämmtliche Grundstücke an der westlichen Seite der Köthenerstrasse von Nr. 11 bis 26; durch Niederlegen der Seitenflügel dieser Gebäude auf eine Breite von 7 bis 8 m, von der hinteren Grundstücksgrenze gemessen, wurde ein Geländestreifen gewonnen, auf dem die Hochbahn vom Hafenplatz aus zur Unterpflasterbahn nach dem Potsdamer Platz hinabsteigt. Die Wohnungen in den Vorderhäusern und in den umgebauten Seitenflügeln werden in der früheren Weise weiterbenutzt.

Auf der Strecke zwischen dem Potsdamer Aussenbahnhof und der Bülowstrasse durchbricht die Hochbahn eine Häuserreihe. Die Bahn musste hier durch die beiden aneinanderstossenden Grundstücke Dennewitzstrasse 22 und Bülowstrasse 70 hindurchmusste, was dazu nöthigte, die Besitzer der Häuser Bülowstrasse 71 bis 73 durch eine Entschädigung abzufinden.

Abmachungen über die theilweise Benutzung von Grundstücken mussten auch noch mit anderen Grundstücksbesitzern getroffen werden, so bei den Grundstücken Gitschinerstrasse 18/31, Elisabethufer 15, Stralauer Platz 40/42.

Zur Anlage der Treppenaufgänge zum Bahnhof Prinzenstrasse ist auf der Nordseite der Strasse das Grundstück Gitschinerstrasse 72 angekauft worden, in das die Treppenanlage nebst Schalterraum eingebrochen wurde. Auf der Südseite ist für eine an dem Schnittpunkt der Gitschiner- und Prinzenstrasse befindliche, an den beiden Fronten gleich lange dreieckige Fläche das Pacht- und Vorkaufsrecht erworben worden. Das Treppenhaus schneidet von der Ecke aus in die Dreiecksfläche ein, lässt aber vor der hinteren Grenze noch so viel Raum übrig, dass die an den Seiten verbleibenden Zwickel mit diesem Ueberbleibsel unter Einbeziehung des Raumes unter der Treppe selbst zu einer Gastwirthschaft vereinigt werden konnten, die reichlich die Zinsen für die gesammten Kosten des Baues aufbringt (Abb. 13).

Der Ankauf einer umfangreichen Grundstückgruppe ist in der Trebbiner und Luckenwalder Strasse zur Freilegung des Weges für die Bahn und zur Anlage des Kraftwerkes nöthig geworden. Hier hat die Hochbahngesellschaft die Grundstücke Tempelhofer Ufer 30, Trebbiner Strasse 1 bis 4 und Theilflächen der Häuser Luckenwalder Strasse 1 bis 3 käuflich erworben. Die Häuser Trebbiner Strasse 1 bis 3 sind für den Bau des Kraftwerks abgebrochen worden, während das am Kraftwerk liegende Grundstück Tempelhofer Ufer 30, das von der Hochbahn über Eck durchschnitten wurde, durch einen Neubau mit Wohnungen und Verwaltungsräumen und unter dem Bahnviadukt mit einer Gastwirthschaft nebst Festsaal ersetzt ist. Die so entstandene Gebäudegruppe gehört im Zusammenhang mit der davorliegenden Hochbrücke über die Anhalter Bahn (Abb. 9) zu den interessantesten Anlagen der Hochbahn. Die Bauten, die auf besonderer Beilage schaubildlich dargestellt sind, wurden in Ziegelrohbau unter Verwendung von Werkstein ausgeführt. Die Architektur des Eckhauses ist mit der des Kraftwerks — im Schaubilde links — in Uebereinstimmung gebracht, obwohl die Gebäude, deren Zweckbestimmung so grundverschieden ist, in den Achstheilungen der Fenster und den Höhenabmessungen der Stockwerke sehr von einander abweichen. Die Bahn durchschneidet das Eckhaus durch ein mit farbig behandeltem Sterngewölbe überspanntes Portal, über dem sich als Sinnbild des Bahnunternehmens zwei rollende Räder über einander befinden, das obere in lichtem, das untere in dunklem purpurnen Felde, die ohne Mühe auf die Beziehungen der Hoch- und Untergrundbahn zu deuten sind.

Abb. 13. Zugangshaus für den Bahnhof Prinzenstrasse; Südseite.

Architekt: Regierungsbaumeister P. Wittig.

(Fortsetzung folgt.)

Die Main-Neckarbahn.

(Schluss aus Nr. 4.)

4. Betrieb auf Strecken anderer Verwaltungen und Bahnhofgemeinschaftsverhältnisse. Der gleichzeitig mit dem Hauptvertrag vom 25. Februar 1843 zwischen den drei Staaten abgeschlossene Vertrag, die Seitenbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim betreffend, besteht noch jetzt. Die Seitenbahn ist badische Staatsbahnlinie und steht nicht in der Finanzgemeinschaft der Main-Neckarbahn. Der Fahrdienst wird aber von der Main-Neckarbahn für badische Rechnung besorgt. Die Einnahmen fallen Baden zu. Dieses hat für die Ausführung des Fahrdienstes an die Main-Neckarbahngemeinschaft eine Vergütung zu leisten, bestehend in einem entsprechenden Theile des Gesammtaufwandes, welcher der Gemeinschaft für den Fahrdienst auf beiden Bahnen, d. h. auf der gemeinschaftlichen Hauptbahn und der badischen Seitenbahn, erwächst. Bei Berechnung dieses Theils wird das Verhältniss des rohen Ertrags der Seitenbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim zum rohen Ertrag der Haupt- und Seitenbahn zusammengenommen zu Grunde gelegt. Zur Ausführung dieser verwickelten Berechnung besteht eine weitere Vereinbarung, in der auch umgekehrt geregelt ist, für welche zum eigentlichen Fahrdienst der Strecke Friedrichsfeld-Mannheim gehörigen Leistungen der badischen Bahn im Bahnhof Mannheim die

letztere wieder von der Main-Neckarbahngemeinschaft Ersatz zu beanspruchen hat. Im Jahre 1899 betrug die Vergütung der badischen Bahn an die Main-Neckarbahn wegen der Seitenbahn Friedrichsfeld-Mannheim 171 523 ℳ.

Wie die ganze Main-Neckarbahn und ihre Strecke von Friedrichsfeld nach Heidelberg insbesondere, so war auch die von der Main-Neckarbahn betriebene Seitenbahn Friedrichsfeld-Mannheim ursprünglich eingleisig. Direkt neben (südlich) dem normalspurigen Gleis Heidelberg-Friedrichsfeld und Friedrichsfeld-Mannheim lag aber auf gleichem Bahnkörper das breitspurige Gleis der schon früher bestandenen badischen Staatsbahnlinie Heidelberg-Mannheim. Nachdem die badische Staatsbahn zur Normalspur übergegangen und die zuletzt genannte Linie umgebaut war, werden die beiden Gleise durch die beiden Verwaltungen, d. h. durch die Main-Neckarbahn und die badische Staatsbahn, gemeinschaftlich benutzt. Zur eigentlichen Main-Neckarbahngemeinschaft gehört aber nur das eine nördliche Gleis der Strecke Friedrichsfeld-Heidelberg, während das entsprechende Gleis der Seitenbahn Friedrichsfeld-Mannheim und das südliche Gleis auf der ganzen Strecke Heidelberg-Friedrichsfeld-Mannheim zur badischen Bahn gehört. Es fahren also auf denselben Gleisen badische Züge für badische Rechnung zwischen Heidelberg und Mannheim (über Friedrichsfeld), Main-Neckarbahn-Züge für Main-Neckarbahn-Rechnung zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld und Main-Neckarbahn-Züge für badische Rechnung zwischen Friedrichsfeld und Mannheim. Ueber die aus Veranlassung des gemeinschaftlichen Betriebes des Main-Neckarbahngleises und des daneben liegenden badischen Staatsbahngleises Heidelberg-Friedrichsfeld zwischen den beiden Verwaltungen auszugleichenden Kosten bestehen verwickelte Abmachungen.

Die Endbahnhöfe der Main-Neckarbahn in Frankfurt und Heidelberg waren ursprünglich als selbständige Bahnhöfe dieser Verwaltung angelegt, derjenige in Frankfurt an der Stelle, die jetzt mit den neuen Prachtbauten der Handelsstadt bedeckt ist, in der Nähe des nun aufgehobenen Bahnhofs der Taunusbahn und der Main-Weserbahn, der in Heidelberg neben dem noch jetzt bestehenden Bahnhof der badischen Staatsbahn. Sowohl in Frankfurt, als auch in Heidelberg hat aber jetzt die Main-Neckarbahn keinen eigenen Bahnhof mehr; sie ist nun auf Grund von Bahnhofgemeinschaftsverträgen in Frankfurt in den der preussischen Staatsbahnverwaltung gehörigen Hauptbahnhöfen (Haupt-Personen- und Haupt-Güterbahnhof), in Heidelberg, nachdem die Gebäude des Main-Neckarbahnbahnhofs hier durch Brand in erheblichem Umfang zerstört waren, in dem erweiterten alten Bahnhof der badischen Staatsbahn untergebracht. Die Betheiligung der Main-Neckarbahngemeinschaft an den Kosten dieser Bahnhöfe richtet sich, wie dies bei Gemeinschaftsbahnhöfen üblich ist, nach der Zahl der in diesen Bahnhöfen verkehrenden Achsen der betheiligten Verwaltungen. Es werden aber nach den bestehenden Verträgen zu Lasten der Main-Neckarbahn nur die Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der genannten Bahnhöfe, nicht aber die Zinsen der für letztere bestehenden Anlagekapitalien eingestellt; dies aus dem Grunde, weil die der jetzt beseitigten eigenen Bahnhöfe der Main-Neckarbahn in Frankfurt und Heidelberg noch in den der Vertheilung des Reinertrages der Main-Neckarbahngemeinschaft zu Grunde liegenden Gesammtbaukapitalien Preussens bezw. Badens enthalten sind, somit also diesen beiden Verwaltungen zwar nicht in der Gemeinschaftsrechnung für ihre eigenen, von der Main-Neckarbahn mitbenutzten Bahnhöfe, wohl aber bei Vertheilung des Reinertrages der Main-Neckarbahngemeinschaft selbst zu Gute kommen. Dafür wurden aber auch die Erlöse beim Verkauf des Grundeigenthums, auf dem sich der Bahnhof der Main-Neckarbahn in Frankfurt befand, an dem preussischen Baukapital dieser Bahn nicht abgeschrieben. In der Gemeinschaftsrechnung für den badischen Staatsbahnhof in Heidelberg spielt die Verzinsung nur insoweit eine Rolle, als hier nach dem Gemeinschaftsvertrag unter Ausserachtlassung des bis zur Dienstvereinigung aufgewachsenen Baukapitals dieses Bahnhofes die 3,5 prozentigen Zinsen der 300 000 ℳ betragenden Kosten für die zur Durchführung dieser Dienstvereinigung hergestellten Erweiterungen in den nach Maassgabe der Achsen unter beide Verwaltungen zu vertheilenden Betrag eingestellt werden und gleiche Zinseinstellung für die Kosten künftiger Erweiterungen gelten soll. — In den Frankfurter Hauptbahnhöfen führt die preussische Staatsbahnverwaltung den gesammten Dienst aus; in der Güterabfertigung ist aber für die Main-Neckarbahn eine besondere Büroabfertigung gebildet, die mit eigenen Beamten dieser Bahn besetzt ist, im übrigen aber unter der oberen Leitung und Aufsicht der Gesammtabfertigung steht. Im badischen Staatsbahnhof zu Heidelberg hat die Main-Neckarbahn eine eigene Frachtgutabfertigung, eine eigene Werkstätte, Lokomotivschuppen und Magazin; im übrigen führt die badische Staatseisenbahnverwaltung dort den Dienst aus. Nach dem Geschäftsberichte der Main-Neckarbahn für 1898 (für 1899 sind die einzelnen Bahnhöfe nicht getrennt angegeben) hatte die Main-Neckarbahn in diesem Jahre an Bahnhofkosten für Frankfurt 579 367 ℳ, für Heidelberg 104 337 ℳ zu bezahlen, zu welchen Beträgen noch die von der Main-Neckarbahn für den von ihr selbst besorgten Dienst verausgabten Beträge kommen.

Für Mannheim besteht eine eigentliche Bahnhofgemeinschaft wegen der Main-Neckarbahn nicht, da die hier mündende badische Strecke Friedrichsfeld-Mannheim ja nicht zur Main-Neckarbahn-Finanzgemeinschaft gehört und diese Verwaltung auf dieser Strecke ja nur den Fahrdienst (für badische Rechnung) besorgt.

In dem badischen Staatsbahnhof Schwetzingen sind wegen Einführung der zur Main-Neckarbahngemeinschaft gehörenden Linie Friedrichsfeld-Schwetzingen besondere, der genannten Verwaltung zur ausschliesslichen Verfügung zustehende Anlagen durch Baden erstellt, welche dem Anlagekapital dieses Staates bei der Main-Neckarbahn zugeschrieben sind und demnach zu Gunsten Badens bei Vertheilung des Reinertrages der Main-Neckarbahn zur Geltung kommen. Im übrigen benutzt die Main-Neckarbahn im Bahnhof Schwetzingen die Anlagen der badischen Staatsbahn mit und trägt hierfür nach Maassgabe des Achsenverkehres zu den Bahnhofkosten bei.

In Bensheim besteht ein Gemeinschaftsverhältniss mit der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft (Eisenbahndirektion Mainz) hinsichtlich des Personenverkehrs. Für die Mitbenutzung der Wartesäle usw. der Main-Neckarbahn und die Besorgung des Personenabfertigungsdienstes zahlt die Eisenbahndirektion Mainz eine jährliche Pauschvergütung von 3 700 ℳ.

Besondere Verhältnisse liegen auf den Bahnhöfen der Main-Neckarbahn Eberstadt, Bickenbach und Weinheim vor. Hier münden die dem hessischen Staate gehörenden normalspurigen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt (1,89 km lang), Bickenbach-Seeheim (4,5 km lang) und Weinheim-Fürth (16,3 km lang), die zwar nicht in die Finanzgemeinschaft der Main-Neckarbahn aufgenommen sind, aber von der Main-Neckarbahngemeinschaft für Rechnung des hessischen Staates betrieben werden. Es besteht für diese Anschlussbahnen ein eigener Personaletat und es wird für jede derselben eine ganz besondere Betriebsrechnung aufgestellt. Besondere Vereinbarungen bestehen zwischen der hessischen Regierung und der Main-Neckarbahngemeinschaft wegen der Anschlussbahnhöfe Eberstadt, Bickenbach und Weinheim, wegen der Wagengestellung usw. Für die Leitung der Verwaltung und des Betriebes der drei Nebenbahnen durch die Direktion und die Oberbeamten der Main-Neckarbahn erhält die letztere wegen Eberstadt-Pfungstadt jährlich 3 500 ℳ, wegen Bickenbach-Seeheim 5 % der Rohtransporteinnahmen, mindestens aber 3 000 ℳ bezw. 6 000 ℳ. Noch zu erwähnen ist, dass bei der Haltestelle Mörlenbach der Nebenbahn Weinheim-Fürth die ebenso dem hessischen Staate gehörige, aber von der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft (Direktion Mainz) verwaltete Nebenbahn Mörlenbach-Wahlen anschliesst. Wegen der Anschlussstation Mörlenbach usw. bestehen zwischen den beiderseitigen betriebs-

führenden Direktionen (Direktion der Main-Neckarbahn und königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz) besondere Abmachungen.

Aus dem vorstehenden ist ersichtlich, wie verwickelt die Rechts- und namentlich wie schwierig die Abrechnungsverhältnisse auf der Main-Neckarbahn sind.

5. Organisation und Personalverhältnisse. Die Organisation ist im allgemeinen noch die ursprüngliche mit der von den drei Staaten durch je ein Mitglied besetzten Direktion zu Darmstadt und den unter ihr thätigen Ressortvorstehern bezw. Oberbeamten. Eine Vereinfachung ist im Jahre 1873 insofern eingetreten, als die bis dahin in Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg bestehenden, mit je einem Eisenbahnverwalter, einem Eisenbahningeniör und einem Eisenbahnkassirer besetzten, der Direktion unterstellten besonderen „Eisenbahnverwaltungen" aufgehoben sind. Wie sich die Personalziffern hinsichtlich der Beamten und Gehilfen seit der Betriebseröffnung verändert haben, zeigt eine Tabelle der mehrerwähnten Denkschrift. Es waren vorhanden:

In der allgemeinen Verwaltung: ursprünglich 19 Köpfe (3 Direktionsmitglieder, 1 Sekretär, 4 Revisoren, 1 Registrator, 2 Kanzlisten, 3 Eisenbahnverwalter, 3 Eisenbahnkassirer, 1 Hauptmagazinverwalter, 1 Bürodiener), im Jahre 1898: 124 Köpfe.

In der Bahnverwaltung: ursprünglich 84 Köpfe, 1896: 100 Köpfe.

In der Transportverwaltung (Stationsdienst, Abfertigungsdienst, Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst): ursprünglich 127 Köpfe, 1896: 447 Köpfe.

Im Werkstättendienst: ursprünglich 9 Köpfe, 1896: 11 Köpfe. — Gegenüber ursprünglich 239 Beamten und Gehilfen im ganzen war mithin im Jahre 1896 eine Steigerung auf zusammen 682 Köpfe eingetreten.

An Arbeitern waren im Jahre 1896 in allen Zweigen der Verwaltung 1 173 vorhanden (darunter 416 im Werkstättendienst gegenüber ursprünglich 38).

Nach der Reichsstatistik für 1899 betrug die Zahl der Beamten, Gehilfen und Arbeiter auf der Main-Neckarbahn und den drei Nebenbahnen im ganzen 1 987 Köpfe.

6. Betriebsverhältnisse. Anschliessend an die obigen Ausführungen unter Ziffer 4 ist hier aus dem Geschäftsbericht für 1899 noch das folgende hervorzuheben: Es wurden (abgesehen von den Materialzügen) auf der Main-Neckarbahn, auf der Seitenbahn Friedrichsfeld-Mannheim und auf den drei hessischen Nebenbahnen 81 921 fahrplanmässige Züge und 314 Sonderzüge, zusammen mithin 82 235 Züge oder täglich im Durchschnitt 225 Züge gefahren. Namentlich der Personenzugfahrplan ist ein sehr reichhaltiger. So verkehrten im Sommer 1899 zwischen Frankfurt und Darmstadt täglich in jeder Richtung 27 dem Personenverkehre dienende Züge, darunter 10 Schnellzüge in jeder Richtung. Im gegenwärtigen Winterfahrplan ist als 28. Zug ein 11. Schnellzug dazu gekommen. Die Maschinen haben im Jahre 1899 im ganzen 2 396 630 km, mithin im Durchschnitt 23 966 km zurückgelegt, und hierbei im ganzen 73 148 887 Wagenachskm (unter Zurechnung von Maschine und Tender 133 815 740 Achskilometer), mithin im Durchschnitt 731 489 Wagenachskm (unter Zurechnung von Maschine und Tender 1 338 157 Achskm) gefördert.

Die Wagen der Main-Neckarbahn und der drei hessischen Nebenbahnen legten im Jahre 1899 auf der eigenen Bahn einschliesslich der drei Nebenbahnen zurück:

	Achskilometer
Personenwagen	25 923 934
Güterwagen	11 485 888
zusammen .	37 409 822
Die Wagen anderer Verwaltungen haben auf der Main-Neckarbahn einschliesslich der drei Nebenbahnen zurückgelegt	35 998 432
zusammen auf der Main-Neckarbahn einschliesslich der drei Nebenbahnen	73 408 254

	Achskilometer
Zu übertragen	73 408 254
Auf der Seitenlinie Friedrichsfeld-Mannheim wurden befördert	2 791 032
Auf Strecken der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt wurden befördert	17 972
mithin im ganzen .	76 217 258

Hiervon entfallen auf die drei Nebenbahnen 1 329 095 Achskilometer.

Auf fremden Bahnen haben die Wagen der Main-Neckarbahn 27 775 159 Achskm gegen eine Wagenmiethe von 198 128,65 ℳ zurückgelegt, wogegen Wagen anderer Verwaltungen auf der Main-Neckarbahn selbst 33 689 217 Achskm gegen eine Wagenmiethe von 359 650,34 ℳ durchlaufen haben. Für die Main-Neckarbahn ergab sich sonach im Jahre 1899 an Wagenmiethe ein Fehlbetrag von 161 521,69 ℳ.

Wegen der Eigenschaft der Main-Neckarbahn als einer Durchgangslinie spielt daselbst im Verhältniss zum Gesammtverkehre der Rangirdienst eine verhältnissmässig geringe Rolle. Nach dem Geschäftsbericht für 1899 standen im ganzen 6 Maschinen im regelmässigen Rangirdienst, und zwar je 2 in Darmstadt und Heidelberg, 1 in Weinheim und 1 auf der Rangirstation Isenburg.

7. Tarifverhältnisse. Dem Personentarif für den Binnenverkehr liegen folgende Einheitssätze für die Person und das Kilometer zu Grunde:

		Main-Neckarbahn		Nebenbahnen	
1. Schnellzug .	I. Kl.	8,4 ₰		—	
	II. „	5,6 „		—	
	III. „	4,0 „		—	
2. Personenzug .	I. „	7,0 ₰		—	
	II. „	4,6 „		6,0 ₰	
	III. „	3,0 „		4,0 „	
3. Rückfahrkarten für gewöhnliche Züge	I. „	5,6 ₰	je für Hin- und Rückfahrt	— „	je für Hin- und Rückfahrt
	II. „	3,7 „		4,5 ₰	
	III. „	2,3 „		3,0 „	

Zuschlagkarten zu gewöhnlichen einfachen Fahrkarten sowie Rückfahrkarten bei Benutzung der Schnellzüge 1 ₰.

Die Preise der Sonntagsrückfahrkarten für gewöhnliche Züge sind für die einzelnen Stationen bezw. Strecken auf Grund verschiedener Sätze verschieden gebildet. Die Preise für Zeitkarten (Monatskarten und Monatsnebenkarten) sowie für Schülerzeitkarten sind nach den Bestimmungen und Sätzen der preussischen Staatsbahnen gebildet. Der Einheitssatz für Arbeiterwochenkarten beträgt 1 ₰, für Arbeiterrückfahrkarten 1,33 ₰.

In den Tarifen für die Verkehre mit anderen Bahnen sind, insoweit nicht infolge von Wettbewerbs- usw. Verhältnissen von der normalen Tarifbildung abgewichen werden musste, die Sätze des Tarifs für den Binnenverkehr überall voll eingerechnet.

Freigepäck von 25 kg wird sowohl im Binnen-, als auch im direkten und Durchgangsverkehr nur da gewährt, wo Wettbewerbsverhältnisse dies erforderlich erscheinen lassen. Im übrigen beträgt der Einheitssatz für Gepäck 0,28 ₰ für 5 kg und 1 km.

Der Gütertarif, und zwar sowohl für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, als auch für die Klassen des Normal-Tarifschemas entspricht dem der preussischen Staatsbahnen. Daneben besteht eine Anzahl von Ausnahmetarifen.

8. Verkehrsverhältnisse. Im Jahre 1899 sind auf der Main-Neckarbahn im Lokalverkehr 4 104 121 Personen, im direkten Verkehre mit fremden Bahnen 1 462 912 Personen, im Durchgangsverkehr 175 739 Personen befördert worden. Hierzu 5 724 Personen mit Sonderzügen und 161 161 Personen auf zusammengestellte Rundreisehefte, zusammen 5 909 657 Personen. Auf den drei Nebenbahnen wurden 877 096 Personen befördert. Im ganzen also 6 786 753 Personen (gegen 6 087 230 im Jahre 1898). Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug ohne Anrechnung der mit Beförderungsschein abgefertigten Fahrzeuge-, Expressgut-, Militärgut-, Thier- und Leichentransporte im Jahre 1899: auf der Main-Neckarbahn im Lokalverkehre

1 847 412,98 M., im direkten und Durchgangsverkehr 2 489 205,75 M., zusammen 4 336 618,73 M. (gegen 4 129 278,83 M. in 1898). Auf den Nebenbahnen im Lokalverkehr 64 970,59 M., im direkten Verkehr 67 222,53 M., zusammen 132 193,12 M. (gegen 123 260,80 M. in 1898).

Die Vertheilung des Güterverkehres ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung für 1899:

A. Main-Neckarbahn.

	Eilgut	Stückgut	Wagenladungs- bezw. Ausnahmeklassen	sonstige Transporte	Summe
	t	t	t	t	t
Lokalverkehr					
	1 129,7	15 781,8	54 276,9	889,3	72 077,7
direkter Verkehr					
Versand	3 093,0	34 725,9	140 681,4	662,9	179 163,2
Empfang	3 427,3	34 230,6	322 668,4	2 477,9	362 804,2
Durchgangsverkehr					
nach Süden	2 632,0	36 921,2	386 280,5	2 563,5	428 397,2
nach Norden	3 313,5	37 757,5	247 998,4	923,2	289 992,6
zusammen	13 595,5	159 417,0	1 151 905,6	7 516,8	1 332 434,9
(1898)	(16 749,3)	(205 326,7)	(1 648 305,1)	(9 575,7)	(1 879 956,8)

Der starke Rückgang des Güterverkehres gegen das Vorjahr (1 322 434,9 t gegen 1 879 956,8 t) hat seinen Grund in der aus Anlass der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn und Bildung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mit Wirkung vom 1. Januar 1899 in Kraft getretenen neuen Verkehrsleitung, durch welche namentlich der Linie Frankfurt-Lampertheim-Mannheim ein grosser Theil des bisher durch die Main-Neckarbahn bedienten Verkehres zugewiesen wurde. Die oben berechnete Gesammtsumme von 1 332 434,9 t erhöht sich übrigens, wenn man die auf Gepäckschein beförderten Milch-, Fahrzeuge-, Militärgut-, Vieh- und Leichentransporte zurechnet, noch um 23 848 t, mithin auf im ganzen 1 356 282,9 t (gegen 1 904 036,9 t im Jahre 1898).

B. Nebenbahnen.

	Eilgut	Stückgut	Wagenladungs- bezw. Ausnahmeklassen	sonstige Transporte	Summe
	t	t	t	t	t
Lokalverkehr					
	18,4	447,3	1 491,0	—	1 956,7
direkter Verkehr					
Versand	240,6	3 037,5	121 919,3	4,9	125 202,3
Empfang	381,4	4 051,8	107 754,1	30,5	112 217,8
zusammen	640,4	7 536,6	231 164,4	35,4	239 376,8

Gegenüber einem Betrag von 159 809,7 t im Jahre 1898 ist bei den Nebenbahnen in 1899 mit 239 376,8 t eine erhebliche Steigerung eingetreten. Zu dem zuletzt bezeichneten Gesammtgewicht kommen noch an Milch- usw. Transporten auf Gepäckschein 2 387,6 t, mithin im ganzen 241 764,4 t (gegen 162 430,7 t im Jahre 1898).

Die Einnahmen der eigentlichen Main-Neckarbahn aus dem Güterverkehr, ausschliesslich der auf Gepäckschein abgefertigten Milch- usw. Transporte, betrugen im Jahre 1899 beim Lokalverkehr 198 073,36 M., beim direkten und Durchgangsverkehr 2 937 687,28 M., zusammen 3 135 760,64 M. und mit Hinzurechnung von 262 404,84 M. aus den genannten auf Gepäckschein abgefertigten Transporten im ganzen 3 398 165,48 M. gegen 5 008 313,12 M. im Jahre 1898. Mithin betrug die aus den oben bezeichneten Gründen (neue Verkehrsleitung) eingetretene Einnahmenminderung 1 610 147,64 M., d. h. die Einnahme aus dem Güterverkehr ist gegen das Vorjahr um 32 % zurückgegangen.

Die Einnahmen der Nebenbahnen aus dem Güterverkehr, ausschliesslich der auf Gepäckschein abgefertigten Milch- usw. Transporte, betrug im Jahre 1899 beim Lokalverkehr 18 889,89 M., beim direkten Verkehr 121 578,76 M., zusammen 140 468,65 M. und mit Hinzurechnung von 7 529,23 M. aus den genannten auf Gepäckschein abgefertigten Transporten im ganzen 147 997,88 M. gegen 134 346,70 M. im Jahre 1898.

Wie aus den obigen Aufstellungen zu ersehen, überwog im Jahre 1899 bei der Main-Neckarbahn, im Gegensatz zu dem bei den Staatsbahnen üblichen Verhältniss, die Einnahme aus dem Personenverkehr diejenige aus dem Güterverkehr wesentlich. Nach der Reichsstatistik entfielen in diesem Jahre in Prozenten der Verkehrseinnahmen auf

	Personenverkehr	Güterverkehr
	%	%
Reichsbahnen	23,07	76,93
preussisch-hessische Gemeinschaft	28,79	71,21
bayerische Staatsbahnen	31,64	68,36
sächsische „	33,98	66,02
württembergische Staatsbahnen	36,22	63,78
badische Staatsbahnen	33,39	66,61
Main-Neckarbahn	55,76	44,24

Interessant sind auch die in der mehrerwähnten Denkschrift aufgeführten Vergleichungen der Verkehrsziffern aus den verschiedenen Zeiten des Betriebes der Main-Neckarbahn. Wir geben hieraus das folgende wieder: Die Zahl der abgegangenen und angekommenen Personen betrug im Jahre 1847: 1 539 562, im Jahre 1895: 7 444 708. Die Menge der angekommenen und abgegangenen Güter betrug in Tonnen im Jahre 1855: 155 218, im Jahre 1895: 1 487 888. Die Gesammtverkehrseinnahme stieg folgendermaassen: 1847: 842 469 M., 1857: 1 902 687 M., 1867: 2 771 691 M., 1877: 4 500 618 M., 1887: 5 486 837 M., 1895: 7 621 118 M.

9. Finanzielle Verhältnisse im ganzen. Nach dem Geschäftsbericht für 1899 stellt sich die Betriebsrechnung der Main-Neckarbahn wie folgt:

A. Betriebseinnahmen

	Uebertrag aus dem Vorjahre	17 335,12 M.
Tit.	I. aus dem Personen- und Gepäckverkehr	4 336 618,73 „
„	II. aus dem Güterverkehr	3 398 165,48 „
„	III. für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	355 909,14 „
„	IV. für Ueberlassung von Betriebsmitteln	199 729,19 „
„	V. Erträge aus Veräusserungen	280 094,76 „
„	VI. verschiedene Einnahmen	42 650,58 „
	zusammen	8 630 503,00 M.

B. Betriebsausgaben.

Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.

Tit	I. Besoldungen (Gehälter), Wohnungsgeldzuschüsse, Stellen- und andere persönliche Zulagen	1 087 459,43 M.
„	II. Bezüge und Löhne der nicht etatsmässigen Beamten und Bediensteten sowie der Arbeiter	675 409,37 „
„	III. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge	309 314,31 „
„	IV. für Wohlfahrtszwecke	69 941,88 „

Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.

Tit.	V. für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung von Betriebsmaterialien	927 082,99 M.
„	VI. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung und bauliche Anlagen	1 211 175,47 „
„	VII. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen	1 186 844,01 „
„	VIII. für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	654 881,82 „
„	IX. für Benutzung fremder Betriebsmittel	362 219,84 „
„	X. verschiedene Ausgaben	38 890,58 „
	zusammen	6 523 219,31 M.

Zu übertragen	6 523 219,31	ℳ
Ablieferung an die Staatskassen . .	2 103 791,54	„
Uebertrag auf das folgende Jahr . .	3 492,15	„
Gesammtsumme (gleich der oben berechneten Gesammtsumme der Einnahmen)	8 630 503,00	ℳ

Nach der Reichsstatistik für 1899 entfielen von der Gesammteinnahme:

Bahnen	auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutzkilometer ℳ	auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art ℳ
Reichsbahnen . . .	48 462	3 921	103
preussisch-hessische Gemeinschaft . .	44 557	4 256	105
württembergische Staatsbahnen . .	31 680	3 262	116
badische Staatsbahnen	46 347	3 633	107
Main-Neckarbahn . .	74 291	4 095	121

Im Jahre 1899 betrugen die persönlichen Ausgaben:

Bahnen	in Prozenten der Gesammtausgaben	auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutzkilometer ℳ	auf 1 000 Wagenachskilometer jeder Art ℳ	auf 100 000 ℳ der Betriebseinnahmen ℳ
Reichsbahnen .	45,24	14 555	1 178	31	29 972
preussisch-hessische Gemeinschaft	47,76	12 331	1 178	29	27 674
württembergische Staatsbahnen .	43,72	9 505	979	35	29 859
badische Staatsbahnen . . .	45,75	14 004	1 098	32	30 215
Main-Neckarbahn	33,77	19 362	1 067	31	26 062

Im Jahre 1899 betrugen die sachlichen Ausgaben:

Bahnen	in Prozenten der Gesammtausgaben	auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutzkilometer ℳ	auf 1 000 Wagenachskilometer jeder Art ℳ	auf 100 000 ℳ der Betriebseinnahmen ℳ
Reichsbahnen .	54,76	17 615	1 425	37	36 274
preussisch-hessische Gemeinschaft	52,24	13 488	1 288	32	30 272
württembergische Staatsbahnen .	56,28	12 235	1 260	45	38 434
badische Staatsbahnen . . .	54,25	16 604	1 301	38	35 825
Main-Neckarbahn	66,23	37 974	2 093	62	51 115

Im Jahre 1899 betrugen die Gesammtausgaben:

Bahnen	in Prozenten der Gesammteinnahmen	auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutzkm ℳ	auf 1 000 Wagenachskm jeder Art ℳ
Reichsbahnen	66,19	32 077	2 595	68
preussisch-hessische Gemeinschaft	57,95	25 819	2 466	61
württembergische Staatsbahnen	68,19	21 604	2 224	79
badische Staatsbahnen . .	66,04	30 608	2 399	71
Main-Neckarbahn	77,18	57 336	3 160	93

Im Jahre 1899 betrug der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben:

Bahnen	in Prozenten der Gesammteinnahmen	in Prozenten des Anlagekapitals	auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ
Reichsbahnen	33,81	5,03	16 385
preussisch-hessische Gemeinschaft	42,05	7,30	18 738
württembergische Staatsbahnen	31,81	3,11	10 076
badische Staatsbahnen . .	33,96	4,85	15 740
Main-Neckarbahn	22,82	7,51	16 956

Die Leser dieser Zeitung werden leicht die Schlüsse aus den vorstehend aufgeführten Tabellen ziehen können.

Die Rente der Main-Neckarbahn, d. h. die Verzinsung der von den drei Staaten verwendeten Baukapitalien, hat sich von der Betriebseröffnung ab wie folgt gestellt:

Jahr	%	Jahr	%	Jahr	%	Jahr	%	Jahr	%
1847	1,72	1858	5,58	1869	7,32	1880	8,26	1891	10,15
1848	1,83	1859	5,16	1870	4,14	1881	8,46	1892	9,41
1849	2,46	1860	6,48	1871	10,07	1882	8,93	1893	10,74
1850	3,19	1861	6,46	1872	17,13	1883	8,45	1894	12,26
1851	3,43	1862	6,43	1873	8,30	1884	7,63	1895	13,58
1852	3,52	1863	4,74	1874	6,01	1885	8,15	1896	12,94
1853	5,41	1864	6,76	1875	8,67	1886	11,01	1897	13,02
1854	3,58	1865	6,76	1876	9,01	1887	11,10	1898	13,11
1855	3,57	1866	5,62	1877	8,08	1888	11,50	1899	8,56
1856	4,23	1867	6,26	1878	7,86	1889	9,75	1900	10,60
1857	6,37	1868	6,71	1879	8,22	1890	9,85		

Die Aufstellung gibt zugleich ein interessantes Bild für die Entwickelung von Handel und Industrie in Deutschland überhaupt. Die Gründe des Herabgehens der Rente der Main-Neckarbahn von 1898 auf 1899 sind schon oben hervorgehoben.

10. **Finanzielles Verhältniss zwischen den betheiligten drei Staaten.** Wie oben hervorgehoben, richtet sich die Vertheilung der Reinerträgnisse der Main-Neckarbahn nach dem Stand der von jedem der drei Staaten verwendeten Baukapitalien unter Berücksichtigung der bei grösseren baulichen Erweiterungen (seit 1892 ist, wie schon erwähnt, eine Untergrenze von 25 000 ℳ vereinbart) auf Grund der Aufwendungen des einzelnen Territorialstaates erfolgenden Zuschreibungen. Es betrug:

im Jahre	der vertheilte Gesammtreinertrag ℳ	der Stand der Gesammtbaukapitalien ℳ
1848	326 242	17 771 245
1858	1 075 014	18 508 678
1868	1 420 119	21 184 211
1878	1 708 411	21 711 229
1888	2 650 576	23 048 495
1898	3 213 507	24 514 031
1899	2 103 791	24 558 759

Gegenüber der erheblichen Steigerung der Rente war das Anwachsen der Baukapitalien verhältnissmässig weniger bedeutend. Es sind denn auch auf der Main-Neckarbahn vielfach noch ältere Anlagen vorhanden, deren Erneuerung voraussichtlich noch erhebliche Kosten verursachen wird. Im einzelnen stellt sich die Baukapitals- und Reinertragsbetheiligung für jeden der drei Staaten im Jahre 1899 wie folgt:

	Baukapitals-betheiligung ℳ.	Reinertrags-betheiligung ℳ.
Preussen	5 657 799,12	484 667,40
Baden	10 309 715,55	883 167,27
Hessen	8 591 244,57	735 956,87
zusammen	24 558 759,24	2 103 791,54

Es betrug hiernach im Jahre 1899 die Betheiligung Preussens rund 23 %, Hessens rund 42 %, Badens rund 35 %.

Die angeführten Reinertragsantheile der betheiligten Staaten sind übrigens noch mit gewissen Zuschüssen belastet, welche die Staaten je für ihre Beamtenkontingente zu den der Gemeinschaft zur Last fallenden sogen. Normalgehältern aus dem Grunde zu leisten haben, weil die Beamten, wie oben erörtert, nach den Gehaltsnormen ihres Heimathstaates behandelt werden, die Normalgehälter der Main-Neckarbahn aber unter den Sätzen jener Gehaltsnormen bleiben. Desgleichen trägt, insoweit die Main-Neckarbahn nicht staatsvertragsmässig steuerfrei ist, jeder Staat die auf seinem Gebiet der Main-Neckarbahn erwachsenen öffentlichen Abgaben. Diese sogen. „primitiven Zuschüsse" betrugen im Jahre 1899 für Preussen 56 500,27 ℳ, für Hessen 56 108,29 ℳ, für Baden 19 256,47 ℳ, zusammen 131 865,03 ℳ. Weitere Ausgaben erwachsen den einzelnen Staaten aus den ihnen zur Last fallenden Pensionen ihres Beamtenkontingents. Die Höhe dieser Beträge ist aus dem veröffentlichten Material nicht zu ersehen.

11. Besonderes Verhältniss zwischen Preussen und Hessen. Wie die Main-Neckarbahngemeinschaft (Preussen, Hessen und Baden) als solche mit Preussen in einem besonderen Rechtsverhältniss wegen Mitbenutzung der Frankfurter Hauptbahnhöfe, mit Hessen in einem besonderen Rechtsverhältniss wegen der mehrgenannten drei hessischen Nebenbahnen sowie mit Baden in einem besonderen Rechtsverhältniss wegen Mitbenutzung der Bahnhöfe Heidelberg und Schwetzingen sowie wegen des Betriebes auf den Strecken Heidelberg-Friedrichsfeld und Friedrichsfeld-Mannheim (siehe oben bei Ziffer 4) steht, so ist durch den Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen vom 23. Juni 1896 über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes (d. h. über die Bildung der grossen preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft) auch hinsichtlich der Main-Neckarbahn ein besonderes Verhältniss zwischen Preussen und Hessen geschaffen, jedoch mit der Maassgabe, dass diese letzteren (auch nur finanziellen) Beziehungen dem dritten Theilhaber Baden gegenüber formell als eine rein innere Angelegenheit jener beiden Staaten gelten. Da die Main-Neckarbahn eine eigene Verwaltung bildet und von dieser auch die mehrgenannten drei hessischen Nebenbahnen betrieben werden, so gehören Main-Neckarbahn und Nebenbahnen nicht zur preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft, wohl aber zur preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft, d. h. es wird sowohl der preussische, als auch der hessische Antheil am Reinertrag der Main-Neckarbahn, ebenso wie der durch die Main-Neckarbahn an Hessen abzuliefernde Reinertrag der öfter genannten drei Nebenbahnen mit dem Ertrag der übrigen preussischen Staatsbahnstrecken zusammengerechnet und nach einem bestimmten Verhältniss unter die zwei Theilhaber vertheilt. Dieses Theilungsverhältniss stellt die sogen. Theilungsziffern dar, welche aus dem Reinertrag des Jahres 1894 für die preussischen Staatsbahnstrecken einerseits und die hessischen Staatsbahnstrecken andererseits unter Zuschlag gewisser Zinsbeträge für die von jedem Theilhaber auf seinem Gebiet zu bestreitenden grösseren Erweiterungen gebildet sind. In diesen Theilungsziffern sind auch der preussische sowie der hessische Reinertragsantheil an der Main-Neckarbahn für 1894 enthalten, und dies ist der Grund, weshalb der mit dem 1. Januar 1899 eingetretene Rückgang im Reinertrag der Main-Neckarbahn Hessen finanziell nicht berührt hat, und dass Hessen bei dem Reinertrag der Main-Neckarbahn ebenso wie bei dem Reinertrag der drei Nebenbahnen finanziell nicht mehr wesentlich interessirt ist. Es wirken eben die Reinerträgnisse des Jahres 1894 in der Theilungsziffer, so dass eine Erhöhung oder Verminderung des Reinertrages für Hessen nur in dem Verhältniss zu Buch schlägt, als es selbst an der preussisch-hessischen Gemeinschaft betheiligt ist, nämlich mit etwa 2 %.

In dem preussisch-hessischen Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 ist hinsichtlich des Schicksals der Main-Neckarbahn unter der Ueberschrift „Betriebsgemeinschaft" in § 6 Abs. 2 das folgende gesagt: „Die dem preussischen bezw. dem hessischen Staate zustehenden Antheile an der Main-Neckarbahn werden gleichfalls in diese Gemeinschaft (d. h. in die grosse preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft) einbezogen werden, sobald die bestehende Main-Neckarbahngemeinschaft durch Abmachung mit der betheiligten grossherzoglich badischen Regierung aufgelöst sein wird." Inzwischen ist die Lösung der Main-Neckarbahnfrage durch ein Uebereinkommen der betheiligten drei Staaten im Sinne der Vereinfachung der Verwaltung erfolgt. Näheres hierüber wird man wohl bald erfahren, da die Vorlagen an die Landtage der betreffenden Staaten demnächst zu erwarten sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat November 1901 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 12 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 16 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 25 Zusammenstösse in Stationen (davon 8 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Reisende und 4 Bahnbedienstete getödtet, 53 Reisende, 21 Bahnbedienstete und 4 fremde Personen verletzt.

— **Aus der Etatsrede des preussischen Finanzministers** sind folgende auf den Eisenbahnetat bezügliche Stellen hervorzuheben. Freiherr v. Rheinbaben betonte schon im Eingange seiner Rede, dass die jetzige Finanzlage mit der von 1891 Aehnlichkeit habe, dass damals die Eisenbahnen einen Mindertrag von 5 000 000 gegen den Etat ergeben hätten und dass dieser für das laufende Etatsjahr 1901 auf 46 000 000 geschätzt werde. Im einzelnen bemerkte er:

„Nun komme ich zu dem Löwen des Etats, zum Etat der Eisenbahnverwaltung. Bei den Eisenbahnen ist eine Mindereinnahme von 24 700 000 ℳ vorgesehen, und zwar sind die Mindereinnahmen aus dem Personenverkehr auf 1 100 000 ℳ geschätzt, die Mindereinnahmen aus dem Güterverkehr auf 24 300 000 ℳ, denen geringe Mehreinnahmen aus anderen Titeln gegenüberstehen, so dass sich insgesammt die vorerwähnte Mindereinnahme von 24 700 000 ℳ ergibt. Meine Herren, ich gestehe persönlich, dass es mir zweifelhaft ist, ob diese Schätzung nicht noch zu günstig ist, ob wir nicht nach dem sehr ungünstigen Ergebniss des Jahres 1901 in unserer Schätzung noch tiefer hätten gehen sollen; denn, wie ich erwähnte, haben wir 1901 eine Mindereinnahme aus den Eisenbahnen von 67 000 000 ℳ, denen eine Ersparniss an Ausgaben von 21 000 000 ℳ gegenübersteht. Aber, wie das auch der heimgegangene Finanzminister v. Miquel ausgesprochen hat, ist es für die Finanzverwaltung ausserordentlich schwer, selbständige Entschliessungen zu treffen hinsichlich der Einnahmen der einzelnen Verwaltungen; in der Beziehung sind die einzelnen Verwalter die kompetentesten Beurtheiler, und wir haben uns hier ihrem Urtheil anschliessen müssen. Bemerken darf ich, dass wir in den letzten Jahren eine Steigerung der Verkehrseinnahmen von 4 % vorgesehen haben. Hätten wir die auch wieder zu Grunde gelegt, so würden wir gegen das abgerechnete Jahr 1900 eine Steigerung der Einnahmen von 8 % haben vornehmen können. Thatsächlich haben wir aber gegen 1900 im Personenverkehr nur eine Steigerung von 2 %, im Güterverkehr nur von 1 % vorgesehen. Trotz dieses erheblichen Aus-

falls an Einnahmen bei der Eisenbahnverwaltung bringt der Etat wiederum eine nennenswerthe Steigerung der Ausgaben, und zwar in Höhe von 8 000 000 ℳ. Hervorheben darf ich darunter, dass 1 095 neue etatsmässige Stellen vorgesehen sind, dass für Wohlfahrtszwecke 800 000 ℳ eingestellt sind und dass namentlich in verstärktem Maasse mit der Verlegung schwerer Schienen, also mit der Herstellung eines stärkeren Oberbaues vorgegangen werden soll. Für diesen Zweck sind Mehraufwendungen von 8 000 000 ℳ vorgesehen, denen eine Ersparniss infolge des Sinkens der Kosten des Kleineisenzeugs von 4 000 000 ℳ gegenüberstehen, so dass effektiv ein Mehrbedarf von 4 000 000 ℳ für diese wirklich wirthschaftlich gerechtfertigten Zwecke in die Erscheinung tritt. Der Antheil Hessens an dem Betriebsüberschuss ermässigt sich um 670 000 ℳ.

Ich komme zum Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung, von dem ich schon vorhin sprach und bei welchem ich schon vorher zum Ausdruck brachte, dass wir dieses mit vollem Vorbedacht nicht allein nicht zu sehr beschnitten, sondern auch so reichlich dotirt haben, wie es überhaupt bei der Finanzlage möglich ist. Das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung ist trotz der wesentlichen Verschlechterung der Finanzlage noch mit 91 600 000 ℳ dotirt, bleibt also nur um 9 200 000 ℳ hinter dem glänzenden Etat des Jahres 1901 zurück und überragt noch bei weitem die früheren Bemessungen in den Extraordinarien der Eisenbahnverwaltung. Ich darf in dieser Beziehung erwähnen, dass 1895 dieses Extraordinarium nur 29 000 000 ℳ betrug, 1896: 40 000 000 ℳ, 1897: 49 000 000 ℳ, 1898: 76 000 000 ℳ und 1899: 81 000 000 ℳ. Also, meine Herren, wir haben dieses Extraordinarium sehr hoch bemessen und hoffen, dass diese hohe Bemessung, die Möglichkeit, daraus der Industrie reichliche Aufträge zuzuführen, dazu beitragen wird, die Schwierigkeiten der jetzigen wirthschaftlichen Lage zu mildern.

Ich darf dabei noch hervorheben, dass für den Betriebsmittelpark, also Anschaffung von Wagen und Lokomotiven, 37 000 000 ℳ im Extraordinarium vorgesehen sind, und dass diese Summe sogar noch um 2 000 000 ℳ den Etat des Jahres 1901, der doch bekanntlich sehr glänzend war, übersteigt, so dass unter Berücksichtigung der im Ordinarium ausgeworfenen 55 000 000 ℳ insgesammt 92 000 000 ℳ für Betriebsmittelbeschaffungen zur Verfügung stehen. Es sind ferner erhebliche erste Raten für Neubauten vorgesehen. So sind Bahnhofsneubauten projektirt in Hamburg, Bebra, Ruhrort, Güsten, Darmstadt, Posen am Gerberdamm und an anderen Orten. Ich darf erwähnen, dass wir auch im laufenden Etat mehrfach dazu übergegangen sind, neue Bahnbauten in Angriff zu nehmen, selbst wenn die Einzelprojekte noch nicht vorlagen, um Arbeitsgelegenheit zu schaffen, soweit das überhaupt Aufgabe des Staates sein kann. So haben wir mehrfach der Inangriffnahme solcher Bauten zugestimmt, wenn nur nach Lage der ganzen Verhältnisse anzunehmen war, dass die lediglich generellen Anschläge, die uns unterbreitet wurden, im allgemeinen die Wirklichkeit trafen, haben also nicht erfordert, dass uns spezielle Anschläge eingereicht wurden."

— **Die Erleichterung der Rückwanderung von Arbeiterfamilien nach ihrer Heimath** bezweckte eine Interpellation des Grafen Schlieben, die am 9. d. Mts. im preussischen Herrenhaus zur Verhandlung kam. Die Interpellation lautet: 1. Ist es der königlichen Staatsregierung bekannt, dass ein nicht unerheblicher Theil der Arbeiterfamilien, die im letzten Dezennium aus den östlichen Provinzen der Monarchie nach dem Westen verzogen sind, den dringenden Wunsch hegen, in ihre früheren Heimathskreise zurückzukehren, aus Mangel an Mitteln hierzu jedoch nicht imstande sind? 2. Ist die königliche Staatsregierung bereit, solchen Familien behufs Rückwanderung behilflich zu sein? Ministerialdirektor Möllhausen beantwortete die Fragen dahin, dass die Thatsache einer durch die mangelnde Beschäftigung in der Industrie eingetretenen Rückströmung auch deutscher Arbeiter aus dem Westen nach dem Osten ja unleugbar sei. Im Interesse der Landwirthschaft sei dies zu begrüssen, den Arbeitern steht der billige Tarif von 1½ ₰ für das Kilometer zur Verfügung, zu weiteren ausserordentlichen Maassnahmen, insbesondere der von der Landwirthschaftskammer für Ostpreussen gewünschten Ermässigung auf 1 ₰ habe sich der Herr Minister bis jetzt nicht entschliessen können, da solche ihre grossen Bedenken hätten, und dann auf alle Provinzen und alle Arten von Arbeitern ausgedehnt werden müssten. Der Antragsteller meinte hierauf, es käme nicht so sehr auf die Ermässigung des Personentarifs, als auf die Erleichterung des Transportes der Habseligkeiten für die Familien an. Auf die unverheiratheten Arbeiter legten die Landwirthe keinen Werth, wohl aber auf tüchtige Familien. Der Landwirthschaftsminister v. Podbielski widersprach der Möglichkeit, zwischen verheiratheten und unverheiratheten Arbeitern, zwischen Sachsengängern und anderen bei der Beförderung zu unterscheiden. Die nach Westen gegangenen Arbeiter seien nur noch zu einem sehr geringen Theil für die einfache ländliche Arbeit brauchbar. Die Arbeitslosen der Städte wollen gar keine ländliche Arbeit mit dem Spaten. Aber die Rückkehr der Familien, welche wirklich auf dem Lande arbeiten wollen, werde die Regierung gern fördern. Herrenhausmitglied v. Wedel-Piesdorf äusserte die Befürchtung, dass die östlichen Gemeinden mit der Rückkehr mancher Familien, die im Westen ganz andere Anschauungen erhalten hätten, garnicht zufrieden sein würden. Das Hinüberwandern nach dem Westen würde nur weiter angeregt, wenn eine Rückkehr so sehr erleichtert werde. Es könne sich nicht um eine generelle Maassregel, sondern nur um Erleichterung für gewisse einzelne Fälle handeln. Graf zu Eulenburg-Prassen glaubt, dass durch die wohlwollenden Erklärungen der Regierung die Interpellation ihren Zweck erreicht habe, und dieser Meinung schliesst sich auch Herr v. Levetzow an. Nach einigen weiteren Bemerkungen von anderen Seiten war die Interpellation erledigt.

— **Beschleunigung der Bauthätigkeit.** Um dem Druck, der gegenwärtig auf dem wirthschaftlichen Leben lastet, nach Kräften entgegenzuwirken, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten der „Berl. Korr." zufolge die königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, die Bauthätigkeit der Eisenbahnverwaltung nach Thunlichkeit zu erhöhen. Vielfach wird der Baubeginn trotz der bereitstehenden Mittel dadurch hinausgeschoben, dass die landespolizeiliche Prüfung oder das Enteignungsverfahren nicht zeitig zum Abschluss gebracht werden können. Die Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten sind ersucht worden, mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass durch thunlichst schnelle Abwickelung derartiger Verhandlungen der Minister in seinen Bestrebungen überall unterstützt wird. Auch wird in gleicher Absicht auf die Städte und sonstigen Selbstverwaltungskörperschaften dahin einzuwirken sein, dass sie die mit der Eisenbahnverwaltung zu führenden Verhandlungen über die Vorbedingungen von Bauausführungen nach Thunlichkeit beschleunigen.

— **Durchgangswagen für D-Züge.** Durch die „Frankf. Ztg." ist die Nachricht verbreitet worden, dass die preussische Staatsbahnverwaltung bis auf weiteres keine Personenwagen mehr nach dem Durchgangsystem für D-Züge bauen lasse; sie habe in letzter Zeit sogar die für internationale neue Schnellzüge nöthigen Personenwagen nach dem Abtheilsystem in Bestellung gegeben. Hieran ist die Bemerkung geknüpft, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten über die bei den Katastrophen in Offenbach und Altenbeken gemachten traurigen Erfahrungen und hinsichtlich der Bewährung der D-Zugwagen (ohne Nothausgänge) wohl bedenklich geworden sei. Wie nun aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt wird, ist die Nachricht unzutreffend. Eine Verringerung der Anzahl der D-Züge ist nicht in Aussicht genommen, und soweit Ersatz und Vermehrung nothwendig wird, werden daher auch D-Zugwagen nach wie vor bestellt werden. Zur Zeit sind bei den Fabriken 47 neue D-Zugwagen in Arbeit, wobei selbstverständlich alle Einrichtungen angebracht werden, die sich nach den neuen Erfahrungen als zweckmässig herausgestellt haben. Die Personenwagen für internationale Schnellzüge (Luxuszüge) werden nicht von der preussischen Staatsbahnverwaltung, sondern von den Privatgesellschaften beschafft; es sind dies jedoch keine Abtheilwagen, sondern ebenfalls Wagen nach dem Durchgangsystem. Soweit die „Nordd. Allg. Ztg." unterrichtet ist, steht man an maassgebender Stelle auf demselben Standpunkt, dem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten im Landtage wiederholt Ausdruck gegeben hat, dass die D-Zugwagen in Bezug auf ihre Festigkeit den Abtheilwagen vorzuziehen seien, und diese Annahme hat sich auch bei dem traurigen Unfall bei Altenbeken wieder bestätigt. Denn ausser dem letzten, durch die Schiebelokomotive zertrümmerten Wagen ist nur noch der vorletzte Wagen des D-Zuges ganz unbedeutend beschädigt worden. Dass jedoch ein Abtheilwagen dem Aufspringen der Lokomotive Widerstand geleistet haben würde und alsdann das Unglück weniger traurige Folgen gehabt hätte, wird wohl auch die „Frankf. Ztg." nicht behaupten wollen.

— **Neuregelung des technischen Sicherungs- und Signalwesens bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Aus dem diese Neuregelung betreffenden, schon in Nummer 3 dieser Zeitung auszugsweise mitgetheilten Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist noch folgendes von allgemeinerem Interesse:

1. Die Unterhaltung der innerhalb der Diensträume gelegenen Telegraphenanlagen soll, soweit es sich um innerhalb der Diensträume auszuführende, fortlaufende Arbeiten handelt, die nothwendig sind, um die vorhandenen Einrichtungen (Morsewerke, Registrirwerke usw.) in arbeitsfähigem Zustande zu erhalten, von den mit der Bedienung der Apparate betrauten Bediensteten ausgeführt werden. Zu diesen Arbeiten gehören die Reinhaltung, tägliche Prüfung und richtige Einstellung der Werke, die Instandhaltung der Stromquellen, die Mitwirkung bei Feststellung und Eingrenzung von Leitungsfehlern sowie

die Beseitigung kleiner Mängel an den Blitzschutzvorrichtungen. Soweit die Wiederherstellung beschädigter oder die Erneuerung zerstörter Bestandtheile der Telegrapheneinrichtungen innerhalb der Diensträume mit den Hilfsmitteln, welche der Telegraphendienststelle zur Verfügung stehen, nicht bewirkt werden kann, sind die erforderlichen Ersatztheile von der Telegraphenwerkstätte anzufordern. Die hierbei erforderlichen Aus- und Einschaltungsarbeiten obliegen ebenfalls den mit der Bedienung der Apparate betrauten Bediensteten.

Darüber, wie die erwähnten Arbeiten auszuführen sind, geben die „Vorschriften für den Telegraphendienst und das Zugmeldewesen", die den Eisenbahndirektionen im Entwurf bereits mitgetheilt sind und in der endgültigen Fassung alsbald bekannt gegeben werden sollen, umfassende Anleitung.

2. Die in der Prüfungsordnung für mittlere und untere Beamte und anderweit vorgeschriebenen einmaligen und wiederkehrenden Prüfungen von Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern im Telegraphiren und in den sonstigen telegraphendienstlichen Kenntnissen sollen fortan, soweit es sich nicht um die im Stations- und Stellwerksdienst verantwortlich zu beschäftigenden Beamten und Anwärter handelt, von den Stationsvorstehern oder von geeigneten, seitens des Inspektionsvorstandes bestimmten Vertretern der Stationsvorsteher vorgenommen werden.

3. Die Arbeiten zur Unterhaltung, Ergänzung und Neuausführung der Telegrapheneinrichtungen ausserhalb der Diensträume sowie die gesammten Arbeiten dieser Art an den inneren und äusseren Theilen der Blockeinrichtungen gehen hingegen fortan, wie schon in Nummer 3 dieser Zeitung bemerkt, auf die B a h n m e i s t e r über (vergl. das dort auf S. 39 Mitgetheilte). Sofern es sich bei den Blockeinrichtungen um die Instandsetzung oder den Ersatz beschädigter oder zerstörter Werktheile oder um andere aussergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten handelt, die mit dem Arbeitspersonal und den Arbeitsmitteln des Bahnmeisters nicht bewerkstelligt werden können, ist durch Vermittelung des Vorstandes der Betriebsinspektion die Telegraphenwerkstätte in Anspruch zu nehmen. Ebenso bedarf es wie bisher auch künftig der Mitwirkung der Telegraphenwerkstätte bei der Instandsetzung beschädigter Läutewerke, Glockenbuden und Stromschlussvorrichtungen. Die eigentlichen elektrischen Betriebseinrichtungen (Morsewerke, Fernsprecher, Blockwerke, Läutewerke usw.) sind für jede Ergänzungs- und Neuausführung bei der Telegraphenwerkstätte anzuliefern und von dieser auf ihre Bauart und alle sonstigen in den besonderen Lieferungsbedingungen festgesetzten Eigenschaften zu prüfen und für den Betrieb vorzubereiten (zu schalten). Darüber, ob diese Einrichtungen auch durch das Personal (Montöre, Mechaniker) der Telegraphenwerkstätte an Ort und Stelle aufzustellen sind, oder ob diese Aufstellung dem Bahnmeister überlassen werden kann, trifft die Eisenbahndirektion Entscheidung. Nach der Abnahme der Einrichtungen durch den Vorstand der Betriebsinspektion gehen die neuen Einrichtungen in den Unterhaltungsbereich des Bahnmeisters über.

4. Zu den Aufgaben der unter Leitung der Eisenbahndirektion stehenden Telegraphenwerkstätte sollen gehören: a) die regelmässige Untersuchung und Instandsetzung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und Sicherungswerke innerhalb der hierfür von der Eisenbahndirektion festgesetzten Fristen; b) die Wiederherstellung und Erneuerung beschädigter und zerstörter Werke; c) die Prüfung, Abnahme und Verrechnung neu angelieferter Werke, Werkstücke und Ersatztheile zu den elektrischen Telegraphen-, Signal- und Sicherungsanlagen sowie derjenigen Telegraphenbau- und Betriebsmaterialien, an die besondere Anforderungen in elektrotechnischer Beziehung zu stellen sind; d) die Zusammensetzung, Schaltung und Vorbereitung der zu c) bezeichneten Werke und, soweit dies von der Eisenbahndirektion angeordnet wird, die Ausführung und Inbetriebsetzung der Werke an Ort und Stelle; e) auf Anordnung der Betriebsinspektionsvorstände die Hilfeleistung bei grösseren Störungen an den Anlagen oder bei sonstigen aussergewöhnlichen Vorkommnissen; f) die Unterweisung und Vorbereitung der Anwärter für den Bahnmeisterdienst in den Kenntnissen des Telegraphen- und Sicherungswesens nach Maassgabe der Vorschriften der Prüfungsordnung. Für die Ausführung der unter a) und b) bezeichneten Arbeiten gilt als Grundsatz, dass kein Gegenstand in der Werkstätte neu angefertigt werden soll. Die erforderlichen Ersatztheile sind vielmehr fertig aus Fabriken zu beziehen, in denen sie als Massenartikel mit Hilfe besonderer Maschinen vollkommener und billiger hergestellt werden, als es in der Werkstätte mittelst Handarbeit möglich ist.

Die in der Telegraphenwerkstätte zu beschäftigende Anzahl von Arbeitskräften und die Höhe der ihnen zu gewährenden Löhne wird von der Eisenbahndirektion bestimmt.

5. Die Telegraphenwerkstätte ist zugleich das Magazin und die Vorrathsstelle für den Direktionsbezirk. Welche Telegraphen-Bau- und Betriebsmaterialien und welche Werkstätte zu Telegrapheneinrichtungen, Fernsprech-, Signal- und Blockanlagen in der Telegraphenwerkstätte vorräthig zu halten sind, ergeben besondere Verzeichnisse. Die nicht genannten Telegraphen-Bau- und Betriebsmaterialien sind in den Bahnmeister- und Betriebsmaterialienmagazinen vorräthig zu halten. Die Eisenbahndirektion bestimmt auf den Vorschlag der Betriebsinspektion, ob und welche Werkstücke, Ersatztheile usw. bei den einzelnen Bahnmeistereien in Reserve zu halten sind.

6. Denjenigen Telegraphenmeistern, die nicht im Bahnmeisterdienste Verwendung finden, sondern den Betriebsinspektionen zur Beschäftigung zugetheilt werden, sind durch die Arbeitsvertheilungspläne der Betriebsinspektionen die Bürogeschäfte, die sich auf das Telegraphen- und Sicherungswesen beziehen, sowie gegebenenfalls weitere technische Bürogeschäfte zuzuweisen. Es soll jedoch den Vorständen der Betriebsinspektionen bis auf weiteres gestattet sein, diese telegraphentechnischen Beamten auch zur Beaufsichtigung von Ergänzungs- und Neuausführungen sowie von Arbeiten zur Beseitigung grösserer Störungen der Telegraphen- und Blockeinrichtungen auf die Stationen und Strecken zu entsenden, soweit und solange diese Aufsicht nicht den Bahnmeistern in vollem Umfange übertragen werden kann.

— **Signale an Gleissperren und Entgleisungsvorrichtungen.** Von einer preussischen Staatsbahndirektion ist angeregt worden, zur besseren Kennzeichnung der Gleissperren und der vielfach Entgleisungsvorrichtungen genannten Schutzvorrichtungen, soweit deren Ausrüstung mit einem Signal überhaupt für nothwendig erachtet wird, also z. B. überall da, wo diese Vorrichtungen in Stellwerke einbezogen sind, ein einheitliches Signal vorzusehen, das von den Weichensignalen deutlich unterschieden werden könne. Sie schlägt nach längerer erfolgreicher Erprobung vor, die Sperr- oder Entgleisungslage durch eine Signallaterne zu kennzeichnen, die bei gesperrtem Gleise nach beiden Seiten Kreuzform — mattweisses Kreuz auf schwarzem Grunde —, bei freiem Gleise das Signal VI A des Signalbuches zeigt. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun die nachgeordneten Eisenbahndirektionen zum Bericht aufgefordert, welches Signal für diesen Zweck dort etwa zur Anwendung gekommen ist, ob das vorgeschlagene Signal auf eine seinem Zwecke entsprechende Entfernung deutlich zu erkennen ist und ob es sich etwa empfehlen möchte, auch die Prellböcke durch ein solches Signal zu kennzeichnen. Etwaige Bedenken gegen die allgemeine Einführung eines einheitlichen Signals für solche Zwecke sind vorzutragen.

— **Vollbahn Norden-Emden.** Das preussische Herrenhaus beschloss am 28. März 1901, den im Jahre 1900 einem Antrage der Eisenbahnkommission gemäss mit grosser Mehrheit gefassten Beschluss, durch welchen der Antrag:

> eine direkte Vollbahn von Norden nach Emden zu bauen oder doch einen Umbau dieser Strecke der Küstenbahn in der Weise vorzunehmen, dass eine Fahrgeschwindigkeit derjenigen der Vollbahnen mit Normalbetrieb entsprechend einträte —

der königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen war, wiederholt der königlichen Staatsregierung zu überweisen. Der Ministerpräsident hat nun dem Hause die Auskunft zugehen lassen, dass die Verhandlungen über diese Angelegenheit noch nicht abgeschlossen sind.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Personenverkehr hat im Dezember 1901 eine Mindereinnahme von 2 600 ℳ. gegen den Dezember 1900 ergeben, die wohl auf das anhaltende ungünstige Wetter zurückzuführen ist. Im Güterverkehre sind 8 000 t weniger befördert und 17 600 ℳ. weniger eingenommen worden. Die Ursachen der Ausfälle sind im wesentlichen dieselben gewesen wie im November 1901. Nur war der Wettbewerb des Elbe-Travekanals für die Hälfte des Monats Dezember 1901 infolge der Beschädigung einer Kanalschleuse ausser Wirkung getreten, und ist infolge dessen der Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck stärker gewesen als im Vorjahre. Für das ganze Jahr weisen der Personenverkehr eine Mehreinnahme von rund 72 000 ℳ., der Güterverkehr eine Mindereinnahme von rund 270 000 ℳ. und die Nebeneinnahme eine Vermehrung um rund 13 000 ℳ. auf. Die Gesammteinnahmen stellen sich nach den vorläufigen Ermittelungen um 185 000 ℳ. niedriger als im Vorjahre.

— **Bewältigung des Ruhrkohlenverkehrs.** Nachdem die endgültigen Ergebnisse der Wagengestellung für den Kohlen-, Koks- und Brikettversand im Jahre 1901 nunmehr vorliegen, dürfte ein Rückblick auf die Wagengestellungsverhältnisse während der einzelnen Monate des Jahres nicht ohne Interesse sein. Das Jahr 1900 ist zum Vergleich in dieser Hinsicht wegen der

ungewöhnlich hohen Zunahme der Kohlen- und Koksproduktion weniger geeignet als 1899.

Monat	Es wurden gestellt und beladen			es konnten nicht gestellt werden	
	Wagen zu 10 t			Wagen zu 10 t	
	1899	1901	1901	1899	1901
Januar . .	379 116	408 311	+ 29 195	992	66
Februar . .	352 915	373 268	+ 20 353	120	148
März . . .	390 499	406 319	+ 15 820	765	132
April . . .	360 665	382 968	+ 22 303	656	—
Mai	375 783	412 183	+ 36 400	1 740	—
Juni . . .	373 068	394 377	+ 21 309	1 555	—
Juli . . .	398 732	426 670	+ 27 938	1 529	—
August . .	409 096	418 519	+ 9 423	1 707	—
September .	401 149	398 688	— 2 461	784	—
Oktober . .	388 970	425 375	+ 36 405	21 544	—
November .	392 403	398 734	+ 6 331	1 772	—
Dezember .	339 228	385 420	+ 46 192	33 622	—
im ganzen	4 561 624	4 830 832	+ 269 208 = + 5,9 %	66 786	346

Mit Ausnahme der ersten drei Monate, in denen vereinzelt einige Kokswagen nicht rechtzeitig gestellt werden konnten, sind somit die Anforderungen rechtzeitig befriedigt worden, und zwar auch während der Zeit des stärksten Herbstverkehres, in welcher für 1899, wie in allen verflossenen Jahren, hohe Fehlzahlen zu verzeichnen gewesen sind. Es kommt hierbei noch in Betracht, dass der gegen Ende September einsetzende Rübenversand, zu dessen Bewältigung die gesammten Wagenbestände des preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes herangezogen werden, in diesem Herbste um 162 500 Doppelwagen stärker gewesen ist als im Jahre 1899.

Wie die pünktliche Gestellung des angeforderten Leermaterials nach den Zechenbahnhöfen ohne nennenswerthe Verzögerungen sich vollzogen hat, so ist auch die Abholung und Beförderung der beladenen Wagen regelmässig und ohne Störungen von statten gegangen. Verkehrsstockungen sind während des ganzen Jahres nicht zu verzeichnen gewesen.

Die ungewöhnlich hohen Versandziffern des Jahres 1900 sind in dem soeben abgelaufenen Jahre zwar nicht erreicht worden; immerhin legt das eben so seltene, wie erfreuliche Vorkommniss eines mangellosen Herbstes Zeugniss dafür ab, dass die Staatseisenbahnverwaltung mit ihren Maassnahmen bezüglich der Beschaffungen an Wagen- und Lokomotivmaterial sowie der Ausgestaltung der Bahnanlagen und des raschen Umlaufs der Wagen den Bedürfnissen des Güterverkehres im Ruhrkohlengebiete vollauf entsprochen hat.

— **Vorkonzession zu Eisenbahnbauten in Bayern.** Den Gemeinden Osterhofen, Winzer, Iggensbach, Schöllnach, Aussernzell und Eging wurde vom zuständigen Staatsministerium die nachgesuchte Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine die genannten Gemeinden berührende Lokalbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Arbeitsvermittelung im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung.** Mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums hat die Generaldirektion der Staatseisenbahnen an ihre äusseren Dienststellen soeben nähere Bestimmungen hinausgegeben, nach denen zu verfahren ist, um dem infolge der Verkehrsabnahme entlassenen oder noch zu entlassenden Tagelohn- und Arbeiterpersonal, soweit möglich, Beschäftigung bei anderen Dienststellen der Bahnverwaltung oder bei Neubauten durch die Eisenbahnbetriebsdirektionen zu vermitteln. Aus diesen Bestimmungen entnehmen wir im wesentlichen folgendes: a) zur Arbeitsvermittelung sind die Eisenbahnbetriebsdirektionen zuständig, und zwar sowohl für den eigenen Geschäftskreis, als auch für jenen der in ihrem Bezirk gelegenen Centralwerkstätten, Magazinverwaltungen, Imprägniranstalten und Eisenbahnbausektionen; bei letzteren ist die Arbeitsvermittelung jedoch nur auf Regiearbeiten beschränkt; b) die zur Aufnahme und Entlassung von Arbeitern zuständigen Dienststellen haben bei bevorstehendem Bedarf an Arbeitern umgehend ihrer Eisenbahnbetriebsdirektion über die Zahl der benöthigten Arbeiter, über die Art und voraussichtliche Dauer ihrer Verwendung, deren Entlohnung usw. Mittheilung zu machen und hierbei zugleich anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkte die angemeldeten Stellen für die Arbeitsvermittelung offen stehen; über die offenen Stellen darf bis zu dem angegebenen Zeitpunkte nicht anderweitig verfügt werden; c) die wegen Arbeitsmangel zur Entlassung gelangenden Arbeiter sind so frühzeitig als möglich zur Erklärung aufzufordern, ob sie die Vermittelung einer anderen Dienststelle durch die Eisenbahnverwaltung anstreben; gegebenenfalls haben sie zugleich anzugeben, ob sie ausschliesslich am gleichen Orte oder auch auswärts und in welchen Dienstzweigen sie die Beschäftigung suchen; die sich ergebenden Anmeldungen sind mit dem Vermerk über bisherige Beschäftigung, Alter und Familienstand der Entlassenen umgehend den zuständigen Betriebsdirektionen zu übersenden und haben letztere zunächst zu suchen, die ihnen zugehenden Anmeldungen durch den ihnen mitgetheilten Stellenbedarf im eigenen Bezirk auszugleichen, wobei verheirathete Arbeiter für die Verwendung an ihrem bisherigen Arbeitsorte oder in thunlichster Nähe desselben in erster Reihe zu berücksichtigen sind; d) soweit keine Möglichkeit besteht, die entlassenen Arbeiter im eigenen Bezirke unterzubringen, haben die Eisenbahnbetriebsdirektionen umgehend ein autographirtes Verzeichniss anzufertigen und dieses den übrigen Betriebsdirektionen zu übersenden; diese eingehenden Verzeichnisse haben die Betriebsdirektionen sofort zu würdigen und gegebenenfalls über die Möglichkeit einer Verwendung die für die Vermittelung zuständige Betriebsdirektion telegraphisch zu verständigen, so dass noch am gleichen Tage unter den verschiedenen einlaufenden Mittheilungen die Wahl getroffen werden kann. Wird aber seitens des Arbeiters von der angebotenen Arbeitsgelegenheit kein Gebrauch gemacht, so ist die anbietende Eisenbahnbetriebsdirektion umgehend in Kenntniss zu setzen; es darf jedoch bis zum Einlauf der Rückantwort von der anbietenden Eisenbahnbetriebsdirektion über die offene Stelle nicht anderweitig verfügt werden. Die für die Vermittelung zuständige Eisenbahnbetriebsdirektion lässt — erforderlichenfalls telegraphisch — den stellensuchenden Arbeiter von der Verwendungsmöglichkeit verständigen und darüber einvernehmen, ob er diese Arbeitsgelegenheit aufsuchen will; bejahendenfalls wird ihm sofort ein Ausweis behufs Vorzeigung bei der neuen Dienststelle ausgehändigt und zugleich für die Reise dahin ausnahmsweise freie Eisenbahnfahrt gewährt; e) das im vorstehenden erörterte Verfahren ist auch auf die Unterbringung derjenigen Arbeiter zu erstrecken, welche bereits vor dem Inkrafttreten vorliegender Bestimmungen entlassen wurden. — Zum Schlusse wird der Erwartung Ausdruck verliehen, dass die Vorstände der zur Aufnahme und Entlassung von Arbeitern zuständigen Dienststellen an der Unterbringung des entlassenen Personals persönlich Interesse nehmen.

— **Anwendung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Heft A.** Aus Anlass der Verbescheidung von Gesuchen um Rückvergütung erhobener oder um Erlass nicht zur Erhebung gelangter Fahrgeldzuschläge nach § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen in einem Anschreiben an die Eisenbahnbetriebsdirektionen u. a. folgendes verfügt: „Wenn auch zur Vermeidung von Unbilligkeiten und Hintanhaltung einer lässigen Dienstausübung darauf bestanden werden muss, dass die Stationen in jedem Falle sich an den Wortlaut des § 21 der Verkehrsordnung halten und ihnen kein Recht eingeräumt werden kann, im einzelnen Falle von der Erhebung des Zuschlages aus Billigkeitsrücksichten abzusehen, so haben doch die Eisenbahnbetriebsdirektionen, sobald sie mit Gesuchen um Rückvergütung oder Erlass der verwirkten Geldbusse befasst sind, alle Umstände zu erwägen, welche zu Gunsten des betreffenden Reisenden sprechen.“ Des weiteren besagt genannte Verfügung: „Von der Anwendung der erwähnten Bestimmung wird ohne weiteres Umgang zu nehmen sein, wenn die Absicht einer Fahrgeldhinterziehung unzweifelhaft ausgeschlossen ist und ein in Mitte liegendes Verschulden des Reisenden oder eine Unkenntniss der bestehenden Vorschriften, wie z. B. über die Nothwendigkeit der Bestätigung der Fahrtunterbrechung, sei es wegen jugendlichen Alters, wegen Lebensunerfahrenheit oder wegen eines sonstigen entschuldbaren Grundes, ihm aus Rücksichten der Billigkeit zu seinem Nachtheil nicht angerechnet werden kann. Insbesondere wird es bei dem häufig vorkommenden Fall, dass ein Reisender seine Zielstation wegen Verschlafens überfährt, auf den nicht schwer zu erbringenden Nachweis ankommen, dass der Reisende überhaupt gar kein Interesse daran hatte, auf die entferntere Station zu gelangen, da ihm durch das Ueberfahren der Zielstation ohnehin schon genug an Unannehmlichkeiten erwachsen sein dürfte usw.“

— **Bayerisches Eisenbahnreisealbum.** Der von der bayerischen Generaldirektion der Staatsbahnen im Dezember 1899 mit der Verlagsbuchhandlung Hugo Steiner in München abgeschlossene Vertrag (siehe Nr. 97 S. 1570 Jahrg. 1899 d. Ztg.), wonach letzterer die Berechtigung ertheilt wurde, in den Abtheilungen der von der bayerischen Eisenbahnverwaltung beigestellten direkten Kurswagen und der übrigen in den Schnellzügen laufenden bayerischen Personenwagen gebundene Reisealbums zur Lektüre für die Reisenden ständig aufzulegen, ist nach Antrag der Firma mit 31. Dezember 1901 ausser Kraft getreten. Es ist deshalb angeordnet worden, dass die sämmtlichen Albums auf den Bahnstationen, wo die Beistellung der betr. Personenwagen erfolgt, aus diesen herausgenommen und

gesammelt an das Materialdepot der Generaldirektion eingesandt werden.

— **Eisenbahnunfall auf dem Bahnhof Zittau.** Am 5. d. Mts. Vormittags ist der von Görlitz kommende Personenzug in Zittau infolge glitschriger Schienen nicht rechtzeitig zum Anhalten zu bringen gewesen, vielmehr über die an der Ostseite des Stationsgebäudes gelegene Drehscheibe hinausgefahren und hat dieses Gebäude in einer Breite von 3 m durchbrochen, wodurch ein Theil der Telegraphenexpedition zerstört worden ist. Die Maschine des Zuges ist 1 m weit in diesen Raum eingedrungen. Der Zug bestand aus 10 Wagen, welche sämmtlich im Gleise blieben. Eine Achse eines in der Mitte befindlichen Wagens wurde in die Höhe gehoben, was die Zerstörung der Stirnseite dieses und des benachbarten Wagens zur Folge hatte. Verletzt wurden die Reisenden Seibt aus Eibau, Grundbesitzer Hartmann aus Gross-Schweidnitz und der Arbeiter Mendel aus Tauchritz, und zwar ersterer durch Quetschungen bedenklich. Die Verletzungen der beiden anderen Reisenden sind leichter. Alle drei konnten sich allein nach Hause begeben. Der Materialschaden ist unerheblich. Betriebsstörungen haben nicht stattgefunden.

— **Der Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten** ist am 8. d. Mts. unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Staatsrath v. Balz, zu einer Sitzung zusammengetreten, um über die von dieser Generaldirektion bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, beantragte Aufhebung einzelner Personenzüge sein Gutachten abzugeben. Von einem Vertreter der Eisenbahnverwaltung wurden zunächst die Gründe dargelegt, welche Veranlassung gaben, der Frage der Einstellung einzelner Personenzüge näherzutreten, und betont, dass hierfür nur Züge mit sehr geringem Verkehr vorgesehen seien, die ausfallen können, ohne dass hierdurch die Befriedigung eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses nothleiden werde.

Bei der Einzelberathung der Vorschläge der Generaldirektion der Staatseisenbahnen erhob sich gegen den Wegfall der betreffenden Züge nur vereinzelter Widerspruch; soweit er beachtenswerth erschien, wurde thunlichste Berücksichtigung der entgegenstehenden Wünsche in Aussicht gestellt.

Ausserhalb der Tagesordnung wurde von einem Mitglied folgender Antrag eingebracht: „Der Beirath der Verkehrsanstalten anerkennt dankbar das von der königlich württembergischen Postverwaltung mit der kaiserlich deutschen Reichspostverwaltung getroffene Uebereinkommen, betreffend Einführung gemeinsamer Postwerthzeichen, als eine Maassregel, die im geschäftlichen wie im Postverkehr der gesammten Bevölkerung beider Postgebiete eine lang entbehrte Vereinfachung und Erleichterung herbeizuführen geeignet ist."

Nach kurzer Befürwortung durch den Antragsteller und ein weiteres Mitglied stellte der Vorsitzende den einstimmigen Beitritt des Beiraths zu diesem Antrag fest.

— **Nebeneisenbahn Gaildorf-Untergröningen.** Die Nr. 1 des „Regierungsblattes" für das Königreich Württemberg vom 7. d. Mts. enthält u. a. eine Bekanntmachung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betreffend Aenderungen der Konzessionsurkunde für Nebeneisenbahnen von Ebingen nach Onstmettingen, von Gaildorf nach Untergröningen und von Amstetten nach Laichingen. Sie ist dadurch veranlasst, dass bei der Bahn Gaildorf-Untergröningen mit Zustimmung der Unternehmerin, der württembergischen Eisenbahngesellschaft, die vollspurige Ausführung beschlossen worden ist. Der Staatszuschuss für diese Linie beträgt nunmehr 643 000 ℳ., der Termin für die Betriebseröffnung zwei Jahre (längstens) von der Ausfolgung des gegenwärtigen Nachtrags zu der Konzessionsurkunde an. Neu hinzu tritt folgende Bestimmung: „Die Abtretung der Bahn Gaildorf-Untergröningen kann im Falle ihrer Fortsetzung zum Anschluss an die Remsbahn schon vor Ablauf von 25 Jahren gefordert werden. Als Uebernahmepreis wird dem Unternehmer in diesem Falle das von ihm aus eigenen Mitteln zur betriebsfertigen Herstellung der Bahn aufgewendete Anlagekapital zuzüglich des Werthes der während des Betriebes bewirkten Ergänzungen unter Zuschlag von 10 % erstattet."

— **Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten.** Die 45tägige Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten erstreckt sich nunmehr, nachdem auch die Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach diese Gültigkeitsdauer im direkten Verkehre mit Staatsbahnstationen zugestanden hat, auf den direkten Verkehr mit den Stationen der sämmtlichen württembergischen Privatbahnen, und zwar, da die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten allgemein auf 45 Tage erhöht worden ist, auch auf die von einer Station nach der in jeder Richtung nächstgelegenen Station (Haltepunkt und Haltestelle) zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten des inneren württembergischen Verkehres.

— **Eisenbahntelegraphen-Inspektion Cannstatt.** Die gemäss der königlichen Verordnung vom 8. März 1900 neu geschaffene Stelle der Eisenbahntelegraphen-Inspektion mit dem Dienstsitz in Cannstatt und der Bezeichnung „Königliche Eisenbahntelegraphen-Inspektion Cannstatt" ist mit dem 1. d. Mts. in Thätigkeit getreten. Die bisherige elektrische Abtheilung der Wagenwerkstätte Cannstatt wird als „Eisenbahntelegraphenwerkstätte" unter Loslösung von der Werkstätteninspektion Cannstatt der Eisenbahntelegraphen-Inspektion zugetheilt.

— **Besorgung des Fahrdienstes durch jüngere Beamte auf den badischen Staatsbahnen.** Ein Erlass der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen ordnet an, dass Beamte, die eben das Mindestalter von 21 Jahren überschritten haben, wie es beim Heidelberger Eisenbahnunglück der Fall war, und die demgemäss im praktischen Fahrdienst noch nicht erfahren sein können, zum Fahrdienst auf der Hauptbahn mit dichtem Zugverkehr oder auf anderen wichtigen Fahrdienststationen in der Regel nicht zugelassen werden sollen, ausser wenn der betreffende Beamte schon vorher auf der Station im Abfertigungsdienst längere Zeit verwendet war und die Verhältnisse kannte. Auch muss er die Fahrdienstprüfung mit durchaus gutem Erfolge abgelegt und gezeigt haben, dass er allen Anforderungen gewachsen ist.

— **Die Entschädigungsansprüche aus dem Heidelberger Eisenbahnunglück** am Karlsthor sind dem „Hamb. Korr." zufolge zum grössten Theile von der Generaldirektion der badischen Eisenbahnen noch kurz vor Jahresschluss befriedigt worden mit Ausnahme einiger grösseren Forderungen, deren Rechtlichkeit weiter geprüft werden muss. So erhielt u. a. Fräulein Kölling, der beide Beine abgefahren wurden, die Summe von 90 000 ℳ., ein Kaufmann, dessen Sohn getödtet wurde, 24 000 ℳ., ein dritter, dessen beide Töchter nicht unerhebliche Verletzungen davontrugen, 24 000 ℳ. Die Gesammtsumme der Entschädigungen dürfte demnach eine ziemliche Höhe erreichen. Zu bemerken ist noch, dass einige der Verletzten ganz beträchtliche Forderungen an die Bahnverwaltung stellten; z. B. verlangte ein Geschäftsreisender die Summe von 100 000 ℳ., während er schliesslich sich mit 2 000 ℳ. zufrieden gab. Durch derartige unbillige Forderungen ist natürlich die Regelung der Angelegenheit bedeutend verzögert worden. Im übrigen ist es zu einem gerichtlichen Urtheil nicht gekommen, da die Bahnverwaltung von vornherein um einen friedlichen Ausgleich der traurigen Angelegenheit sehr bemüht war.

Oesterreich.

— **Gesetzentwurf, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte.** Dieser Gesetzentwurf wurde von dem Vorstande der Sektion Graz des Bundes österreichischer Industrieller in seiner Sitzung vom 9. Dezember 1901 in eingehende Berathung gezogen. Der Obmann der Sektion machte auf diese zu gewärtigende Steuer mit dem Beifügen aufmerksam, dass sie die Industriellen und grossen Geschäfte, welche eine Anzahl Reisende beschäftigen, gewiss empfindlich treffen werde und daher eine entsprechende Kundgebung geboten scheine. Es wurde einstimmig ein entsprechender Beschluss gefasst.

— **Sonntagsruhe für Industriegleise.** Der Staatseisenbahnrath beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit einem Antrage, demzufolge das Eisenbahnministerium gebeten wird, eine Verfügung zu treffen, dass bei Industriegleisen, sobald dorthin von den Stationen an Sonnabend-Nachmittagen beladene Wagen beigestellt werden und diese am nächstfolgenden Sonntage nicht mehr entladen werden können, der Sonntag bei Berechnung von Wagenstandgebühren nicht zu berücksichtigen sei. Der Antrag wurde von dem Antragsteller zurückgezogen, da der Vertreter des Eisenbahnministeriums die Erklärung abgab, dass der Sonntag bei der Berechnung der Wagenstandgebühren überhaupt nur dann einbezogen werde, wenn die Entladefrist mit Rücksicht auf den bestehenden Wagenmangel gekürzt sei, und dass selbst unter solchen Verhältnissen im Falle der nachgewiesenen Unmöglichkeit, am Sonntag Arbeiter zu bekommen, für den Sonntag eine Wagenstandgebühr nicht zur Erhebung gelange.

— **Eilgutmässige Beförderung von Rohtalg und Unschlitt.** Infolge von Beschwerden darüber, dass die Eisenbahnen die Uebernahme von Rohtalg und Unschlitt als Stückgut zur eilgutmässigen Beförderung zu übernehmen sich weigern, wurden beim Eisenbahnministerium Vorstellungen von dem Bunde der Industriellen erhoben. Diese hatten den Erfolg, dass das Eisenbahnministerium die Staatsbahndirektionen verständigte, dass

wegen Wiederaufnahme der Bestimmung, betreffend die eilgutmässige Beförderung von Talg oder Unschlitt, die zur Bereitung von Kunstbutter bestimmt sind, als Stückgut in den gemeinsamen Tariftheil I der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen das nöthige veranlasst wurde. Gleichzeitig wurden die Staatsbahndirektionen beauftragt, die Stationen der Staatsbahnen anzuweisen, dass sie die in Rede stehenden Sendungen nach wie vor zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut anzunehmen haben.

— **Oesterreichische Nordwestbahn.** Am 8. d. Mts. hat eine Verwaltungsrathssitzung der österreichischen Nordwestbahn stattgefunden, in welcher über die Stellungnahme zu den Erlässen des Eisenbahnministeriums berathen wurde, womit die Regierung der Gesellschaft die Legung des zweiten Gleises auf einzelnen Strecken des garantirten Netzes und der Elbethalbahn aufträgt. Die Verwaltung der Nordwestbahn steht auf dem Standpunkte, dass die Konzession der Regierung wohl das Recht gebe, auf die Legung des zweiten Gleises zu dringen, dass aber, soweit die garantirte Linie in Frage komme, der Gesellschaft nicht zugemuthet werden könne, diese Herstellung ohne Inanspruchnahme der Staatsgarantie, somit auf Kosten der Aktionäre unter allfälliger Schmälerung ihrer staatlich gewährleisteten Rente durchzuführen. Die Verwaltung der Nordwestbahn beruft sich darauf, dass im Jahre 1885 ein Gesetz beschlossen wurde, in welchem die Erhöhung der Garantie für die Investitionen bewilligt wurde, die von der Gesellschaft durchzuführen waren; sie beruft sich ferner darauf, dass im Jahre 1900 gestattet wurde, die Zinsen jener Schuld, welche für Investitionszwecke aufgenommen wurde, ebenfalls in die Betriebsrechnung einzustellen. Der Verwaltungsrath ermächtigte die Leitung der Gesellschaft, gegen denjenigen Theil des Ministerialerlasses, welcher die Tragung der Kosten für die Legung des zweiten Gleises auf Strecken des garantirten Netzes betrifft, die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe einzubringen.

— **Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen.** Nach der Zusammenstellung der vom Eisenbahnministerium überprüften finanziellen Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1900 hat sich die Zahl derartiger Betriebskrankenkassen, welche im Vorjahre 27 betrug, im Jahre 1900 um eine Kasse, und zwar jene der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien, vermehrt. Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1900 waren zwar im allgemeinen günstiger als jene des Vorjahres, dennoch ist der ausgewiesene Gesammtüberschuss kein bedeutender. Die Ursache hierfür liegt in erster Reihe in dem grossen Krankenstande des Berichtsjahres, in zweiter Reihe in den von Jahr zu Jahr steigenden Mehrleistungen, welche die Krankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen über den Rahmen des Gesetzes hinaus auf satzungsmässiger Grundlage gewähren. Die Gesammteinnahmen betrugen 2 531 214 Kr. gegen 2 222 071 Kr. im Jahre 1899. Von diesen Gesammteinnahmen entfielen auf: Mitgliederbeiträge 1 582 307 Kr., auf Beiträge des Arbeitgebers 786 342 Kr. Die Gesammtausgaben betrugen 2 493 041 Kr., gegen 2 221 381 Kr. im Jahre 1899. Von den Ausgaben entfallen auf Krankengelder und Entbindungskosten 1 476 745 Kr., Aerzte und Krankenkontrole 325 157 Kr., Arzneien und Heilmittel 319 402 Kr., Spitalskosten 82 682 Kr., Beerdigungskosten 97 898 Kr. Von den Gesammtausgaben kamen den Mitgliedern 2 453 929 Kr. zu Gute, während deren Einzahlungen nur 1 582 307 Kr. betrugen. Die Bahnverwaltungen steuerten sohin auch im Berichtsjahre mehr als ein Drittel dieser Kosten. Von 28 Betriebskrankenkassen erzielten 21 einen Ueberschuss, während bei 7 Kassen ein Abgang nachgewiesen wird. Nur bei zwei Kassen, bei jener der Neutitscheiner Lokalbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, war die allgemeine finanzielle Lage ungünstig und eine Abhilfe dringend geboten. Der Stand der Reservefonds war Ende 1899: 2 550 533 Kr. und betrug am 31. Dezember 1900: 2 757 110 Kr.

— **Der Umbau des Franz Josefbahnhofes in Prag** ist vor einigen Monaten in Angriff genommen worden. Der Bau wird einen Aufwand von 5 000 000 Kr. erfordern; er kann, um eine Beeinträchtigung der Verkehrsabwickelung zu vermeiden, nur schrittweise durchgeführt werden; die Bauzeit ist daher auf ungefähr fünf Jahre veranschlagt. Die Prager „Politik“ hebt rühmend hervor, dass der neue Bahnhof der Hauptstadt Prag zur Zierde gereichen und den österreichischen Technikern und Architekten ein ehrendes Denkmal setzen werde. Der neue Hauptbahnhof werde sich an Schönheit und Zweckdienlichkeit mit den Bahnhofbauten von München, Berlin, Frankfurt, Hannover und Dresden messen können.

— **Kohlenabschluss der Südbahn mit der Trifailer Gesellschaft.** Ein grosser Theil des Kohlenbedarfes der Südbahn für dieses Jahr ist durch frühere Schlüsse gedeckt, die noch fortlaufen. Auf Grund der jetzt geführten Verhandlungen hat, wie verlautet, die Südbahn mit der Trifailer Kohlenwerksgesellschaft einen grösseren Abschluss auf Kohle für Lokomotiv- und sonstige Zwecke gemacht.

— **Erträgniss der böhmischen Bahnen.** Die Verkehrs- und Einnahmeverhältnisse der böhmischen Eisenbahnen haben sich im Jahre 1901 günstig gestaltet. Was den Personenverkehr anbelangt, so wurden im Vergleiche zu den beiden Vorjahren befördert auf der

	1901	gegen 1900	gegen 1899
	Personen		
Buschtêhrader Bahn . . .	3 094 369	+ 138 245	+ 301 873
Aussig-Teplitzer Bahn . . .	2 091 026	+ 294 582	+ 389 272
böhmischen Nordbahn . . .	2 721 209	— 1 509	+ 11 341
zusammen	7 906 604	+ 431 318	+ 702 486

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen bei der Buschtêhrader Bahn 3 376 694 (+ 102 149) Kr. und bei der böhmischen Nordbahn 2 390 067 (— 23 547) Kr. Die Gestaltung des Güterverkehres im Vergleiche zu den beiden Vorjahren ergibt sich aus der folgenden Zusammenstellung. Es wurden befördert auf der

	1901	gegen 1900	gegen 1899
	Tonnen		
Aussig-Teplitzer Bahn . . .	9 851 457	+ 510 552	+ 207 736
Buschtêhrader Bahn	7 099 009	+ 32 060	— 96 345
böhmischen Nordbahn . . .	2 426 104	— 40 747	— 3 405
zusammen	19 376 570	+ 501 865	+ 107 986

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betrugen bei der Buschtêhrader Bahn 19 663 259 (— 149 652) Kr. und bei der böhmischen Nordbahn 7 952 496 (— 254 380) Kr. Die Gesammteinnahmen stellten sich im Vergleiche zu den beiden Vorjahren wie folgt:

	1901	gegen 1900	gegen 1899
	Kronen		
Aussig-Teplitzer Bahn .	14 686 021	+ 1 436 077	+ 1 263 236
Buschtêhrader Bahn lit. B	14 646 265	— 45 080	— 216 057
böhmische Nordbahn . .	10 342 563	— 277 927	— 203 421
Buschtêhrader Bahn lit. A	8 393 688	+ 296 881	+ 38 360
zusammen	48 068 537	+ 1 409 951	+ 882 118

— **Tariferhöhungen bei den österreichischen Staatsbahnen?** Seit einiger Zeit tauchen Gerüchte über eine bevorstehende Erhöhung der Tarife bei den österreichischen Staatsbahnen auf. Gegenüber diesen Gerüchten bemerkt das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“, dass alle einschlägigen Meldungen auf jene Erhebungen und Berechnungen zurückzuführen sein dürften, welche, einem vom Staatseisenbahnrathe in seiner jüngsten Sitzung ausgesprochenen Wunsche gemäss, von der Regierung zu dem Zwecke gepflogen werden, um festzustellen, in welchem Maasse die Tarife der Staatsbahnen erhöht werden müssten, damit die Fortsetzung der Verstaatlichung keinen finanziellen Bedenken begegne. Diese Erhebungen, zu deren Einleitung sich das Eisenbahnministerium bereit erklärte, seien seit einiger Zeit thatsächlich im Zuge. Wie immer aber das Ergebniss sich gestalten möge, werde jedenfalls daran festzuhalten sein, dass, falls die Tariferhöhung bei den Staatsbahnen eine kaum zu umgehende Vorbedingung für die Fortsetzung der Verstaatlichung wäre, diese Maassregel doch erst im Zusammenhange mit der Verstaatlichung ins Werk gesetzt werden könnte; denn man werde wohl kaum darüber hinweggehen können, dass eine Tariferhöhung gerade derzeit angesichts der ungünstigen Lage der wirthschaftlichen Verhältnisse als bedenklich bezeichnet werden müsste. Nur die den Interessenten durch die Verstaatlichung zugewendeten anderweitigen Vortheile könnten demnach die den wirthschaftlichen Kreisen aus der Tariferhöhung erwachsende Belastung wenigstens zum Theile wettmachen. Die Möglichkeit der Tariferhöhung bei den Staatsbahnen scheine also derzeit wenigstens mit jener der Fortsetzung der Verstaatlichung zu stehen und zu fallen. Wann aber die letztere in Angriff genommen werde, könne heute von niemandem auch nur mit einiger Bestimmtheit vorausgesagt werden.

— **Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.** Auch die süd-norddeutsche Verbindungsbahn hat gleich der Nordwestbahn die Mittel, welche aus der Prioritätsanleihe vom Jahre 1892 mit dem Theilbetrage von 7 132 000 fl. für Investitionen bestimmt waren, schon im Vorjahre erschöpft; die Verwaltung der süd-norddeutschen Verbindungsbahn hat schon im Vorjahre einen den Zeitraum von fünf Jahren umfassenden Voranschlag für weitere Investitionen der Regierung unterbreitet. Diese hat es aber für zweckmässig gefunden, das in Aussicht zu nehmende Investitionsprogramm zunächst auf einen wesentlich kürzeren Zeitraum einzuschränken und demgemäss die Verwaltung eingeladen, ein solches für das Jahr 1902 vorzulegen.

Ungarn.

— **Die staatlichen Maschinenfabriken und Eisenwerke.** Nach Mittheilungen des „Pester Lloyd“ stellten sich die thatsächlichen Betriebsergebnisse der ungarischen Staatsmaschinenfabrik und der Diósgyörer Eisen- und Stahlwerke in den Jahren 1893 bis 1900 so ungünstig, dass nur im Jahre 1896, in welchem beide staatlichen Anstalten umfassende Lieferungen für die ungarische Millenniumsausstellung auszuführen hatten, beträchtliche Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben erzielt wurden. In den letzten Jahren, in welchen diese Arbeiten entfielen, erzielten die in Rede stehenden staatlichen Unternehmungen nicht nur keinen Ueberschuss, sondern sie erlitten sogar einen thatsächlichen Ausfall der Einnahmen über die Ausgaben. Nimmt man den Durchschnittserfolg der verflossenen Jahre, so ergibt sich gegenüber den Investitionen und dem Betriebskapital beider Werke eine geradezu dürftige Verzinsung, während beide Werke zusammen etwa 100 000 000 Kr. Kapital in Anspruch genommen haben.

Der „Pester Lloyd“ tritt für die Auflassung der staatlichen Werke ein, indem er zu Gunsten dieser Maassnahme auch geltend macht, dass hierbei das vom Staate gegenwärtig in diesen Werken angelegte Kapital frei würde und in anderen fruchtbringenden Anlagen zur Verwendung kommen könnte. Hierdurch werde sich das für die letzteren aufzubringende Kapital um diesen Betrag vermindern, wozu noch jene Steuerleistung treten würde, welche von der Privatindustrie erfüllt werden muss.

Aber nicht nur nach dieser Richtung allein würde sich das Budget bei Auflassung des staatlichen Betriebes bessern, sondern es würden hieraus auch die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen wesentliche Vortheile ziehen. Denn während gegenwärtig die ungarischen Staatsbahnen bei Bedeckung ihres grossen Bedarfs auf die staatlichen Werke angewiesen sind, würden sie in Zukunft, gleich anderen grossen Staatsbahnnetzen, durch Ausnutzung des bestehenden Wettbewerbes erhebliche materielle Vortheile zu erzielen in der Lage sein.

— **Donau-Theisskanal.** Wie gemeldet wird, hat eine französische Finanzgruppe dem ungarischen Finanzminister für Zwecke des Baues des Donau-Theisskanals ein Anlehen zu sehr mässigem Zinsfuss angeboten, welches, vom Zeitpunkte der Inbetriebsetzung des Donau-Theisskanals und des Winterhafens an gerechnet, innerhalb 50 Jahren zu tilgen wäre.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Vorortabonnements bei Paris.** Die französische Westbahngesellschaft hat Gesuche um weitere Ermässigung der Abonnements in ihrem Pariser Weichbildbezirk zurückgewiesen und zur Begründung ein Schreiben veröffentlicht, welches sie am 31. Dezember 1901 an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet hat. Nach der Hervorhebung, dass die Wochenabonnements für Arbeiter schon einen äusserst niedrigen Vorzugstarif darstellten, weist das Schreiben darauf hin, dass im vorigen Jahre auf Verlangen des Ministers die bisher nur von Handarbeitern benutzten Abonnements auf die ganze sehr zahlreiche Klasse der kleinen Beamten ausgedehnt wurden, dass weiter ihr früher auf 15 km beschränkter Geltungskreis auf alle Vorortbahnhöfe, auch die entferntesten, erweitert, und schliesslich diese Abonnements für eine grössere Anzahl Züge gültig gestellt wurden. Im letzten Jahre wurden 499 000 Wochenabonnements für eine Durchschnittseinnahme von nur 1,65 Fr. (1,32 *M.*) auf die Karte und die Woche ausgegeben, was durchschnittlich ungefähr 7 Cts. auf die Reise ausmacht, ein, wie die Westbahn meint, geringerer Preis, als auf irgend einem anderen Netze. Mehr als 6 980 000 Reisen sind so in der Bannmeile während des Jahres 1900 zu diesem äusserst herabgesetzten Preise gemacht worden. Es wird weiter ausgeführt, dass zur Zeit bei den theuren Kohlenpreisen und bei dem Anwachsen der Lasten aus der neuen Festsetzung der Arbeitszeit usw. eine Preisherabminderung ungerechtfertigt sei und von der finanziellen Lage nicht vertragen werde.

— **Elektrischer Betrieb der Vollspurbahnen in der Schweiz.** Eine in Olten abgehaltene Konferenz schweizerischer Elektrizitätswerke und des schweizerischen elektrotechnischen Vereins hat wegen Umwandlung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb Studien mit Hilfe des Bundes angeregt, nach dem Vorbilde der von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen in Berlin auf der Strecke Berlin-Zossen gemachten umfangreichen Versuche.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Nach schweizerischen, anscheinend aus Bundesrathskreisen unterrichteten Stimmen stehen die Verhandlungen für einen nicht fernen Abschluss ziemlich günstig. Zwar sollen die Gerüchte von einem Uebergang der Bahn für 1. Mai d. J. verfrüht sein, aber möglicherweise werde in der Junitagung den eidgenössischen Räthen ein Uebereinkommen zur Genehmigung unterbreitet werden können. Am 1. Juli 1902, spätestens 1. Januar 1903 hofft man auf Bewerkstelligung des Ueberganges.

— **Eine Statistik der Eisenbahnunfälle auf den russischen Bahnen im Jahre 1899** wird soeben vom Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlicht; wir entnehmen ihr, dass in dem genannten Jahre insgesammt 4 447 Eisenbahnunfälle (also mehr als 12 auf den Tag) — gegen 3 651 im Jahre 1898 — aufgezeichnet wurden. Es fanden statt: Zugentgleisungen 1 362 — gegen 1 127 —, Zusammenstösse 750 — gegen 539 — und verschiedene andere Unfälle 2 335 — gegen 1 985 im Jahre 1898 —.

Im Vergleich mit dem Vorjahr stieg die Zahl der Unfälle um 22 %. Bei den Entgleisungen wurden 21 — gegen 5 — Personen getödtet und 172 — gegen 84 — verwundet; der Sachschaden betrug 552 861 R. — gegen 322 173 R. im Jahre 1898 —. Bei den Zusammenstössen wurden 19 — gegen 15 — Personen getödtet und 238 — gegen 160 — verwundet; der Sachschaden betrug 605 000 R. — gegen 501 397 R. im Jahre 1898 —. Bei allen übrigen Unfällen wurden getödtet 1 146 — gegen 1 078 — Personen und verwundet 2 665 — gegen 2 290 im Jahre 1898 —. Bei Unfällen, die ausserhalb des Betriebes stattfanden, wurden getödtet 30 — gegen 34 — Personen und verwundet 3 860 Personen — gegen 3 387 Personen im Jahre 1898 —

Im ganzen wurden getödtet 1 226 — gegen 1 132 — und verwundet 6 933 Personen — gegen 5 921 Personen im Jahre 1898 —. Es entfallen auf 1 000 000 Reisende 4,0 — gegen 4,9 — Beschädigte; auf eine Milliarde Personenwerst kamen 37,2 — gegen 43,2 — und auf 1 000 000 Personenzugwerst 4,3 Verletzte — gegen 5,3 im Jahre 1898 —, wobei zu bemerken ist, dass im Berichtsjahre keine grossen Eisenbahnunfälle zu verzeichnen waren.

Bei den Staatsbahnen entfallen auf je 100 Werst 13,18 Unfälle, bei den Privatbahnen auf je 100 Werst 9,25 Unfälle. Die meisten Unfälle fanden statt: auf der Katharinenbahn auf je 100 Werst 36,02; auf der Transkaukasusbahn auf je 100 Werst 25,23; auf der Nikolaibahn auf je 100 Werst 27,20.

— **Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen für August und die ersten acht Monate des Jahres 1901.** Das Novemberheft der Monatsausgabe der Sektion für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten enthält nähere Angaben über die Transportleistungen und die Einnahmen der Eisenbahnen im August und in den ersten acht Monaten des eben abgelaufenen Jahres.

Im Laufe des August ist die gesammte im Betriebe befindliche Strecke um 224 Werst verlängert worden. Was den Personenverkehr anbetrifft, so konnte im August eine gewisse Belebung desselben beobachtet werden. Im August sind nämlich 9 831 712 Personen gegen 9 530 489 im gleichen Monat 1900 befördert; es entfallen hiervon auf die Staatseisenbahnen 7 221 949 Personen gegen 7 009 073 im August 1900, Privatbahnen 2 591 763 Personen gegen 2 521 416 im August 1900. Am meisten ist der Personenverkehr auf der Jekaterinenbahn gestiegen, es folgen dann die baltische Bahn und die Wladikawkasbahn; ein Rückgang des Personenverkehrs ist dagegen auf der Moskau-Kursk-, Weichsel-, Riga-Oreler, Nikolajewer Bahn beobachtet worden. Die asiatischen Bahnen haben 217 187 Personen gegen 161 797 im Vorjahre befördert. Auch der Güterverkehr hat im August 1901 zugenommen: es sind 594 590 000 Pud (= 9 746 000 t) gegen 590 754 000 Pud (= 9 664 000 t) im August 1900 befördert. Da aber im Laufe des Jahres die Betriebsstrecke von 40 914 auf 41 853 Werst angewachsen, so ist die Beförderungsmenge für eine Werst berechnet immerhin recht schwach. Von den einzelnen Bahnen lenkt infolge starker Transporte die Jekaterinenbahn die Aufmerksamkeit auf sich (78 912 000 Pud [= 12 940 000 t] gegen 59 173 000 Pud [= 982 000 t] im Vorjahre); dann folgt die Charkow-Nikolajewer Bahn. Die Beförderungsmengen der Lokalbahnen erreichen 6 280 000 Pud (= 102 586 t) gegen 3 563 000 Pud (= 58 960 t) im Vorjahre, der sibirischen Bahn 3 731 000 Pud (= 61 110 t) gegen 2 091 000 Pud (= 34 400 t) im Vorjahre, der mittelasiatischen Bahn 2 765 000 Pud (= 45 290 t) gegen 1 886 000 Pud (= 31 122 t) im Vorjahre, der Ussuribahn 1 500 000 Pud (= 24 570 t) gegen 1 239 000 Pud (= 20 140 t) im Vorjahre. Die Einnahmen der Bahnen sind im August 1901 im Vergleich zum August 1900 um 185 023 R. gesunken, die der Lokalbahnen um 141 639 R. und der asiatischen Bahnen um 796 864 R. gestiegen. Im ganzen ist ein Mehr von 753 480 R. erzielt worden. Die Einnahmen der Staatsbahnen betrugen 30 930 670 R. (August 1900 30 876 577 R.), Privatbahnen 13 313 317 R. (August 1900 13 552 433 R.).

Was die Angaben für die abgelaufenen acht Monate anbetrifft, so ergibt sich, dass der Verkehr 1901 im Vergleich zu 1900 recht flau gewesen ist. So sind von den europäischen

Bahnen 65 251 785 Personen gegen 63 442 615 Personen in 1900 befördert. Im Güterverkehr wurden bewegt 4 712 149 000 Pud (= 77 182 560 t) gegen 4 721 450 000 Pud (= 77 329 000 t). Die Einnahmen betrugen 340 575 162 R. gegen 338 249 362 R., was für eine Werst 8 158 R. gegen 8 315 R. ausmacht.

Der Personenverkehr auf den Lokalbahnen ist, während die Betriebsstrecke von 1 083 auf 1 439 Werst gewachsen ist, von 1 745 788 auf 2 063 928 Personen, der Güterverkehr von 22 015 000 Pud (= 360 360 t) auf 36 384 000 Pud (= 589 600 t), die Einnahmen von 1 234 698 auf 2 042 862 R. oder von 1 631 auf 1 688 R. für eine Werst gestiegen. Die asiatischen Bahnen haben bis zum 1. September 1901 1 737 381 Personen und 83 394 000 Pud (= 1 366 092 t) Güter befördert, wobei die Einnahmen 24 338 438 R. oder 3 426 R. für eine Werst betrugen. In dem gleichen Zeitabschnitte 1900 sind 1 395 946 Personen und 55 958 000 Pud (= 917 000 t) Güter befördert, die Einnahmen betrugen 17 681 283 Rubel oder 2 815 R. für eine Werst.

— **Eisenbahn Moskau-Kyschtym.** Wir haben die Leser dieser Zeitung wiederholt mit dem Gange der Verhandlungen über den geplanten Bau einer Eisenbahnlinie von Moskau nach Kyschtym (Station an der Strecke von Tscheljäbinsk nach Jekaterinenburg) bekannt gemacht und dabei nicht unterlassen, auf die wirthschaftliche Bedeutung einer solchen Eisenbahnverbindung zwischen der sibirischen Bahn über Moskau und dem Hafen von Windau hinzuweisen. Während nun noch vor etwa sechs Monaten die Aussichten auf Verwirklichung des Planes recht günstig standen, scheint in letzter Zeit sich eine sehr kräftige Strömung in maassgebenden Kreisen dagegen geltend zu machen, die dem Unternehmen voraussichtlich verhängnissvoll werden wird. Es wissen nämlich die St. Petersburger Zeitungen zu berichten, dass im Eisenbahndepartement des Finanzministeriums am 14/27. Dezember 1901 die Frage über den Bau der normalspurigen Eisenbahn zwischen Moskau und Kyschtym zum dritten Mal einer eingehenden Berathung unterzogen worden ist. Wie bekannt, rief der betreffende Bauplan in der Mitte vorigen Jahres einen sehr lebhaften Meinungsstreit in der russischen Presse hervor. Die Kenner des Eisenbahnwesens Russlands fanden, dass die Baukosten der geplanten Linie so ausserordentlich hoch angesetzt waren, dass ein Ertrag der Bahn ausgeschlossen erschien, zumal die Vortheile, die durch ihre Erbauung angeblich erwachsen werden, den Ausgaben gegenüber verschwindend klein sind. Diese Vortheile sollen, so schreibt die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ weiter, in einem kürzeren Transport der von Sibirien nach Russland und umgekehrt gehenden Frachten liegen, welche sonst ihren Weg über Wjätka und Wologda nach St. Petersburg nehmen würden. Zu den Gegnern der Konzessionsertheilung ist neuerdings auch die Reichskontrole übergetreten. Die Vertreter der Reichskontrole machen gleichfalls geltend, dass die Baukosten der Bahn Moskau-Kyschtym derart hoch veranschlagt sind, dass sie sich unmöglich rentiren könne und infolge dessen grosse Opfer vom Staate bei einer Garantie der Obligationen fordern wird; ausserdem aber würde sie der Ssamara-Slatoustbahn für über 4 000 000 R. Frachten entziehen. Auf diese Weise würden die Haupteinnahmen der geplanten Bahn aus Summen gebildet werden, die gegenwärtig den Staatsbahnen zufliessen. Die Reichskontrole ist daher der Ansicht, und das dürfte bei der Konzessionsertheilung ausschlaggebend sein, dass der Bau der besagten Linie nur für die Gesellschaft der Moskau-Kasanbahn gewinnbringend ist, welche sich stets durch ein vornehmes Uebersehen der Interessen derjenigen Personen ausgezeichnet hat, welche die Moskau-Kasanbahn benutzt haben, wie zahlreiche Klagen bei der Regierung und in der Presse bezeugen.

Die Residenzpresse geht sogar in ihrer Gegnerschaft gegen den geplanten Bau noch einen wesentlichen Schritt weiter und spricht es unverblümt aus, dass die Gesellschaft, welche die Vortheile der geplanten Linie sehr geschickt hervorhebt, bei ihrem Projekt wohl nur an eine Kurshebung ihr Aktien gedacht habe. Alle von der genannten Gesellschaft angeführten Vortheile wurden von der Kommission zur Prüfung neuer Bahnen beim Finanzministerium sehr sorgfältig erwogen, wobei sie zur Ueberzeugung kam, dass diese keineswegs der wahren Sachlage entsprechen und auch die hauptsächlich geltend gemachte Verkürzung des Beförderungsweges sibirischer Frachten nach Russland gegenüber dem in der Durchführung begriffenen Plane der Nordbahn (Petersburg-Wjätka) eine Einbildung sei. Diese scheinbar allgemeine Stimmung gegenüber dem geplanten Unternehmen scheint auch die Kommission des Eisenbahndepartements getheilt zu haben, denn es liegen bereits Petersburger Nachrichten vor, danach sich die Kommission gegen ein Konzessionsertheilung dieses Bahnbaues an die Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn ausgesprochen hat.

Wir sind in Bezug auf die Bedeutung dieser Bahn in wirthschaftlicher Beziehung anderer Ansicht und haben dieser Ansicht auch in der Nr. 40 Jahrg. 1901 d. Ztg. Ausdruck verliehen. Dass gegenwärtig die Aussichten auf Erbauung dieser Bahn schlechte geworden, scheint von unserem Standpunkte aus bedauerlich, denn bei dem im Laufe der Zeit gewiss anwachsenden Güteraustausche zwischen Europa und Sibirien ist unzweifelhaft richtig, eine Eisenbahnverbindung herzustellen, die auf dem geradesten Wege die Güter an den Bestimmungsort führt. Dieser Forderung würde die Bahn Moskau-Kyschtym mit der Fortsetzung Moskau-Riga-Windau unzweifelhaft entsprechen, wobei dann noch zu Gunsten einer solchen Verbindung mit Sibirien hinzukäme, dass die Hafenplätze Riga und Windau eine sehr viel längere Schifffahrtszeit haben, als die Häfen von St. Petersburg und Reval.

Diesen Vortheilen gegenüber fragt es sich, ob die Kosten des Baues usw. so schwerwiegend sind, dass von der Durchführung des Planes aus diesem Grunde Abstand genommen werden muss.

— **Die Central-London-Eisenbahngesellschaft** beabsichtigt dem „Hamb. Korr.“ zufolge, ihre unterirdische elektrische Röhrenbahn weiter auszudehnen und eine neue Zirkelbahn zu schaffen. Die Kosten sind auf 70 000 000 *M.* veranschlagt; die Bewilligung zum Bau der Bahn wird schon in der nächsten Tagung vom Parlamente eingeholt werden.

Allgemeines.

— **Seehandels-Statistik.** Die „Berl. N. Nachr.“ bringen eine interessante Statistik über den Gesammtschiffsverkehr der wichtigsten europäischen Häfen nach den bis zum Dezember 1901 vorliegenden Ergebnissen, die unter Hinzufügung der Prozentsätze nachstehend wiedergegeben sind.

Es kamen an in 1 000 t:

	1895	1900	Zunahme	in Prozenten
in Hamburg .	6 254	8 037	1 783	28,5
„ Bremen . .	2 182	2 493	311	14,2
„ Rotterdam .	4 177	6 589	2 412	57,7
„ Antwerpen .	5 323	6 842	1 520	28,6
„ Liverpool .	8 675	9 315	640	7,4
„ London . .	14 991	15 553	562	3,8

Hiernach war also die Zunahme des Schiffsverkehrs sowohl an sich, wie verhältnissmässig in Rotterdam am höchsten; an zweiter Stelle steht in der reinen Zunahme Hamburg, in der verhältnissmässigen Antwerpen. Bremens Zunahme tritt hinter der dieser drei Häfen erheblich zurück, am ungünstigsten aber stehen die beiden grössten Häfen Europas, Liverpool und London, deren Gesammtverkehr sich nur wenig steigerte. In den Zahlen spiegelt sich die gewaltige Entwickelung des deutschen Wirthschaftslebens während der letzten fünf Jahre überraschend klar wieder. Denn auch Rotterdam und Antwerpen sind mit ihrem Handel vorwiegend auf das deutsche Hinterland angewiesen. Uebrigens bedürfen die Zahlen einiger Erläuterungen. Insbesondere ist zu bemerken, dass sie durchweg auch die Küstenschifffahrt umfassen, die in den englischen Häfen eine ausserordentliche Bedeutung hat. Hier scheinen auch Aenderungen in der Anschreibung vorzuliegen, wodurch namentlich das Ergebniss in London ungünstig beeinflusst wird. Der überseeische Verkehr allein ergibt für die drei grössten Häfen folgendes Bild:

Es kamen im überseeischen Verkehr an in 1 000 t:

	1895	1900	Zunahme
in Hamburg . . .	5 682	7 323	1 641
„ Liverpool . . .	5 598	6 001	403
„ London	8 435	9 580	1 145

Hier wird also Hamburg nur noch von London übertroffen, während Liverpool weit zurückgeblieben ist. Bei der nicht unbeträchtlichen Zunahme Londons dürfte der fieberhaft gesteigerte Verkehr nach Südafrika eine grosse Rolle spielen. Für Bremen ist zu bemerken, dass das nächste Jahr wahrscheinlich eine wesentliche Steigerung des Schiffverkehrs bringen wird, da zwei neue regelmässige Dampferlinien, die eine vom Norddeutschen Lloyd nach Kuba, die andere von der Dampfschiffgesellschaft Argo nach Süditalien, eingerichtet worden sind.

— **Die Leistungen der Lokomotivenindustrie Grossbritanniens** im Jahre 1900 werden im „Reichsanzeiger“ in einer dem englischen Blatte „The Statist“ entnommenen Zusammenstellung behandelt, nach welcher sich die Gesammterzeugung an Lokomotiven in jenem Jahre auf rund 2000 Stück belaufen hat. Von diesen waren für die Ausfuhr bestimmt 974 Stück, und zwar wurden geliefert nach Indien 225, nach Südamerika 160, nach Australien 150, nach Südafrika 55, nach Spanien 40, nach Frankreich 22, nach Russland 7, nach Belgien 4 und nach

Deutschland 1. Der Gesammtwerth dieser Ausfuhr stellte sich auf nicht weniger als 30 000 000 ℳ. Unter den von den Lokomotivenfabriken gelieferten Maschinen waren etwa 1200 grosse, für den Eisenbahndienst bestimmte, während die übrigen 800 theilweise in den Werkstätten der Eisenbahngesellschaften hergestellt wurden, theilweise aber kleinere, für den Gebrauch in den Kohlengruben usw. geeignete Maschinen waren. — Ueber die Hälfte der grossen Maschinen wurden in Glasgow erbaut und zwar bei Neilson, Reid & Co. 300, bei Dubs & Co. 160 und bei Sharp, Stewart & Co. 150. — Die erstgenannte Fabrik beschäftigt 3500, die zweite 2500 und die dritte 2000 Arbeiter ausschliesslich im Lokomotivenbau.

Der englischen Lokomotivenindustrie werden erhebliche Schwierigkeiten bereitet durch die ausserordentliche Mannigfaltigkeit der bei den heimischen Eisenbahngesellschaften zur Anwendung kommenden Bauart. Jede Eisenbahngesellschaft hat ein eigenes Muster für ihre in den eigenen Werkstätten zu bauenden Lokomotiven und schreibt bei auswärtigen Aufträgen dieses Muster vor. Dazu kommt die Verschiedenartigkeit der ausländischen Muster, so dass fast jede einzelne Maschine besondere Zeichnungen, Abmessungen usw. erfordert. Man glaubt, dass, wenn diese Verschiedenartigkeit nicht wäre, sondern wie in Amerika auf Grund einer Zeichnung usw. ständig dieselbe Art von Lokomotiven hergestellt werden könnte, ohne besondere Erweiterung oder Veränderung der Fabrikanlagen in den Lokomotivbauanstalten Grossbritanniens leicht eine doppelt so grosse Ausbeute als bisher erzielt werden könnte.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,1 km lange Strecke Wipperfürth-Marienheide der königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 15. Januar d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 28. Oktober 1901 ist die an der Varasd-Golubovec'er Lokalbahn, zwischen den Stationen Ivanec und Lepoglava, gelegene Verladestelle Jerovec für den Wagenladungs-Frachtgüterverkehr der Ivanec'er Steinkohlen-Aktiengesellschaft (Kohlen-Industrieverein Wien) eröffnet worden. Jerovec liegt 0,845 km von Ivanec und 5,794 km von Lepoglava entfernt.

Theilweise Schliessung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. In der Halte- und Verladestelle Tokod rakodó — an der Flügellinie Tokod-Annavölgy-Sárisáp der Budapest-Esztergom-Füzitö'er Lokalbahn gelegen — ist die Wagenladungs-Frachtgut-Auf- und -Abgabe vom 12. November 1901 ab gänzlich eingestellt worden. Tokod rakodó dient als Haltestelle nunmehr blos für den Personen- und Gepäckverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Auf der Station Carden können fernerhin Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 357/01 vom 4. Januar d. J. an die Mitglieder des durch Beschluss des technischen Ausschusses zu Ziffer XI des Protokolls Nr. 72 eingesetzten Unterausschusses, betreffend das technische Vereinsorgan (abgesandt am 8. Januar d. J.).

Nr. II 367/01 vom 6. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Schriftwechsel mit einigen vom technischen Ausschusse eingesetzten Unterausschüssen (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Nr. II 371/01 vom 6. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Anlage VI des Vereins-Wagenübereinkommens durch Bestimmungen über die Verladung von Grubenholz (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Elm-Gemünden, zwischen den Stationen Sterbfritz und Jossa, gelegene Haltepunkt Mottgers für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., 8. Januar 1902. (138)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Abfertigungsbefugnisse der Station Büches-Düdelsheim.

In Büches-Düdelsheim können von jetzt ab auch Fahrzeuge ver- und entladen werden. (139)

Frankfurt a/M., den 7. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Badisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 15. Mai 1893.

Die Station Hüfingen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen ist in die Schnitt-Tariftafel B des vorbenannten Tarifes einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die in den Tarif aufgenommenen Abfertigungsstellen.

München, den 12. Januar 1902. (140)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. Januar 1902 werden die Stationen Meissen und Neustadt i/Sachsen der sächsischen Staatseisenbahnen in die im Berlin-Stettin-sächsischen und im nord-deutsch-sächsischen Verkehr bestehenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehafenstationen einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 13 Januar 1902. (141)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen, welche gegenüber den seitherigen Frachtsätzen theilweise Ermässigungen, theilweise Erhöhungen in sich schliessen, letztere u. a. für die Stationen

Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Hanau Nordbahnhof, Hanau Westbahnhof.
München, den 8. Januar 1902. (142)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau-Kattowitz und Posen. (Gruppe II.)
Am 15. Januar d. J. wird die zwischen Glatz und Rengersdorf gelegene Haltestelle Nieder-Rengersdorf des Direktionsbezirks Breslau in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.
Kattowitz, den 10. Januar 1902. (143)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
Mit Wirksamkeit vom 20 Januar l. J. werden die Stationen Louisenhain des Direktionsbezirks Posen, ferner Landeck i. Schl. und Seitenberg a. Biele des Direktionsbezirks Breslau in den Verbandsgütertarif aufgenommen.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
München, den 10. Januar 1902. (144)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:
I. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmefrachtsätze.
IV. Sonstige Berichtigungen.
V. Anhang, enthaltend Bestimmung über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit Stationen der schmalspurigen pfälzischen Lokalbahnen Dannstadt-Ludwigshafen a/Rh.-Frankenthal-Grosskarlbach.
München, den 10. Januar 1902. (145)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 gelangt der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält:
I. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife.
IV. Sonstige Berichtigungen.
München, den 10. Januar 1902. (146)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.
Die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten ab württemberg. Stationen
a) nach Stationen der schweiz. Nordostbahn, der Bötzbergbahn und der Sihlthalbahn vom 1. Dezember 1899 nebst Nachtrag I,
b) nach Stationen der schweiz. Centralbahn, der aargauischen Südbahn, der Seethalbahn, der Emmenthalbahn und der Burgdorf-Thunbahn vom 1. Dezember 1899 nebst den Nachträgen I und II
treten zum 1. April 1902 ausser Kraft.
Stuttgart, den 11. Januar 1902. (147)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.
Zu den Tarifheften 1, 2 und 3 werden am 15. d. Mts. Nachträge herausgegeben, welche ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des weiteren enthalten: Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife, sowie Einschränkung bezw. Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 18 für Petroleum und Naphta und Nr. 22 für Zucker nach der Schweiz.
Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. März 1902 ab gültig, soweit nicht in den Nachträgen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, auf welchen auch die Nachträge voraussichtlich vom 12. d. Mts. ab eingesehen oder käuflich bezogen werden können.
Hannover, den 9. Januar 1902. (148)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar l. J. ist für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des Tarifes) von Orsova nach Freising der Frachtsatz von 11,83 M. für 100 kg zur Einführung gelangt.
München, den 8. Januar 1902. (149)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.
Mit Gültigkeit vom 10. lfd. Mts. gelangen für die Beförderung von Holz des Abschnittes I von Linz nach Neuötting direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 8. Januar 1902. (150)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 gelangt der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält:
I. Aenderung im Verzeichnisse der Ausnahmetarife.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife.
IV. Sonstige Berichtigungen.
München, den 10. Januar 1902. (151)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1902 werden für die Beförderung von Bier von Donaueschingen nach Mannheim im Falle der Ausfuhr ermässigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 9. Januar 1902. (152)
Grossh. Generaldirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Witzenhausen des Direktionsbezirks Cassel, Bopfingen und Heilbronn Südbhf. der württembergischen Staatsbahnen und Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 7. Januar 1902. (153)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Baden.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wasenweiler der badischen Staatseisenbahnen in den Saarkohlentarif Nr. 5 aufgenommen.
Die Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft. (154)
St. Johann-Saarbrücken, 9. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Am 1. Februar d. J. wird die Station Melle des Direktionsbezirks Münster in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta (Tarifklasse 1) als Empfangsstation aufgenommen.
Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Münster, den 8. Januar 1902. (155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die in den Ausnahmetarifen Nr. 9 und 9a des Hefts 4 des Verbandsgütertarifs vorgesehenen Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr von Novéant sind nur für den eigenen, nicht aber auch für den Durchgangsverkehr der Station Novéant bestimmt. Auf Seite 350 und 352 des Tarifs sind deshalb bei Novéant die Worte „Station und Grenze" in Wegfall gekommen.
Strassburg, den 3. Januar 1902. (156)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Am 15. Januar d. J. wird die Station Niederbruck der Reichsbahn in die Hefte 1—5 der Tarifabtheilung B und die Station Freudenstadt (Stadtbahnhof) in die Klasse 8 des Seehafenausnahmetarifs für den Verkehr mit den Emshafenstationen aufgenommen.
Cöln, den 10. Januar 1902. (157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.
Am 15. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag VII, welcher u. a. anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze von Reck-

linghausen und Recklinghausen-Bruch, neue Frachtsätze nach den Stationen Gogarten, Ohl-Rönsahl und Westönnen, sowie anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze nach verschiedenen anderen Stationen enthält. Die letzteren Sätze (mit Ausnahme derjenigen nach Bönninghardt, Düsseldorf Hafen, Recklinghausen, Recklinghausen-Bruch) und die nach Gogarten und Rönsahl gelten erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Marienheide - Wipperfürth. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.

Essen, den 9. Januar 1902. (158)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 15. Januar 1902 ab werden in den vorbezeichneten Kohlentarif die Stationen Arolsen, Cassel O., Cassel U., Carlshafen l. U., Carlshafen r. U., Fritzlar, Hofgeismar, Marburg, Münden (Hann.) des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel sowie die Stationen Fulda und Hersfeld des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. einbezogen.

Kattowitz, den 4. Januar 1902. (159)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Basel-St. Johann der Reichseisenbahnen mit den Entfernungen und Frachtsätzen für Basel (Reichsbahn) in das Tarifheft C aufgenommen.

Frankfurt a/M., den 8. Januar 1902. (160)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. Februar 1902 tritt der Nachtrag I zum Heft 2, Theil II A in Kraft. Soweit in dem Nachtrage Frachterhöhungen enthalten sind, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis 15. März d. J. bestehen.

Die Abgabe des Nachtrags erfolgt durch unsere Drucksachenkontrole unentgeltlich.

Strassburg, den 10. Januar 1902. (161)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Dorstfeld des Direktionsbezirks Essen und Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 10. Januar 1902. (162)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Januar d. J. treten zum
Gütertarif, Heft 4a der Nachtrag IV,
" " 4b " " XVI
in Kraft. Sie enthalten, ausser bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen, in der Hauptsache:

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der braunschweigischen Landes-, Braunschweig - Schöninger, Nauendorf-Gerlebogker und niederlausitzer Eisenbahn;
c) Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife;
d) einige Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. Januar 1902. (163)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 10. Januar d. J. werden die Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft. (164)

Frankfurt a/M., den 5. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1902 wird die Haltestelle Eisenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Empfangsstation in den Tarif aufgenommen.

Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 5. Januar 1902. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
(Einführung des neuen Tarifes.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902, für Frachterhöhungen und Erschwerungen vom 15. März 1902, tritt ein neuer Tarif, Theil 2 für den Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1897 sammt Nachträgen (I und II) ausser Gültigkeit gesetzt.

Der Tarif enthält unter anderem allgemeine und besondere Bestimmungen, Reexpeditions- und Zwischenlagerungsbestimmungen, schliesslich Klassengut- und Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare des Tarifs sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 2 Kronen = 1,70 ℳ. erhältlich.

Wien, am 8. Januar 1902. (166)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.
Einführung ermässigter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Briketts bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	von Littitz und Nürschan	von Radnitz, Rokitzan und Stupno-Bras	von Staab und Stankau
	Kronen für 10 000 kg		
Bludenz . . .	139,4	149,4	136,4
Bregenz und Lochau . .	127,6	137,6	124,6
Buchs	138,8	148,8	135,8
Dornbirn . .	130,2	140,2	127,2
Feldkirch . .	135,0	145,0	132,0
Frastanz . . .	136,0	146,0	133,0
Götzis	132,6	142,6	129,6
Hard-Fussach .	129,2	139,2	126,2
Hohenems . .	131,6	141,6	128,6
Lauterach . .	128,6	138,6	125,6
Lustenau . .	130,0	140,0	127,0
Nendeln . . .	137,4	147,4	134,4
Nenzing . . .	137,2	147,2	134,2
Rankweil . .	134,2	144,2	131,2
St. Margrethen	130,4	140,4	127,4
Schaan - Vaduz	138,2	148,2	135,2
Schwarzach .	129,4	139,4	126,4
Strassenhaus .	138,4	148,4	135,4
Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) . .	127,6	137,6	124,6

Wien, am 30. Dezember 1901. (167)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die besondere Bestimmung zu § 12 Absatz 3 der Verkehrsordnung — Seite 11 unseres Binnen-, Personen- und Gepäcktarifs — wird hiermit wie folgt abgeändert:

Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste von einschliesslich dem dritten Tage vor bis zu dem sechsten Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage festgesetzt.

Dortmund, den 9. Januar 1902. (168)
Die Direktion.

5. Eisenbahneffektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste 4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt.

Aus der Verloosung zum
1. April 1895.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895.)

à 1 500 ℳ. Nr. 2769.

Aus der Verloosung zum
1. April 1896.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1896.)

à 1 500 ℳ. Nr. 3009.

Aus der Verloosung zum
1. April 1897.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897.)

à 3 000 ℳ. Nr. 474. à 300 ℳ. Nr. 9494.

Aus der Verloosung zum 1. April 1898.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898.)

à 300 ℳ Nr. 6452.

Aus der Verloosung zum 1. April 1899.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1899.)

à 3 000 ℳ Nr. 166. à 1 500 ℳ Nr. 2174. à 300 ℳ Nr. 8256. 9236.

Aus der Verloosung zum 1. April 1900.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1900.)

à 3 000 ℳ Nr. 167.
à 300 ℳ Nr. 3887. 6807. 6829. 6843. 10346. 11026.

Aus der Verloosung zum 1. April 1901.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 14 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1901.)

à 3 000 ℳ Nr. 456. 478. 504.
à 1 500 ℳ Nr. 1789. 2220. 3172.
à 300 ℳ Nr. 3809. 4416. 5133. 6859. 7140. 8763. 8785. 10652. 11159. 12053. 12058. 12464.

Magdeburg, den 10. Januar 1902. (169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verloosung.

Am 2 Januar 1902 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

$4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgeloost worden:

à 3 000 ℳ Nr. 10 19 26 60 83 119 131 141 150 174 182 184 190 234 532 566 613 630 678 696 709 724 827 873 901 958 1005 1025 1081.

à 1 500 ℳ Nr. 1110 1130 1131 1175 1237 1247 1349 1352 1443 1462 1466 1489 1496 1572 1654 1655 1656 1657 1664 1678 1717 1721 1727 1754 1755 1790 1796 1819 1830 1931 1962 1978 2046 2076 2093 2107 2112 2118 2157 2181 2219 2250 2257 2306 2316 2470 2480 2576 2596 2604 2656 2707 2755 2779 2808 2838 2885 2923 2970 2980 3012 3035 3222 3420.

à 300 ℳ Nr. 3540 3541 3550 3672 3685 3805 3867 3872 3889 3897 3967 3971 3973 3990 3993 3994 4015 4099 4126 4132 4149 4165 4269 4318 4403 4405 4440 4442 4495 4544 4550 4555 4569 4579 4580 4595 4610 4694 4706 4733 4737 4747 4754 4755 4798 4829 4850 4883 4885 4888 4906 4912 4913 4969 5004 5175 5237 5271 5300 5369 5429 5444 5457 5463 5465 5478 5479 5482 5495 5506 5511 5571 5583 5637 5643 5666 5680 5784 5803 5820 5844 5934 5942 5956 6034 6109 6115 6166 6182 6188 6356 6408 6426 6497 6501 6603 6646 6647 6806 6870 6966 6982 7005 7014 7060 7081 7116 7118 7182 7237 7242 7267 7293 7332 7369 7409 7425 7575 7578 7585 7619 7656 7709 7814 7852 7968 8061 8149 8245 8262 8282 8303 8331 8390 8414 8438 8439 8447 8642 8646 8672 8677 8690 8707 8741 8787 8820 8923 8935 9059 9072 9076 9078 9134 9150 9171 9235 9308 9399 9445 9478 9579 9583 9619 9654 9664 9742 9780 9855 9929 9944 9988 9991 10034 10056 10093 10147 10285 10304 10358 10385 10393 10426 10477 10479 10513 10515 10555 10613 10658 10666 10717 10887 10895 10965 10998 11116 11133 11178 11180 11221 11249 11257 11353 11422 11426 11434 11447 11449 11551 11561 11693 11703 11706 11818 11827 11841 11869 11939 11945 11974 12104 12193 12194 12199 12258 12280 12301 12311 12313 12316 12375.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 16 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1902 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1902 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1902 auf.

Magdeburg, den 10. Januar 1902. (170)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 31 920 kg Sikkatif, 16 250 kg Terebine, 1 100 kg Waterprooffirniss, 129 800 Stück Abziehbilder, 874 Briefe Bronze, 17 000 kg Deckenspachtel, 2 460 kg Beinschwarz, 78 210 kg Caput mortuum, 3 585 kg Chromgrün, 255 kg Chromgelb, 14 230 kg Kienruss, 64 440 kg Kreide, 14 910 kg Ocker, 33 190 kg Spachtelfarbe, 5 470 kg Umbra und 2 060 kg Zinnober für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst (Zimmer 27 im Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Sikkatif und von Farben usw." versehen bis zum 25. Januar 1902, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 12. März 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 31. Dezember 1901. (171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 8 750 kg Leinöl, 49 500 kg Leinölfirniss, 39 345 kg Terpentinöl, 9 945 kg Bleimennige, 79 700 kg Bleiweiss, 1 870 kg Zinkweiss für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf die Lieferung von Leinöl usw." versehen bis 30. Januar 1902, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 13. Februar 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 5. Januar 1902. (172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien:

Gruppe II 480 000 kg Roststäbe (Roststabguss) in 5 Loosen; Gruppe XI 3 400 Sprungfedern, 2 840 Mille verschiedene Nägel, 35 500 Bolzen und 240 qm Drahtgeflecht; Gruppe XII 280 Kohlenschaufeln aus Stahl und 1 560 Schraubenschlüssel (gepresste). Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 4. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion (Postamt II) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Centralbüreau, Gartenstrasse 106, Zimmer 41, von 8 bis 3 Uhr aus und werden von demselben zum Preise von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen abgegeben. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 4. März 1902.

Breslau, den 2. Januar 1902. (173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 3 370 kg Chromgrün, 9 650 kg Kienruss in je einem Loose; 97 200 kg gemahlener Kreide (geschlemmter); 2 790 kg rothem Zinnober und Zinnoberimitation, 2 070 kg Chromgelb, 28 300 kg Ocker, 22 400 kg Umbra; 31 000 kg Caput mortuum, 2 610 kg Bein- und Schieferschwarz, 15 100 kg Spachtelfarbe in je zwei Loosen; 2 073 Briefen Gold-, Silber- und Kupferbronze in drei Loosen; B. 8 000 kg Zinkweiss, 8 720 kg Bleimennige, 2 900 kg Bleiglätte in je einem Loose und 66 500 kg Bleiweiss in zwei Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Januar 1902, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. Februar 1902.

Berlin, den 8. Januar 1902. (174)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 25 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 23. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau Wochentags von 8—3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1902. (175)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 2. Berlin, am 15. Januar 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	—	3	Korbfl.	Löthsäure —	245	1	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A B	412	1	Kiste	Tabak —	10	2	Aachen	K. E.-D. Cöln	
3	A B	1	1	„	Gelee —	57	3	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
4	A B	7	1	Ballen	Tapeten —	32	4	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
5	A B	—	1	Sack	alte getragene Kleider	7,5	5	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	
6	A D	4700	1	Verschlag	2 Spiegel —	—	6	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	je 2 m hoch.
7	A F G	1020	1	Kiste	leer —	30	7	Bocholt	K. E.-D. Essen	
8	A J	5	1	Holzkoffer*)	? —	29	8	Rawitsch	K. E.-D. Posen	*) ein Sack aufgebunden.
9	A K	—	2	—	Spülsteine —	30	9	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
10	A K	1446	1	eis. Fass	feuergefährliche Flüssigkeit	288	10	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
11	A K	12	1	Pack	6 kl. Körbe mit je 1 Blechflasche	6	11	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
12	A P	1361	1	Ballen	Emballage (Packleinen)	7	12	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
13	A R	100	10	Kisten	leere Blechbüchsen —	10	13	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
14	A R S T R	28108	1	Kiste	leer —	50	14	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
15	A W	8978	1	Kübel	Aepfel —	40	15	Breslau	K. E.-D. Breslau	
16	B	14	1	Pack	26 Stck. gehobelte Bretter	14	16	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	1 m lang.
17	B	18	1	Bund	5 Kisten Sprotten —	8	17	Nauen	K. E.-D. Berlin	
18	B	1671	1	Kiste	4 Stücke Kunstguss	13	18	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
19	B	5327	1	Ballen	wollene Decken —	33	19	Borghorst	K. E.-D. Münster	
20	B H	—	5	Stück	Eisen —	36	20	Warstade-H.	K. E.-D. Altona	
21	B J	837340	1	Kiste	Kupferwaaren —	17	21	Cöln Eil-Abf.	K. E.-D. Cöln	
22	B K	8464	1	„	leer —	45	22	Oederan	Sächsische Stsb.	
23	B L	7940	1	„	leere Kisten —	22	23	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
24	B P	1874	1	„	Eisenwaaren —	60	24	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
25	B W E	I	1	„	1 Flasche feuergefährlichen Inhalts	6	25	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
26	C	7793/5	3	Kübel	Margarine —	57	26	Essen H.	K. E.-D. Essen	
27	C	1222	1	Kiste	Spiegelscheibe —	41	27	Essen N.	„	
28	C C	98550	1	„	Packmaterial —	18	28	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
29	C C	1891	1	„	leer —	30	29	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
30	C F F	1041	1	„	Steingutbecher —	10	30	Seitenberg	K. E.-D. Breslau	
31	C F S	—	1	„	Käse —	39	31	Danzig	K. E.-D. Danzig	
32	C L	4786	1	Pack	blaues Packpapier —	27	32	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
33	C R	3266	1	Harrass	Porzellan u. Glas —	48	33	Bonn	K. E.-D. Cöln	
34	C S	47	1	eis. Fass	leer —	36	34	Mainz	Direktion Mainz	
35	C W C	8537	1	Fass	leer —	36	35	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
36	D	1150	1	Ballen	Lappen —	80	36	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
37	D B	—	1	Kiste	Bücher, Plakate —	8	37	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
38	D & C	10842	1	Fass	vermuthlich Oel —	203	38	Hameln	K. E.-D. Hannover	
39	D H / C S	18389	1	Kiste	Nelken —	15	39	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
40	D M G	12949	1	„	Zündapparat —	15	40	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
41	11 / D R 172 l. / 72	—	1	Fass	leer —	40	41	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
42	E	998	1	Kiste	Cigarren —	44	42	Cöln-Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	auch J L, G N 1862.
43	E	32	1	„	leer —	26,5	43	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
44	E B	349	1	Korb	Stiefeleisen —	30	44	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
45	E B	20	1	Sack	Getreide oder Samen	52	45	Altona	K. E.-D. Altona	
46	E F	48	1	Kiste	Flaschen —	?	46	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
47	E G	6970	1	eis. Benzinfass	leer —	99	47	Rheinau Baden	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	E G	12356	1	Ballen	baumw. Abfälle —	60	48	Dahlhausen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
49	E P	1257	1	Kiste	Kupferrohr —	114	49	Winterswyk	„	
50	E R	1	1	Ballen	leere Säcke —	50	50	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
51	E S	333	1	Sack	Tuchabfälle —	20	51	Bäumenheim	Bayerische Stsb.	
52	E S	3	1	Bund	10 Stangen Rundeisen	3	52	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
53	F	1467	2	Fässer	Eisenwaaren —	1197	53	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
54	F A A	659 933	2	„	leer —	72	54	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
55	F B	21	1	Pack	2 Sessel —	10	55	Düren	K. E.-D. Cöln	
56	F B	3	1	Kiste	Blechdosen —	6	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
57	F C	4954	1	Ring	Eisenkugeln —	11	57	Mainz	Direktion Mainz	
58	F & Co.	100	1	Ballen	Baumwollwaaren —	35	58	Bocholt	K. E.-D. Essen	
59	F F	622120	1	Kübel	Margarine —	18,5	59	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
60	F K	8357	1	Kiste	Nudeln —	19	60	Steele N.	K. E.-D. Essen	
61	F K	—	1	Pack	1 Säcke —	30	61	Duisburg	„	
62	F St C	61781	1	Kiste	Lampentheile —	118	62	Essen Nord	„	
63	F W	10444	1	Eimer	anscheinend Mus —	12	63	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
64	F W P	469	1	Kiste	leer —	25	64	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
65	G B	344	1	„	? —	64	65	Schöneberg Mil.	Militär-Eisenbahn	
66	G B	2810	1	„	? —	43	66	Fürstenberg i/M.	K. E.-D. Stettin	
67	Gb. Sp	5431	1	„	Wein —	50	67	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
68	G F	6168	1	Bund	Eisenwaaren —	10	68	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
69	G H	8770	1	Blechbehälter	Flüssigkeit —	25	69	Dt.-Lissa	K. E.-D. Breslau	
70	G J C	—	1	Kiste	Feigen —	16	70	Boppard	Direktion Mainz	
71	G K	6	1	Rolle	Zinkblech —	31	71	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
72	G K 16	34213	1	Sack	Nüsse —	12,5	72	Harburg Eil.-A.	K. E.-D. Altona	
73	G M	1/13	13	Ballen	Packpapier —	390	73	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
74	G St	4574	1	Kiste	? —	32,5	74	Schöneberg Mil.	Militär-Eisenbahn	
75	H	—	1	„	Rosinen —	15	75	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
76	H	—	1	Sack	l. g. Säcke —	39	76	Munderkingen	Württemberg. Stsb.	
77	H V	576	1	Pack	hölz. Rouleauxstangen	15	77	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
78	H B	—	20	Kisten	Käse —	97	78	Bremen	K. E.-D. Hannover	
79	H C	697	1	Kiste	? —	30	79	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
80	H D	—	1	Sack	Schaffelle —	6	80	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
81	H E	1	1	eis. Fass	leer —	122	81	Cöln E.	K. E.-D. Cöln	
82	H F & C	8884	1	Kübel	Schweizerkäse —	75	82	Lugau	Sächsische Stsb.	
83	H J	—	1	Sack	l. Säcke —	11	83	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
84	H M	81362	4	Stück	gebog. Rosten —	30	84	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
85	H M	81362	16	„	runde Rosten —	33	85	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
86	H P	1330	1	Weinfass	leer —	20	86	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
87	H P	—	1	Stück	Ofenvordertheil —	8	87	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
88	H P	1234	2	—	eiserne Schraubstöcke	56	88	Landsberg a/W. Brückenvorstadt	K. E.-D. Bromberg	
89	H P	1	1	Kiste	eis. Maschinentheile —	6	89	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
90	H P	15	1	Pappschachtel	leere Kartons —	9	90	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
91	H R	6	1	Stange	Flacheisen —	53	91	Gevelsberg H.	K. E.-D. Elberfeld	
92	H R & C	3	1	—	Schaukelpferd —	6	92	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
93	H S	1432	1	Blechbüchse	Schwärze —	29	93	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
94	H S	4371	1	Kiste	leer —	30	94	Schönefeld	Militär-Eisenbahn	
95	H Sch	—	1	Korb	leer —	2	95	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
96	H St F	23930	1	Kiste	Paraffin-Baumlichter	14	96	Essen N.	K. E.-D. Essen	
97	H U	5106	1	Fass	Farbe —	57	97	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
98	H W	1/5	5	Körbe	leer —	22	98	Emden	K. E.-D. Münster	
99	H Z	4092	1	Stange	Rundeisen od. Stahl —	?	99	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	J	57	1	Fass	Petroleum —	186	100	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
101	J B	101	1	Kiste	leer —	42	101	Duisburg	K. E.-D. Essen	
102	J C H	100	1	—	unv. Backofen —	20	102	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
103	J H	1814	1	Kiste	Porzellan —	41	103	Duisburg-Hochfeld	K. E.-D. Essen	
104	J K	198	1	„	? —	?	104	Soest	K. E.-D. Cassel	
105	J L	23	1	Fass	anscheinend Wein —	73	105	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	J L K	3024	1	Kiste	leer —	27	106	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
107	J R J	35	1	—	Privatdecke —	—	107	Duisburg	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
108	J S R J & C 43	1121 5439	1	Ballen	ungebrannter Kaffee	78	108	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	K	897	1	Kiste	gefüllt —	93	109	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
110	K	—	6	Ballen	leere Gips- bezw. Cementsäcke	94	110	Krölpa-Ranis	K. E.-D. Erfurt	
111	K	3	1	Bund	Holzstiele —	8	111	Detmold	K. E.-D. Hannover	
112	K	—	1	Stück	viereckige Platte —	2	112	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
113	K	13	2	„	Ofenplatten —	4,5	113	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
114	K & B	4621	2	Pack	Piassavabesen —	15	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
115	K C	11000	1	Korbfl.	ansch. Säure —	70	115	Neuss	K. E.-D. Cöln	
116	K E G	61	1	Stück	gusseis. Rohr —	61	116	Zschopau	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
117	K M	7718	1	Kiste	Bogenlampe	11	117	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
118	K M S M eingebrannt	—	16	Stück	vierkantige Hölzer	320	118	Oberhausen	K. E.-D. Essen	2 m lang.
119	K P M	4284	1	Lattenkiste	leer	27,5	119	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
120	L R	1705	4	Bund	26 Stäbe Stahl	100	120	Mannheim	Badische Stsb.	
121	L T	12512	1	Pack	Nüsse	12	121	Pilkallen	K. E.-D. Königsberg	
122	L W	141	1	Blatt	Harzblei	50	122	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	
123	M	949	1	Fass	gefüllt?	203	123	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
124	M	25	1	Dose	Marmelade	2	124	Mannheim i. B.	Badische Stsb.	
125	M B	4560	1	Ballen	Baumwollw. (Flanelle)	22	125	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
126	M B E	3589	1	Kiste	leer	28	126	Mannheim	Direktion Mainz	
127	M C	—	4	Stäbe	Flacheisen	30	127	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
128	M F	7831/44	14	Ballen	Leder	812	128	Burg b/M.	K. E.-D. Magdeburg	
129	M G	9213	2	Kisten	Pfefferkuchen	33	129	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
130	M R C	1006	1	Kiste	leer	13	130	„	„	
131	M T	4612	1	„	l., gebr.	20	131	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
132	N R	—	1	Fass	leer	46	132	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	O	—	1	Stück	Eisenplatte	9	133	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
134	O B	3918	1	Kiste	gef.	35	134	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	
135	O P W	1735	1	Bund	2 eis. Gewichte	3	135	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
136	O S	9	1	Sack	Gummi arabicum	52	136	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
137	O S	110	1	Kiste	Erbsen	10	137	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
138	P	II	2	Kisten	Pfefferkuchen	33	138	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
139	P B	25	1	Kiste	Maschinenthl.	17	139	Soest	K. E.-D. Cassel	
140	P B	10	1	„	Feigen	17	140	Düsseldorf (Eil-Abf.)	K. E.-D. Elberfeld	
141	P C	16	1	Stück	eis. Pflugschaar	1	141	Düsseldorf-B.	„	
142	P F S	583	1	Oelfass	leer	35	142	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Fabrikmarke Nr. 1699 von Gladbach.
143	P H	40	1	—	grünes Fahrrad	27	143	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
144	P M S	24	1	Ballen	3 Stücke buntes Leinen	16	144	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
145	P Th B	—	1	Säckchen	gebr. Kaffee	3,5	145	Weisenbach	Badische Stsb.	
146	R	265	1	Fass	Petroleum	179	146	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
147	R H	—	1	Ballen	Bindfaden	12	147	Perleberg	Wittenb.-Perleberg.	
148	R K	474	1	Sack	Lorbeerblätter	15	148	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
149	R O	570	1	Bll.	anscheinend Tuch	66,5	149	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
150	R S	8595	1	Fass	Saft	293	150	Artern	K. E.-D. Erfurt	
151	R S	8933	1	Kiste	leer	22	151	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
152	R Z K	2052	3	—	Reisstrohbesen mit Stielen	26	152	Mannheim	Badische Stsb.	
153	S	—	1	Verschlag	Wasserausguss	24	153	Mainz	Direktion Mainz	
154	S	6155	1	Ballen	Leder	29	154	Rastenburg	Ostpreussische Südb.	
155	S	—	1	Stück	eis. Aschkasten	3,5	155	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
156	S	3728	1	Verschlag	3 Dosen Fische	23	156	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
157	S L	—	1	Sack	30 l. g. Säcke	17,5	157	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
158	S C	9	1	„	Säcke	10	158	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
159	S & C K R	294	1	Kiste	leer, gebr.	47	159	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
160	S F	2636	1	„	Bücher	113	160	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
161	S H	148	1	„	Bücher	52	161	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
162	S H B	—	1	„	leer	30	162	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
163	S M C	3513	1	Stück	Rohr	41	163	Düsseldorf (Eil-Abf.)	K. E.-D. Elberfeld	106 cm lang.
164	St E	13612	1	Bund	neue Rohrstühle	10	164	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
165	T G	657	1	Pack	Matratze	5	165	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	[1]
166	v. H	385	1	Kiste	Uniformknöpfe	13	166	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
167	V H W	86	1	Blechtopf	Gelee	5	167	Hattingen	K. E.-D. Essen	
168	V M	6894	1	Sack	Kümmel	51	168	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
169	V P	II	1	Pack	2 Gewehre	10	169	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
170	W	5	1	Koffer	Kleider, Wäsche, Betten	50	170	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
171	W	—	1	Fass	leer	110	171	Mainz	Direktion Mainz	
172	W A	4370	1	Verschlag	leer	18	172	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
173	W B	—	1	Sack, grau	Frauenkleider	23	173	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
174	WB	3	1	Kiste *)	gef.	21	174	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*) mit Leinwand überzogen.
175	W B	6158	1	Fass	Oel	66	175	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
176	W B	1	1	„	Sauerkohl	264	176	Greiffenberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
177	W C	7912 8676 8227	3	Wein- od. Schnapsfässer	leer	29	177	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
178	W E	210	1	Fass	Wein	96	178	Steele N.	K. E.-D. Essen	
179	WE	4908	1	Kiste	Tabak	15	179	Memel	K. E.-D. Königsberg	
180	W F	—	1	Stange	Stahl	20	180	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	2,60 m lang.
181	W K C	6799	1	Stück	rundes Eisen	5	181	Viersen	K. E.-D. Cöln	5 m lang.
182	W & S	183544 B	1	—	unverpackte Thür	21	182	Thorn	K. E.-D. Bromberg	[2]
183	W W	2867	1	Kiste	Glas	214	183	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

[1] Auf dem Gut ist der Name J. Temme verzeichnet.
[2] Anscheinend zu einer Dreschmaschine gehörig.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
184	Z	4022	1	Ballen	1 Matratze und Bettzeug	40	184	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
185	Z	12	1	Sack	Zucker —	100	185	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
186	Bartels	—	1	Sack	Kartoffeln —	45	186	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
187	A T N Berlin	—	1	in Leinen	Kopfmatratze —	8	187	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
188	Bolle	15	1	Weinfass	leer —	24	188	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
189	K. E. D. Bromberg	5516	12	—	Vorsatzbretter —	—	189	Jaroschewo	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
190	Wilh. Burg	2872	1	Fass	leer —	27	190	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
191	Dusbach (undeutlich)	—	1	—	Gitter, 2 × 1,30 m —	40	191	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
192	Friedrich Gegauf	—	1	Koffer	? —	?	192	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	Glogau Gr.	I	1	Korb	Kleider —	14	193	Glogau	K. E.-D. Posen	
194	C. H. Haacke	—	2	Gebinde	leer —	24 / 30	194	Kiel	K. E.-D. Altona	
195	Herbsleben	—	2	Kisten	geräuch. Fische —	10	195	Herbsleben	K. E.-D. Erfurt	
196	Jürgens, Goch	1492	1	Kiste	Margarine —	18	196	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
197	Michael Juhl	—	1	Sack	Mais —	100	197	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
198	Klosterbräu	—	1	„	Abfallgerste —	100	198	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
199	H. Lanz	970	1	—	Hammer —	—	199	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
200	Carl Lassen Christiania	—	1	Karton	? Zollplombe Hamburg B.	10	200	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
201	Löwenbräu	46543	1	Bierfass	leer —	22	201	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
202	G & C Neuss	2057	1	Ballen	Treibriemen —	34	202	Neuss	K. E.-D. Cöln	
203	Patria	9	1	—	Fahrrad —	—	203	Gep.-A. Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
204	P H Petang	8 / 19	2	—	Ketten { 10,6 m / 10 m } —	62	204	Wilhelmshaven	„	Dienstgut.
205	Gebr. Pfapf	14	1	—	Plan —	—	205	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
206	F Pf. Preetz & J. A. K.	—	1	Fass	leer —	25	206	Kiel	K. E.-D. Altona	
207	Pschorr	57446	1	Bierfass	leer —	20	207	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
208	Reh & Sohn	434	1	Rolle	Drahtgewebe —	26,5	208	Zwickau	Sächsische Stsb.	
209	Schaal Ramborn	—	1	Pack	l. Säcke —	26,5	209	Schwinkendorf	Grhzl. Meckl. Stsb.	
210	Sovensen	—	1	Koffer	? —	20	210	Rostock F. F.	„	
211	Paul Stincke Posen	—	1	Stück	Drahtgitter —	25	211	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
212	Vogel	—	1	Kiste	Werkzeug —	70	212	Bismark	K. E.-D. Essen	
213	H. Wachtmann & Co.	—	1	—	Privatdecke —	20	213	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
214	Weidemann & Seib	—	1	Stück	3 eckig. Eisentheil —	22	214	Dresden=Alt.	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
215	III	280	4	Kisten	Zucker —	56	215	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
216	—	3 / 32	2	—	Privatdecken —	—	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
217	—	13 u. 14 / 41 u. 42	2	—	hölzerne Böcke —	—	217	Geseke	K. E.-D. Cassel	
218	—	24	1	—	Lederschuh m. Holzsohle	—	218	Soest	„	
219	—	46	1	Pack	2 eiserne Stuhlschlitten	18	219	Emden	K. E.-D. Münster	
220	—	59	1	—	Decke —	—	220	Geseke	K. E.-D. Cassel	Dienstgut.
221	—	75	1	Kiste	Würfelzucker —	?	221	Steele N.	K. E.-D. Essen	
222	—	635 / 669	2	eis. Fässer	leer —	150	222	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	—	955	12	Tafeln	Eisenblech —	216	223	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
224	—	2027	1	Kiste	? —	34	224	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
225	—	4157	1	—	neuer Schaukelstuhl	5	225	Spandau	K. E.-D. Berlin	
226	—	6318	1	Kiste	Blechw. —	34	226	Breslau	K. E.-D. Breslau	
227	—	8915	1	„	Seife —	45	227	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
228	— weiss	—	1	Stück	L-Winkeleisen —	24	228	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
229	× roth	—	1	Bund	4 eis. Anker —	4,5	229	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
230	19 V 01 B ⅏ H Prima K	—	4	Heringstonnen	leer —	36	230	Warburg	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
231	R	24640	1	Fass	leer	—	34	231	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
232	G Z	816	1	Sack	Nüsse	—	50	232	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
233		7077/8	2	Ballen	Bettfedern	—	48	233	Horneburg	K. E.-D. Altona	
234	60 u. W R	4952 10	1	Sack	Kaffee	—	59	234	Neustadt a/D.	„	
235	R und × K und B M Langkat	833 1	1	Bll.	Tabak	—	81	235	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
236	M	3556	1	Oelfass	leer	—	37	236	Harburg	K. E.-D. Altona	
237	MB	8904	1	Kiste	Lichte	—	15	237	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
238	St. J.	21234	1	„	leer	—	20	238	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
239	—	—	1	Pack in Leinwand	4 Achslager	—	2,5	239	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
240	—	—	1	Bund	2 eis. Anker	—	16	240	Posen	K. E.-D. Posen	
241	—	—	1	Sack	Ankerbriketts (Grube Henriette)		51	241	Neustrelitz	Grhzl. Meckl. Stsb.	
242	—	—	1	eis. Fass	alte Arbeitskleider	—	19	242	Soest	K. E.-D. Cassel	
243	—	—	1	—	Bindekette, 5,20 m	—	—	243	Magdeburg Alte Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
244	—	—	1	Bund	Blecheimer	—	1	244	Magdeburg=N.	„	
245	—	—	2	Körbe	je 1 Blechflasche	—	12	245	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	1	Bund	6 Blechschöpfer	—	10	246	München Centr.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	7	Stück	Bolzen	—	24	247	Oestrich=Winkel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
248	—	—	1	—	Bufferfeder	—	18	248	Eberbach	Direktion Mainz	Dienstgut.
249	—	—	1	Kiste	Chokolade	—	7	249	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
250	—	—	1	Ring	Draht	—	3	250	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	„	verzinkt. Drahtseil	—	12	251	Cöln=Ehrenf.	„	
252	—	—	1	Rolle	Drahtseil	—	47	252	Demmin	K. E.-D. Stettin	
253	—	—	1	Stück	eis. Druckhebel	—	5	253	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Stab	Eisen	—	18	254	Hardegsen	K. E.-D. Essen	
255	—	—	1	Stange	Eisen	—	7	255	Graetz	K. E.-D. Posen	
256	—	—	1	Stück	bearb. Eisen	—	49	256	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	1,5 m lang.
257	—	—	1	Stange	⊔-Eisen	—	10	257	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	Stück	Eisenrohr	—	22	258	Mannheim	Badische Stsb.	
259	—	—	3	Bund	Eisentheile	—	93	259	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	Pack	Eisenwaare	—	6	260	Rostock F/F.	K. E.-D. Stettin	
261	—	—	1	Fass	leer	—	38	261	Viersen	K. E.-D. Cöln	
262	—	—	1	Bund	Flacheisen	—	34	262	Rummenohl	K. E.-D. Elberteld	
263	—	—	1	„	15 Stäbe Flacheisen		45	263	Weinheim	Main-Neckarbahn	
264	—	—	4	Stäbe	Flacheisen	—	82	264	Zella=St. Blasi	K. E.-D. Erfurt	
265	—	—	1	eis. Flasche	von 0,5 m Höhe	—	21	265	Herne	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	Korb	Flaschen mit Flüssigkeiten		26	266	Gelsenkirchen	„	
267	—	—	1	Sack	Fleischwaaren, Gemüse, Schuhe, 2 Felle		17	267	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
268	—	—	1	„	Frauenkleider, 1 Jacket und Lumpen (Schnittergut)		12	268	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
269	—	—	1	Bund	8 eis. Gardinenst.	—	2	269	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
270	—	—	5	Stück	Gasrohre	—	?	270	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
271	—	—	1	Bund	4 Gasrohre	—	73	271	Duisburg	K. E.-D. Essen	
272	—	—	1	„	4 Gasrohre	—	8	272	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
273	—	—	1	Pack	Gasrohrschneider u. Rohrzange		4	273	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
274	—	—	1	Sack	Gerste	—	81	274	Münster	K. E.-D. Münster	
275	—	—	1	„	anscheinend Gips	—	12	275	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
276	—	—	2	Glasballons (Korb)	gefüllt	—	150	276	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
277	—	—	1	—	gusseis. Göpel v. Dreschm.	20	277	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
278	—	—	1	Sack	Griesmehl —	43	278	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
279	—	—	1	„	Gummiringe zum Verschluss von Bierflaschen	11	279	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	Stück	Gussstück —	13	280	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	—	Hase, todt —	4	281	München Centr.	Bayerische Stsb.	
282	—	—	1	Sack	Haut —	26	282	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
283	—	—	1	—	Hebeisen —	8	283	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
284	—	—	1	—	vernick. Herdgallerie	2	284	Empel	K. E.-D. Essen	
285	—	—	4	—	rohe Holzböcke —	44	285	Eilgut Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	zum Aufhängen von Wildpret.
286	—	—	1	Bund	Holzleisten —	2,5	286	Posen	K. E.-D. Posen	
287	—	—	1	Ballen	Isolirmasse —	18	287	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	1	Sack	Kaffee —	18,5	288	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
289	—	—	4 4	— —	lose Kammräder — lose eiserne Flanschen	9	289	Eilgut Cassel	K. E.-D. Cassel	
290	—	—	1	Stück	Kanaleimer —	5	290	Mainz	Direktion Mainz	
291	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	40	291	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
292	—	—	1	—	Kette, 10,60 m —	73	292	Kohlscheid	„	Dienstgut.
293	—	—	1	—	Kinderfahrrad —	13	293	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
294	—	—	1	—	Kinderstuhl —	10	294	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
295	—	—	1	—	Kinderstuhl —	2	295	Lauenförde	K. E.-D. Cassel	
296	—	—	1	—	Kinderstuhl (zerlegbar)	5	296	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
297	—	—	1	Pack	2 hölz. Kinderstühle	2,5	297	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
298	—	—	1	—	Kindersitzstuhl —	6	298	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
299	—	—	1	Kiste	— —	9	299	Eil-Abf. Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
300	—	—	1	Bund	9 l. gebr. Körbe —	?	300	Heidelberg	Badische Stsb.	
301	—	—	1	Wagen	Koks —	10 000	301	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	77184 Esn.
302	—	—	1	Korb	leer —	3	302	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
303	—	—	1	Säckchen	Korinthen —	14	303	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
304	—	—	1	Sack	Kraut u. Kartoffeln	71	304	Werdau	Sächsische Stsb.	
305	—	—	1	Stück	Lampenkugel —	1	305	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	2	—	Laschen —	15	306	Cleve	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
307	—	—	1	—	Latirbaum, 2 m —	—	307	Worms	Direktion Mainz	Dienstgut.
308	—	—	1	Sack	schmutzige Leibwäsche	10	308	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
309	—	—	1	Ballen	brauner, gemusterter Linoleumteppich u. brauner Läufer	25	309	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
310	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	2	310	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
311	—	—	1	Sack	Meerrettig —	65	311	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	1	Stab	Meisselstahl —	15	312	Neuss	K. E.-D. Cöln	
313	—	—	1	Ring	Messingdraht —	15,5	313	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
314	—	—	1	—	Messingrohr —	0,7	314	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
315	—	—	1	Pack	3 Messingröhren —	6	315	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
316	—	—	1	Sack	Nüsse —	50	316	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	1	—	Obertheil eines Garderobenständers	1	317	Eilgut Geestemünde	K. E.-D. Hannover	gelb polirt.
318	—	—	1	Korb	Obst —	10	318	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
319	—	—	1	Oelfass	leer —	35	319	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
320	—	—	1	„	leer —	40	320	Eilenburg	„	
321	—	—	3	Stück	Ofenrosten —	15	321	Cöln a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
322	—	—	2	„	Pflugtheile —	10	322	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
323	—	—	1	—	Privatdecke —	25	323	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
324	—	—	1	—	graue Privatdecke, 12 × 2,8 m	—	324	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
325	—	—	2	—	Privatdecken —	—	325	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
326	—	—	2	—	gusseis. Räder —	16	326	Heidelberg	Badische Stsb.	
327	—	—	1	—	Reh —	39	327	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
328	—	—	2	Stück	eis. Reifen —	1,5	328	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
329	—	—	1	Reisekorb	— —	16	329	Gep.-Abf. Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
330	—	—	1	„	— —	20	330	Gep.-Abf. Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
331	—	—	1	„	gefüllt —	28	331	Schöneberg	Militär-Eisenbahn	
332	—	—	1	„	Kleider, Esswaaren —	53	332	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
333	—	—	1	„	Strohhülsen, 1 Fl. Wein	6	333	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
334	—	—	1	—	hölzerne Riemenscheibe	8	334	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
334	—	—	1	—	Treibriemen aus Hanf		334			
335	—	—	1	—	neue eiserne Riemenscheibe	1	335	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
336	—	—	1	Bund	2 eis. Ringe —	28	336	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
337	—	—	1	Sack	Roggen —	100	337	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
338	—	—	1	Bund	5 Rohre —	60	338	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
339	—	—	1	„	Rundeisen —	47	339	Pronsfeld	St. Johann-Saarbr.	
340	—	—	1	Sack	gebr. Wäsche u. Kleider	12	340	Herne	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
341	—	—	1	Sack	Wäsche, Kleider u. Schuhe	11,5	341	Bornum-Dahlum	Braunschweig. L.-E.	
342	—	—	1	„	leere Säcke —	35	342	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
343	—	—	2	Pack	Säcke (anscheinend Dünger-)	40	343	Empel	K. E.-D. Essen	
344	—	—	1	Ballen	leere, alte Säcke —	60	344	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
345	—	—	1	Sack	leere Säcke —	26	345	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
346	—	—	1	„	leere Säcke —	31	346	Duisburg	K. E.-D. Essen	
347	—	—	2	Pack	leere Säcke —	62	347	Cöln-Ger.	K. E-D. Cöln	
348	—	—	1	Sack	alte Säcke —	24	348	Verden	K. E.-D. Hannover	
349	—	—	1	Pack	2 Sägen —	2,5	349	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
350	—	—	1	Wagen	1. Säureballons —	—	350	Soest	„	60 200 Esn.
351	—	—	1	Sack	Salz —	50	351	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	1	Pack	alte Seile —	24	352	München Centr.	Bayerische Stsb.	
353	—	—	1	Stück	Seitentheil z. Nähm. —	5	353	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
354	—	1568	1	Pack in Papier	3 Servirtisch-Untergestelle	8	354	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
355	—	—	1	Pack	12 hölzerne Siebränder	5	355	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	Sack	Soda —	50	356	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
357	—	—	1	„	Schliesskeile —	10	357	Düren	K. E.-D. Cöln	
358	—	—	2	Pack	2 l. Schliesskörbe —	8	358	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
359	—	—	1	Kübel	Schmalz —	30	359	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	Verschlag	Schrankobertheil —	80	360	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	aus Eichenholz, verziert.
361	—	—	1	Beutel	Schrauben u. Bolzen	10	361	Grohn-Vegesack	K. E. D. Hannover	
362	—	—	2	Stangen	Stahl (6 kantig) —	52	362	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	—	2	„	Stahl	30	363	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
364	—	—	1	Stab	Stahl —	10	364	Trier	St. Johann-Saarbr.	3,30 m lang.
365	—	—	1	—	Stechkarre —	—	365	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
366	—	—	1	Verschlag	Steine —	66	366	Bremen	K. E.-D. Hannover	
367	—	—	1	Sack	Steinkohlenbriketts —	50	367	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	6	—	eis. Stopfhacken —	—	368	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
369	—	—	1	—	Stuhlschlitten mit Holzsitz	8	369	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
370	—	—	1	—	Tau, 27,5 m —	17	370	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
371	—	—	1	Kanne	Terpentinöl —	55	371	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
372	—	—	2	Kisten	Thonerde —	10	372	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
373	—	—	1	—	hölzerner Tischfuss —	5	373	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	2	Ballen	Torfmull —	348	374	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
375	—	—	1	—	Tragbürde —	1	375	Magdeburg H. B.	„	
376	—	—	1	—	eis. Verladepritsche —	—	376	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
377	—	—	1	Pack	eiserne Verzierungen	0,5	377	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
378	—	—	1	Pack*)	schmutzige Wäsche —	6	378	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	*) Kopfkissenbezug.
379	—	—	1	—	Wagendeichsel —	—	379	Villingen	Badische Stsb.	
380	—	—	1	Stück	eis. Walze —	120	380	Mainz	Direktion Mainz	
381	—	—	1	Verschlag	Wandschrank —	20,5	381	Eilgut Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
382	—	—	1	Korbflasche	Weinessigessenz —	13	382	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
383	—	—	1	—	Zahnrad mit gebogenen Zähnen	14	383	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
384	—	—	1	Bund	Zaumketten —	11	384	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	Dienstgut.
385	—	—	1	Sack	Zelttuch —	20	385	Duisburg	K. E.-D. Essen	
386	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	23	386	Oldenburg	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	1	Sack	gem. Zucker —	100	387	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
388	—	—	1	„	Zucker —	100	388	Kyritz	K. E.-D. Altona	
389	—	—	1	„	Zwiebeln —	40	389	Münster	K. E.-D. Münster	
390	—	—	1	„	Zwiebeln —	77	390	Mainz	Direktion Mainz	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C S	5257	1	Ballen	Tuch —	18	1	Zombor	Ungarische Stsb.	von Wien N. B.
2	E M	636/7	2	„	Kaffee —	182	2	Kutti	„	von Brünn N. B.
3	K	83	1	Kiste	unbekannt —	36	3	Bród	„	v. Prag St. E. G.
4	N A G	4533/8	6	Ballen	Papier —	689	4	Budapest dunapart	„	von Franzensthal.
5	—	1151	1	Kiste	unbekannt —	36	5	Bruck a/L.	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A P	438	1	Kiste	Hefe —	25	1	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
2	B R	723	1	„	? —	140	2	Strassburg	„	
3	B S	—	4	Kolli	Eisen —	92	3	Diedenhofen	„	
4	C H C	2590	1	Bund	Stahl —	51	4	Strassburg	„	
5	D F T	2241	1	Kollo	Klappstühle —	12	5	Dornach	„	
6	F E	1528	1	—	Möbelaufsatz —	16	6	Metz Eilg.	„	
7	F G	78	1 2	—	Stuhl — Stuhlgestelle —	10	7	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
8	F W	6592/3	2	Kisten	Kurzwaaren —	63	8	Basel	Reichsbahn	beschrieben: „Thun“.
9	G M	19938	1	Kiste	Butter —	120	9	Strassburg Eilg.	„	
10	J F C	5418	1	Fass	leer —	74	10	Basel	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
11	K N	5733	1	Kiste	gefüllt	—	66	11	Dt.-Avricourt	Reichsbahn	
12	M	—	2	—	Stühle	—	6	12	St. Ludwig	„	
13	P H J	686	1	Kiste	—	—	—	13	Strassburg	„	
14	—	44	1	—	Theil von einer Waage		1	14	Vergaville	„	
15	—	1267	1	—	Schaufel	—	2	15	Strassburg	„	
16	—	—	10	—	Eisenbretter	—	100	16	Luxemburg	Wilh. Luxemb.-Bahn	
17	—	—	3	Pack	Eisen		48	17	Diedenhofen	Reichsbahn	
18	—	—	1	Stange	Flacheisen	—	19	18	Kedingen	„	
19	—	—	1	Sack	Klammern	—	7	19	Luxemburg	Wilh. Luxemb.-Bahn	
20	—	—	1	Ballen	Lumpen	—	176	20	Devant les Ponts	Reichsbahn	
21	—	—	3	—	Roste	—	15	21	Dt.-Avricourt	„	
22	—	—	1	Bund	Seegras	—	25	22	Hayingen	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 6. 18. Januar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Maassnahmen gegen die Einengung der Eisenbahnanlagen infolge Bebauung der angrenzenden Grundstücke.

Französische Maschinenbestellungen in Deutschland.

Die Zugverspätungen und die Rechte des internationalen Publikums.

Aus dem preussischen Staatshaushaltsetat 1902: Eisenbahnverwaltung.

Nachrichten:

Deutschland: Aenderungen der Betriebsordnung. — Handgepäck in den Eisenbahnzügen. — Ueber gemachte Erfahrungen bei der Verwendung buchener Schwellen. — Rundreise- u. Sommerfahrkarten sowie Anschlussrückfahrkarten, Sonntags- u. Kupeekarten im Eisenbahn - Direktionsbezirk Hannover. — Stückgutbezettelung. — Eisenbahnunglück bei Altenbeken. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettsversandes im Ruhrkohlenrevier. — Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken. — Der neue Leipziger Hauptbahnhof. — Verbesserung der sogenannten D- (Durchgangs-) Wagen. — Einnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Main - Neckarbahn. — Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle bei der Entladung von Wagen. — Siemens & Halske-Aktiengesellschaft. — Eisenbahnverein zu Stralsund. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Industrierath. — Fahrkartensteuer. — Stationsaufschriften. — Böhm. Braunkohlenverkehr nach Deutschland.

Ungarn: Ungar. Investitionsanleihe. — Wahrung des Amtsgeheimnisses. — Ausnutzung grosser Eisenbahnwagen. — Die staatlichen Maschinenfabriken u. Eisenwerke.

Uebrige europäische Länder: Regelung der Arbeitszeit für die französ. Eisenbahnangestellten. — Schweizer. Bundesb. — Eisenbahnunfall bei Brindisi.

Fremde Welttheile: Bagdadbahn. Eisenbahn Kiachta - Peking. — Eisenbahnen im Sudan. — Vergrösserung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten von Amerika. — Südaustralische E. — Der Pensylvaniatunnel nach Long Island. — Amerikan. Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 100 000 Pfund. — Betriebsergebnisse der Pullmann-Wagen-Ges.

Allgemeines.

Rechtsprechung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Maassnahmen gegen die Einengung der Eisenbahnanlagen infolge Bebauung der angrenzenden Grundstücke.

Abgesehen von vorübergehenden Schwankungen hat die Personen- und Güterbeförderung auf den Eisenbahnen bisher stetig zugenommen. Die Höhe, auf der der Verkehr bereits jetzt angelangt ist, konnte bei Entstehung der Eisenbahnen kaum geahnt werden. Nach Lage der wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse in Deutschland ist zu hoffen, dass diese Verkehrssteigerung auch weiterhin andauern wird und dass der Eintritt des Beharrungszustandes in einer Ferne liegt, die das heutige Geschlecht nicht zu beunruhigen vermag. Denn die Zunahme des Verkehrs ist ein Zeichen wirthschaftlicher Erstarkung, der Stillstand oder die Abnahme ein Zeichen wirthschaftlichen Niederganges. Die begründete Aussicht aber, dass die Personen- und Güterbewegung in dem bisherigen Maasse weiter fortschreiten wird, gibt Anlass, über die Frage nachzudenken, welche Massnahmen erforderlich sind, um die Eisenbahnanlagen, die vor längerer Zeit für einen weit geringeren Verkehrsumfang hergestellt wurden, auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten.

Eine der hauptsächlichsten Schwierigkeiten, die dem weiteren Ausbau der Bahnhöfe sich entgegenstellen, ist die zunehmende Bebauung in den Städten und Ortschaften. Ebenso wie der Verkehr auf den Bahnhöfen zunimmt, wachsen auch die Städte, und zwar vornehmlich in der Nähe der Bahnhöfe. Je näher die Häuserviertel an den Bahnhof heranrücken und die Bahnanlagen umschliessen, um so schwieriger gestaltet sich in technischer wie in finanzieller Hinsicht die Bahnhofserweiterung. Die Gefahr der Einschnürung der Bahnanlagen besteht bereits für eine erhebliche Reihe von Bahnhöfen; ja es gibt bereits Bahnhöfe, deren Ausbau infolge der Umklammerung durch städtische Bauten überhaupt nicht mehr ausführbar erscheint. Angesichts der ungeheuren Opfer, die die Eisenbahnverwaltungen bringen müssen, um die Bahnhöfe aus der Umklammerung durch Privatbauten zu befreien, erscheint es an der Zeit, die Frage einer näheren Prüfung zu unterziehen, ob der Eisenbahnverwaltung zur Erledigung dieser Aufgabe hinreichende gesetzliche Bestimmungen zur Seite stehen, oder ob sie lediglich auf den Verwaltungsweg angewiesen ist, und ob eine gesetzliche Regelung der Beziehungen zwischen Eisenbahnverwaltung und Gemeinde bei Aufstellung der die Bahnhöfe berührenden Bebauungspläne vom allgemein - wirthschaftlichen Standpunkt als nothwendig bezeichnet werden muss.

Dass die Allgemeinheit an der Frage der Berücksichtigung des Eisenbahninteresses bei Aufstellung der Bebauungspläne für die Bauten in der Nähe der Bahnanlagen in erheblichem Maasse interessirt ist, dürfte an sich schon aus der Bedeutung, die den Eisenbahnen in wirthschaftlicher und politischer Beziehung zukommt, zu folgern sein. Die Erhaltung der vollen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen kommt der Selbsterhaltung des Staates gleich. Der Staat darf nicht dulden, dass in der Entwickelung der Eisenbahnen ein Stillstand eintrete, der hervorgerufen werden könnte durch die Einschnürung der Bahnhöfe und die Unerschwinglichkeit der Ausgaben, die zur Beseitigung der der Ausdehnung des Bahnhofs hinderlichen Bauten aufgewendet werden müssten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Frage der Erweiterung der Anlagen eines Bahnhofes in der Regel nicht nur um die Befriedigung des rein lokalen Verkehrs handelt, an der nur eine einzelne Gemeinde interessirt ist, sondern dass zumeist auch die Erledigung des Durchgangsverkehrs in Betracht kommt. Erweist sich nämlich ein Bahnhof infolge der vorgeschrittenen Bebauung nicht mehr als erweiterungsfähig, so wird der Betrieb häufig auf weiten und auf mehreren Strecken gleichzeitig beeinträchtigt, und die gesammte Zu- oder Abfuhr zu oder aus einem Verkehrsgebiet kann dadurch in Frage gestellt werden.

Aber auch die Gemeinden selbst haben ein wesentliches Interesse daran, dass bei dem Ausbau der Städte und Ortschaften die Erweiterungsmöglichkeit des Bahnhofs gewahrt bleibt.

Der Bahnhof bildet in dem Organismus eines Gemeinwesens eines der wichtigsten Glieder. Wird dieses unterbunden, so dass eine weitere Entwickelung nicht mehr möglich erscheint, so leidet der Gesammtkörper der Gemeinde. Der Nachtheil, der sich aus der Einschnürung des Bahnhofs für die Gemeinde ergibt, besteht darin, dass die Industrie, wenn ihr die Möglichkeit von Eisenbahnanschlüssen oder eine ausreichende Ladegelegenheit auf den öffentlichen Ladegleisen nicht mehr geboten wird, die Stadt verlässt und andere zur Niederlassung geeignete, an der Bahnlinie gelegene Punkte aufsucht, mit anderen Worten, dass die Verkehrsentwickelung der Stadt selbst gehemmt wird. Nicht zu gering übrigens sind auch die Steuereinnahmen zu veranschlagen, die der Gemeinde entgehen, wenn der Bahnhof nicht mehr die volle Leistungsfähigkeit besitzt und dementsprechend geringere Erträge abwirft. Einsichtsvolle Gemeindevorstände wissen auch, dass sie durch Berücksichtigung des Eisenbahninteresses bei der Aufstellung von Bebauungsplänen das Interesse der Gemeinde mehr fördern, als wenn sie dem Drängen der Bauspekulanten auf rücksichtslose Ausnutzung des in der Nähe des Bahnhofs gelegenen Geländes nachgeben. Ist aber das Interesse an der Erhaltung und Förderung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes auf Seiten der Eisenbahnverwaltung wie der Gemeinde ein gemeinsames, so hat bei Aufstellung neuer Bebauungspläne vor diesem gemeinschaftlichen Interesse nicht nur das Privatinteresse der Grundeigenthümer zurückzutreten, sondern es muss auch im Falle eines Widerstreits der städtischen und der eisenbahnseitigen Interessen ein Ausgleich gefunden werden, der beiden Theilen thunlichst gerecht wird, so zwar, dass das Eisenbahninteresse, als das allgemeinere, niemals dem lokalen städtischen Interesse geopfert werden darf.

Als einfachstes Mittel, um der durch Bauten drohenden Gefahr einer Einschnürung der Bahnhöfe zu entgehen, empfiehlt man den rechtzeitigen Erwerb des zu der künftigen Erweiterung erforderlichen Geländes; würde sich die Eisenbahnverwaltung die zu Erweiterungszwecken nöthigen Grundstücke rechtzeitig sichern, so liege, behauptet man, ein Bedürfniss auf Berücksichtigung des Eisenbahninteresses bei Aufstellung der Bebauungspläne nicht vor; verabsäume die Eisenbahnverwaltung die rechtzeitige Beschaffung des Geländes, so habe sie sich die Folgen eines für sie ungünstigen Bebauungsplanes selbst zuzuschreiben. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass es als ein schwerer Fehler des Eisenbahnunternehmers zu bezeichnen sein würde, wenn er, obwohl die Erweiterungsbedürftigkeit des Bahnhofs mit Sicherheit vorausgesehen werden kann, nicht auf rechtzeitigen Erwerb des Geländes Bedacht nehmen wollte. Immerhin kann der eisenbahnseitige Geländeerwerb über den Bedarf hinaus ebensowenig als ein Allheilmittel gegen die Gefahr der Einschnürung der Bahnhöfe angesehen werden, wie es in allen Fällen als ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung erachtet werden könnte, wenn sie es unterlässt, dem Vordringen der Bebauung durch rechtzeitigen Ankauf des zu Erweiterungszwecken in Betracht kommenden Geländes Halt zu gebieten. Denn einmal lässt es sich bei dem Wechsel, dem die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse unterworfen sind, und bei der Plötzlichkeit, mit der häufig das Erweiterungsbedürfniss hervortritt, nicht immer zeitig genug vorhersehen, ob und an welcher Stelle die Bahnhofserweiterung nothwendig werden wird. Andererseits hat es etwas missliches, auf die blosse Möglichkeit einer künftigen Erweiterung hin Gelände in so grossem Umfang zu erwerben, dass dadurch die Entwickelung des Verkehres und des Ausbaues der Stadt gehemmt wird. Eine Belebung des Verkehres durch Anlage industrieller Werke oder durch Bauten in der Nähe der Bahnhöfe kann der Eisenbahnverwaltung nur in hohem Maasse erwünscht sein; dieser Verkehrsentwickelung würde aber Eintrag geschehen, wenn die Eisenbahnverwaltung in zu grossem Umfange und aufs Ungewisse Geländeerwerb vornähme. Ein derartiger Ankauf würde, so vortheilhaft er auch vom geschäftlichen Standpunkt wäre, nicht der Aufgabe der Eisenbahnverwaltung entsprechen. Es handelt sich aber bei Verhütung der Einschnürungsgefahr auch gar nicht darum, die Bebauung in der Nähe der Bahnhöfe auszuschliessen, sondern es genügt, der Bebauung von vornherein eine solche Richtung zu geben, dass die Erweiterungsmöglichkeit stets gewahrt bleibt. Ob die Häuserblocks einige Meter von dem Bahnkörper entfernt aufgerichtet werden, ist vom Standpunkt des kommunalen Interesses in der Regel gleichgültig, für den Bahnhof aber kann es sich um eine Lebensfrage handeln. So wesentlich also auch im Interesse der künftigen Entwickelung der Eisenbahnen der rechtzeitige, für Erweiterungszwecke erforderliche Geländeerwerb erscheint, so würde diese Maassnahme doch an sich noch nicht genügend erscheinen, wenn nicht gleichzeitig auch Uebereinstimmung zwischen Eisenbahnverwaltung und Gemeinde hinsichtlich der Ausgestaltung des Bahnhofes beziehungsweise der Richtung der Bauflucht herrschte. Eine solche Uebereinstimmung wird aber, wie die Erfahrung lehrt, nur dann in allen Fällen sich erzielen lassen, wenn das Gesetz hierfür den erforderlichen Anhalt bietet.

Betrachtet man von diesen Gesichtspunkten aus die Lage der Gesetzgebung in Preussen, so ergibt sich nach Ansicht des Verfassers die unbefriedigende Thatsache, dass die zur Zeit gültigen, gesetzlichen Bestimmungen der Entwickelung der Eisenbahnen insofern nicht günstig sind, als es nicht möglich erscheint, der Einschnürungsgefahr auf Grund des Gesetzes in wirksamer Weise zu begegnen. In Betracht kommt in erster Linie das sogenannte Strassen- und Bauflüchtengesetz vom 2. Juli 1875, welches die Bedingungen feststellt, unter denen die Gemeinden berechtigt und verpflichtet sind, Bauflüchtlinien festzusetzen und die dadurch Betroffenen zu entschädigen.

Wenn § 6 des Gesetzes bestimmt:

> „Betrifft der Plan der beabsichtigten Festsetzungen (§ 4) eine Festung oder fallen in denselben öffentliche Flüsse, Chausseen, Eisenbahnen oder Bahnhöfe, so hat die Ortspolizeibehörde dafür zu sorgen, dass den betheiligten Behörden rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen Gelegenheit gegeben wird" —

so hat es zunächst den Anschein, als ob der Gesetzgeber beabsichtigt hätte, den in diesem Paragraphen bezeichneten öffentlichen Interessen eine besondere Berücksichtigung zu Theil werden zu lassen. Nach der Auslegung indessen, die diese Bestimmung durch die Rechtsprechung und in der Wissenschaft erfahren hat, kommt ihr so gut wie gar keine Bedeutung zu. Die fragliche Bestimmung ist nach der Auslegung des Oberverwaltungsgerichts lediglich instruktioneller Natur, die Nichtbeachtung der Vorschrift oder die Unkenntniss der Behörde von der durch die Gemeinde erfolgten Festsetzung des Bebauungsplanes beeinträchtigt also nicht die Rechtswirksamkeit des Planes.*) Ist diese Auffassung richtig, soll also der § 6 den Behörden nichts mehr als ein Mittel zur Erlangung der Kenntniss von dem Bauflüchtlinienplan gewähren, so folgt weiter, dass die zur Wahrung der Staatshoheitsrechte berufenen Behörden in dem die Festsetzung des Planes betreffenden Verfahren keine andere Stellung einnehmen können, wie alle anderen Privatbetheiligten auch, mit anderen Worten: dass über die Erheblichkeit der von ihnen zu wahrenden Staatshoheitsrechte lediglich die durch das Gesetz bestimmten Verwaltungsbeschlussbehörden zu entscheiden haben.**)

Man wird nicht umhin können, diese dem Gesetz gegebene Auslegung de lege lata als richtig anzuerkennen. Zwar führt sie zu dem Ergebniss, dass der § 6 aus dem Gesetz auch hätte fortgelassen werden können, denn um den Zweck einer Benachrichtigung der betheiligten Verwaltungsbehörden durch die Ortspolizeibehörden zu erreichen, hätte der Verwaltungsweg genügt; auch dürfte die Absicht des Gesetzgebers wohl auf eine wirk-

---

*) Erk. v. 24. 10. 1894. Pr. Verwaltungsblatt. XVI. S. 109. Germershausen, Wegerecht. Bd. I. S. 465.

**) Friedrich's Kommentar z. Bauflüchtliniengesetz. Bemerkg. zu § 6 gegen die Erlasse d. Min. d. ö. A. v. 23. 12. 96/15. 12. 82. E.-V.-Bl. 1897 S. 5/1883 S. 125.

samere Wahrnehmung der staatshoheitlichen Interessen gerichtet gewesen sein; entscheidend ist indessen allein der Wortlaut und der Zusammenhang dieser Vorschrift mit den übrigen gesetzlichen Bestimmungen. Diese aber sprechen für die Auslegung in dem angegebenen Sinne. Demgegenüber kann die Absicht des Gesetzgebers nicht in Betracht kommen, da sie einen genügend zuverlässigen Ausdruck in dem Gesetz nicht gefunden hat.

Auf der anderen Seite darf man sich nicht verhehlen, dass diese Rechtslage dem staatlichen Interesse kaum entsprechen dürfte. Vor allem muss es als ein Mangel des Gesetzes bezeichnet werden, wenn es zulässt, dass Bebauungspläne die Rechtskraft beschreiten dürfen, ohne dass die an der Bebauung interessirten öffentlichen Behörden von dem Vorliegen eines Bebauungsplanes Kenntniss erhalten. Weiterhin dürfte es mit der Bedeutung und dem Wesen der Staatshoheitsrechte nicht zu vereinbaren sein, dass die zur Vertretung dieser Rechte berufenen Verwaltungen gezwungen werden, in der Rolle einer Partei die Entscheidung über die Erheblichkeit oder die Unerheblichkeit der von ihnen wahrzunehmenden Interessen von den Verwaltungs b e s c h l u s s - behörden (§§ 8 und 16 des Gesetzes) entgegenzunehmen. Indem das Baufluchtliniengesetz den Verwaltungsbeschlussbehörden die Befugniss einräumt, über das Bedürfniss des Eisenbahnbetriebes zu befinden, tritt es in Widerspruch mit den §§ 4 und 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, wonach dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte zusteht. Wenn demgegenüber geltend gemacht wird, dass eine dauernde Beschränkung der Eisenbahn auch durch die endgültige Feststellung der Baufluchtlinie gar nicht eintrete, weil die Eisenbahnbehörde in Ausübung des Hoheitsrechtes und nöthigenfalls unter Anwendung des Enteignungsrechtes die Beseitigung der sie an der Bahnhofserweiterung hindernden Bauten zu bewirken in der Lage sei, so kann zwar die theoretische Richtigkeit dieser Ausführung nicht bestritten werden, die praktische Folge aber ist eben die Möglichkeit, dass das Staatsinteresse dabei zu kurz kommt.*) Denn die aus der Beseitigung der Bauten sich ergebenden Kosten oder die zu zahlenden Grundstücksentschädigungen können derart hohe sein, dass die Ausführung der Erweiterung unterbleiben muss. Dass es aber vom wirthschaftlichen Standpunkte ein Unrecht ist, Bauten entstehen zu lassen, deren Wiederbeseitigung gegen hohe Entschädigung in absehbarer Zeit erfolgen muss, darüber kann ein Zweifel wohl kaum obwalten. In administrativem Wege an der durch das Gesetz in Verbindung mit der Rechtsprechung geschaffenen Rechtslage etwas zu ändern, erscheint nicht möglich, weil die Verwaltungsbeschlussbehörden richterliche Funktion haben und demgemäss Anordnungen der Ministerialinstanz nicht berücksichtigen dürfen. Es bedarf vielmehr einer authentischen Interpretation des Gesetzes durch Gesetz. Sie wird zweckmässig dahin auszusprechen sein, dass der Bebauungsplan erst dann ausgelegt werden darf, wenn er seitens der im § 6 bezeichneten, zur Wahrung von Staatshoheitsrechten berufenen Behörden nicht beanstandet worden ist. Voraussetzung der Offenlegung des Planes würde mithin eine vorherige Verständigung der Eisenbahnbehörde und der Gemeinde sein, die einen die Bahnanlage berührenden Bebauungsplan aufzustellen beabsichtigt. Die zur Entscheidung über die Einwendungen berufene Beschlussbehörde würde alsdann gar nicht in die Lage kommen, über die Erheblichkeit oder Unerheblichkeit von Staatshoheitsrechten zu entscheiden; ihr Entscheidungsrecht würde sich vielmehr auf diejenigen Fälle beschränken, in denen lediglich ein Widerstreit kommunaler und o r t s p o l i z e i l i c h e r Interessen vorliegt.

Weit ungünstiger noch stellt sich die Rechtslage der Eisenbahn gegenüber den Bauten, die, ohne an die Innehaltung einer Bauflucht gebunden zu sein, in der Nähe der Bahnanlagen errichtet werden. Namentlich kommen hierbei in Betracht

*) Vergl. Gleim, Eisenbahnbaurecht 1893, S. 269.

Einzelansiedelungen und Kolonien, das sind Wohnhäuser oder Wohnhausgruppen, die ausserhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft oder ausserhalb der Grenzen eines bestehenden Bebauungsplanes aufgeführt werden. Die behördliche Genehmigung dieser Ansiedelungen ist in Preussen an die Erfüllung bestimmter gesetzlicher Bedingungen, insbesondere an die der Zugänglichkeit der Ansiedelung geknüpft.*) Die Ansiedelungsgenehmigung kann versagt werden, wenn auf ergangenen Einspruch die Annahme gerechtfertigt erscheint, dass die Ansiedelung den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus dem Feld- oder Gartenbau, aus der Forstwirthschaft, der Jagd oder der Fischerei gefährden werde, hinsichtlich der Kolonien auch dann und solange, als die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse nicht dem öffentlichen Interesse und den bestehenden gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen gemäss geordnet sind. Aus anderen Gründen die Genehmigung zu versagen, ist nicht zulässig. Die Eisenbahnbehörde ist also nicht in der Lage, gegen die Errichtung derartiger Gebäude Einspruch zu erheben und zwar auch dann nicht, wenn sie mit Sicherheit voraussieht, dass die Ansiedelung der nothwendigen Erweiterung der Gleis- oder Bahnhofsanlagen an dieser Stelle im Wege stehen wird. Dass hier der Eisenbahn ein unberechenbarer Schaden erwachsen kann, während in den meisten Fällen ohne grossen Nachtheil für die Gemeinden und Privatinteressenten die Innehaltung einer gewissen Entfernung vom Bahnkörper sehr wohl angängig erscheint, und dass ferner das Eisenbahninteresse, weil es die Allgemeinheit berührt, nicht minder zu bewerthen ist, wie das Interesse der durch die Ansiedelung benachtheiligten Nachbargrundstücke, bedarf keiner weiteren Erörterung. Uebrigens suchen derartige Ansiedelungen gerade mit Vorliebe die Nähe der Eisenbahn auf, einerseits im Hinblick auf eine bestehende oder eine noch zu errichtende Personen- oder Güterabfertigungsstelle, andererseits in der Absicht, eine etwaige Erweiterung der Bahnanlagen an der betreffenden Stelle zu vereiteln oder hohe Entschädigungen zu erzwingen. Zumeist bekommt die Eisenbahnverwaltung erst Kenntniss, wenn mit dem Bau begonnen worden ist, so dass sie auch nicht einmal mehr imstande ist, einen für Zwecke der Enteignung geeigneten Plan aufzustellen. Verhandlungen mit den Betheiligten zu führen, hat in Ermangelung jeden rechtlichen Anhaltes keinen Zweck. In der überwiegenden Zahl aller Fälle handelt es sich um reine Privatinteressen, und der Private hat ohne rechtlichen Grund keine Veranlassung, eigene Vortheile zu Gunsten der Allgemeinheit aus der Hand zu geben. Hier dürfte nur eine gesetzliche Bestimmung helfen, und zwar des Inhaltes, dass die Ansiedelungsgenehmigung versagt werden kann, wenn der Eisenbahnunternehmer Einspruch erhebt und diesen durch Thatsachen begründet, die die Annahme rechtfertigen, dass die Ansiedelung in der beabsichtigten Nähe dem Betriebe der Eisenbahn oder der im Betriebsinteresse nothwendigen Erweiterung der Bahnanlage hinderlich sein wird. Wesentlich gefördert würde aber das Eisenbahninteresse auch schon durch eine gesetzliche Vorschrift, wonach der Eisenbahnbehörde wenigstens so lange ein Einspruchsrecht gegen Bauten in der Nähe der Bahnanlage eingeräumt wird, bis sie in die Lage versetzt ist, einen für die Durchführung der Enteignung geeigneten Plan vorzulegen. Da der Eisenbahnunternehmer, dem das Enteignungsrecht verliehen ist, alle im Betriebsinteresse erforderlichen Grundstücke enteignen darf, so erscheint es nur gerecht und billig, ihm die Möglichkeit zur Ausübung der Enteignung zu geben, bevor das der Erweiterung hinderliche Grundstück bebaut wird. Dadurch wäre die Eisenbahn gegen grossen Schaden gesichert, ohne dass auf Seiten der Gemeinden oder Privaten ein Nachtheil entsteht.

Hierbei sei darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber neuerdings einem ähnlichen Bedürfnisse der Bergwerksbesitzer Rechnung getragen hat, indem er von dem Gedanken ausging,

*) Ges., betr. d. Verth. der öffentl. Lasten usw. und die Gründung neuer Ansiedelungen usw. v. 25. 8. 1876 (G.-S. S. 405)

dass die Allgemeinheit an der Gewinnung der Mineralien ein so erhebliches Interesse haben könne, dass das Interesse der Gemeinden und Privaten an der Ansiedelung zurücktreten müsse. Die Genehmigung von Ansiedelungen kann hiernach auch dann versagt werden, wenn auf erhobenen Einspruch des Bergwerksbesitzers die Annahme gerechtfertigt erscheint, dass in absehbarer Zeit durch den Bergwerksbetrieb an der Oberfläche des zu besiedelnden Grundstücks Beschädigungen eintreten, die das Stehenlassen von Sicherheitspfeilern bedingen, und dass die wirthschaftliche Bedeutung des uneingeschränkten Abbaues der Mineralien die der Ansiedelung überwiegt.*)

*) Vergl. Gesetz über die Ergänzung des Ges., betr. die Verthlg. der öffentl. Lasten usw. und die Gründung neuer Ansiedelungen usw. v. 16. September 1899 Art. I. (G.-S. S. 497).

Sollte aber das Interesse der Allgemeinheit an der Ausgestaltung und der vollen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen nicht demjenigen an der Gewinnung der Mineralien mindestens gleichkommen?

In Anbetracht des Umstandes, dass die Gefahr, die den Eisenbahnen aus der Umklammerung durch Bauten droht, infolge der Zunahme des Verkehres und des Anwachsens der Städte und Ortschaften immer grösser wird, dürfte es erwünscht erscheinen, wenn Wissenschaft und Praxis dem vorliegenden Gegenstande ihr Interesse zuwenden und insbesondere zu der Frage Stellung nehmen möchten, ob und inwieweit eine gesetzliche Regelung der Beziehungen zwischen den Eisenbahnbehörden einerseits und den Gemeinden und Privaten andererseits bei Ausführung von Bauten in der Nähe der Bahnanlagen als nothwendig anzuerkennen ist.

Französische Maschinenbestellungen in Deutschland.

Von Dr. O. Ballerstedt.

Es ist ein gesunder und derzeit allgemein anerkannter Grundsatz, für die Eisenbahnen das nöthige Material möglichst im eigenen Lande zu beschaffen. In verschiedenen Staaten mit Privatbahnsystem schreibt zur Förderung der heimischen Industrie und der nationalen Arbeit die Regierung bei der Vergebung von Konzessionen eine solche Bestimmung direkt vor. In Deutschland ist schon seit einer Reihe von Jahren der Bezug von Eisenbahnmaterial aus dem Auslande zur ganz seltenen Ausnahme geworden; so erregte es unliebsame Erörterungen, als vor einiger Zeit die bayerischen Staatsbahnen eine Wagenbestellung in Belgien machten, nachdem sie im deutschen Inlande wegen Arbeitsüberhäufung nicht oder nicht entsprechend bedient werden konnten. Die in Belgien ihren Sitz habende Internationale Schlafwagen- und Luxuszuggesellschaft, welche ihren Betrieb über den ganzen europäischen Kontinent erstreckt, hat sich diesem national-wirthschaftlichen Grundsatz ebenfalls angeschlossen, indem sie ihren Bedarf bei den einzelnen Ländern im Verhältniss des Umfanges ihrer dortigen Betriebsthätigkeit deckt.

Diese „nationale" Frage hat augenblicklich wieder einmal in Frankreich zu lebhaften Auseinandersetzungen geführt. Das Pariser Blatt „Matin", das es sich zur besonderen Aufgabe macht, den heimischen Eisenbahnen auf den Dienst zu passen und dabei des Guten oder des Schlimmen manchmal zuviel thut, schlug Lärm über eine französische Lokomotivenbestellung in Deutschland; es veröffentlichte das Schreiben eines Ingeniörs, welcher auf der Durchreise in Epernay mit vielen anderen Reisenden eine ganz neue glänzende Lokomotive von ausserordentlicher Leistungskraft „bewundert", dabei aber zu seinem Schmerz erfahren hatte, dass dieses „ungeheure Kleinod" (monstrueux bijou), das er mit Kennerblick würdigt und überaus lobt, nicht ein französisches, sondern ein deutsches Erzeugniss ist. Ein Beamter habe ihm auf seine laut geäusserte Bewunderung bemerkt: „Ja, mein Herr! 3600 Pferdekräfte! Das ist eine schöne Maschine. Es ist die erste einer Reihe von 30, welche die Ostbahngesellschaft in Deutschland bestellt hat." Der französische Ingeniör schildert, wie daraufhin sein „Enthusiasmus" gesunken und er bitteren Betrachtungen Platz gemacht habe. Hier sei der wohlverstandene „Nationalismus" verletzt; sei das das Ergebniss der prächtigen Maschinenausstellung von Paris-Vincennes, und würden so die schweren Zuschüsse, welche der französische Staat und Steuerzahler als Zinsgewähr den Eisenbahngesellschaften leiste, an das Ausland vergeben? Der Ingeniör klagte über das „unheilvolle und unpatriotische" Verhalten dieser Gesellschaften, und die Redaktion des „Matin" putzte den Alarmruf noch weiter auf, indem sie die angebliche Beschäftigung „teutonischer" Angestellten auf diesen deutschen Lokomotiven in Frankreich ungefähr als Landesverrath hinstellte.

Die Direktion der Ostbahngesellschaft hat darauf dem „Matin" selbst eine Berichtigung zugesandt und in den angesehensten Pariser Blättern weitere Erklärungen veröffentlicht. Diese besagen im wesentlichen folgendes: Es ist richtig, dass die Ostbahn im August 1890 20, nicht 30, Maschinen bei einer bayerischen Fabrik (Maffei in München), die auf der Pariser Weltausstellung einen grand prix erhielt, bestellt hat. Keine französische Fabrik habe damals den Auftrag mit den gewollten Fristen d. h. bis Anfang 1902, übernehmen können. Da wir durch die öffentlichen Gewalten gedrängt wurden, sagt der Chefingeniör der Ostbahn, Herr Salomon, mussten wir die Ausführung dem Ausland übertragen. Uebrigens seien die anderen französischen Eisenbahngesellschaften und selbst das französische Staatsbahnnetz in derselben Lage gewesen und hätten Maschinen in Amerika, Oesterreich, Belgien und Maschinentheile in Preussen kaufen müssen; dabei seien die vom französischen Staat in Amerika bestellten Maschinen nach amerikanischen Plänen, die von der Ostbahn in München verlangten aber nach ihren eigenen Plänen gebaut. Maffei habe die besten Bedingungen und 30 Maschinen angeboten; die Ostbahn habe aber, um der heimischen Industrie so wenig als möglich Arbeit zu entziehen, nur 20 in München bestellt, dagegen an demselben Tage 30 bei der Creuzot-Fabrik in Frankreich, obwohl letztere die Lieferung erst bis Mitte 1903 ausführen konnte und noch dazu um 12500 Fr. für jede Maschine mehr verlangte. Die Ostbahn habe also der nationalen Industrie, deren Vernachlässigung man sie beschuldige, ein Opfer von 375000 Fr. gebracht. Die Ostbahn baue gewöhnlich ihre Lokomotiven selbst in ihren Werkstätten zu Epernay; nur ausnahmsweise, unter dem Druck der Noth, habe sie sich für nur 20 Maschinen an das Ausland wenden müssen, was zudem dem französischen Zoll eine Einnahme von über 200000 Fr. beschaffe. In den letzten vier Jahren seien von 46000000 Fr., die die Ostbahn für ihr rollendes Material ausgegeben, nur 2000000 Fr. in das Ausland gekommen. Was die angeblich in Epernay gesehenen deutschen Maschinenführer anlange, so seien einfach Vertreter des Lieferers zur Abnahme der Maschinen mitgekommen, wie Agenten der Ostbahn die Herstellung in München überwachten. Selbstverständlich hätten weiter deutsche Angestellte auf der Ostbahn nichts zu thun. Im „Temps" bemerkt Herr Chefingeniör Salomon noch, die Schuld an dem Zwischenfall sei der gegenwärtigen sozialen Krise zuzuschreiben, welche seit 1870 der mechanischen Industrie in Frankreich nicht gestattete, sich in denselben Verhältnissen wie bei den Nachbarländern zu entwickeln.

Auf diese Ausführungen antwortet nun wieder der „Matin" theils sachlich, theils mit einer chauvinistisch deutschfeindlichen Spitze. Wenn es sich um einen vereinzelten Fall handelte, so führt er aus, könnte man mit Stillschweigen darüber hinweggehen, und höchstens der Ostbahn bemerklich machen, dass, falls es durchaus nöthig war, Lokomotiven ausserhalb zu bestellen, sie etwas weiter als über die deutsche Grenze hätte gehen können. Aber leider sei die Thatsache, dass eine französische Gesellschaft ihr Material — und zwar Kriegsmaterial! — bei rivalisirenden oder feindlichen Nationen kaufe, kein Ausnahmefall, sondern die allgemeine Regel geworden, und auf diese systematischen Bestellungen im Auslande müsse die Aufmerksamkeit des französischen Publikums und des Parlaments gelenkt werden. Zum Beweise wird eine Tabelle aufgestellt, deren Richtigkeit wir nicht kontroliren können, wonach die französischen Eisenbahngesellschaften im Auslande bestellt haben: im Jahre 1881: 295 Lokomotiven für 27000000 Fr.; 1882: 145 für 13000000 Fr.; 1883: 97 für 8800000 Fr.; 1884: 13 für 1200000 Fr.; 1897: 65 für 7200000 Fr.; 1898: 44 für 5000000 Fr.; 1899: 36 für 4300000 Fr.; 1900: 173 für 20500000 Fr. Insgesammt wären also seit 20 Jahren 868 Maschinen für 87000000 Fr. im Auslande gekauft. Dem Einwand der französischen Eisen-

bahngesellschaften, der Fehler liege an der französischen Industrie, welche die Bestellungen nicht in der gewollten Zeit ausführen, dem Bedarf nicht genügen könne, begegnet der „Matin“ folgendermaassen: Wie komme es denn, dass in den 13 Jahren von 1884 bis 1897 die heimische Fabrikation genügt habe, um alle Lokomotiven auszuführen, und dass sie plötzlich, 1897, wieder nicht genügte? Sei das nicht deshalb, weil plötzlich, ohne darauf vorher aufmerksam zu machen, die Gesellschaften alle zusammen von einem Jahre zum anderen ihre Bestellungen versechsfachten und verzehnfachten, und die damit überfallene nationale Industrie von heute auf morgen der Lawine von ihr zugekommenen Aufträgen nicht entsprechen konnte? Es werden sodann die brüsken ungewöhnlichen Sprünge in den Bestellungen vorgeführt. 1894 kauften die Gesellschaften 90 Lokomotiven, 1895: 40, 1896: 60, 1897: 70, plötzlich aber, 1898, erreichte man die unerwartete, grossartige Zahl von 350. Wo in aller Welt gäbe es eine Industrie, die solchen Sprüngen widerstehen und genugthun könnte? In ihrer Sitzung vom 16. Januar 1900 habe die Abgeordnetenkammer, indem sie ausdrücklich auf jenen lächerlichen Einwand der Gesellschaften antwortete und diese phantastischen Sprünge nicht mehr wollte, welche eines Tages Tausende von französischen Arbeitern ins Elend würfen und Tags darauf Hunderte von ausländischen Industriellen bereicherten, einstimmig ohne Abstimmung folgende von Abgeordneten aller Parteien und Meinungen niedergelegte Tagesordnung angenommen: „Die Kammer fordert die Regierung auf, ihre Vollmachten über die Gesellschaften zu gebrauchen, um diese zu verpflichten, alles für die Bedürfnisse des Verkehrs nöthige Material zu beschaffen und ihre Bestellungen so zu vertheilen, um Krisen von Arbeitseinstellungen unter den betreffenden Arbeitern zu vermeiden.“

Die Klagen des „Matin“ mögen mit Absicht übertrieben sein, jedenfalls entbehren sie nicht des berechtigten Kerns, und es gibt kaum eine treffendere Illustration und einen besseren Beweis für die jüngst in dieser Zeitung bei Besprechung der Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen hervorgehobene Bemerkung, dass eine so grosse, leistungsfähige und umsichtige Verwaltung viel mehr als kleinere Betriebe für die Regelmässigkeit der Bestellungen, ihre Dauer und gleichmässige Vertheilung auch in ungünstigeren Zeiten und somit viel besser für das Wohl der heimischen Industrie und Arbeiter sorgen kann. Dass das bei uns geschieht, ist von der deutschen Industrie auch schon seit Jahren dankbar anerkannt worden.

Die Zugverspätungen und die Rechte des internationalen Publikums.

Der bekannte englische Eisenbahnfachmann Mr. Acworth hat vor einiger Zeit in dem „Journal of Comparative Legislation“ eine interessante Arbeit veröffentlicht, in der er die rechtliche Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die Folgen der Zugverspätungen in der Gesetzgebung der verschiedenen Länder der Erde vergleicht. Wir entnehmen einem uns vorliegenden Auszuge folgendes: Die englischen Eisenbahngesellschaften tragen nur dann eine Verantwortung, wenn ein Fall von Nachlässigkeit vorliegt; ausserdem hindert sie nichts, Bedingungen nach ihrem Belieben zu stellen, um diese schon begrenzte Verantwortlichkeit noch mehr zu beschränken. In der Praxis kommt nun folgendes vor: Wenn der amtliche Fahrplan einer Gesellschaft die Ankunfts- oder Abfahrtszeit eines Zuges veröffentlicht, so werden dadurch die Bedingungen geschaffen, auf denen der Verkehrsvertrag begründet ist. Aber die dem Reisenden ausgelieferte Fahrkarte trägt auf der Vorderseite die Anmerkung: „die Rückseite einzusehen“, und hier befindet sich die Bemerkung, dass die Fahrkarte nur unter den in den Fahrplänen angegebenen Bedingungen ausgegeben wird. Die Fahrpläne, zu deren Druck die Gesellschaft nicht verpflichtet ist, und welche die meisten Reisenden nie zu Gesicht bekommen, enthalten in kleiner Schrift und oft in irgend einer Ecke verborgen etwa folgende Bedingungen: „Die Direktoren machen bekannt, dass die Gesellschaft für die in den Fahrplänen bezeichnete Ankunft und Abfahrt der Züge nicht einsteht, und dass sie jede Verantwortung für die aus den Verspätungen entstehenden Verluste, Unbequemlichkeiten oder Nachtheile zurückweist, sofern nicht der Beweis erbracht wird, dass diese die Folge von eigenwilligen Fehlern der Beamten der Gesellschaft sind.“ Man sieht daraus, dass bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge ein Reisender eine Fahrkarte nur unter der Bedingung erhält, dass er auf jedes gesetzliche Recht auf Schadenersatz im Falle von Verspätungen verzichtet.

In den Vereinigten Staaten gilt ebenso wie in England das allgemeine Gesetz, dass, wo besondere Bedingungen fehlen, derjenige, der Personen befördert, verpflichtet ist, alle nur möglichen Anstrengungen für eine pünktliche und sichere Beförderung zu machen, aber die amerikanischen Gesellschaften scheinen nicht wie die englischen den Versuch gemacht zu haben, durch Einschränkungen in den Bedingungen des Verkehrsvertrages sich den Verantwortlichkeiten zu entziehen, welche sich für sie aus dem allgemeinen Recht herleiten. Herr Acworth sucht den Grund dafür zunächst darin, dass in den alten Unionsstaaten die Züge im allgemeinen mit einer ziemlich grossen Pünktlichkeit verkehren, und dass dort, wo der Betrieb kein so regelmässiger ist, in den weniger civilisirten Gegenden, die Pünktlichkeit auch von keiner so grossen Bedeutung ist. Andererseits werden die Eisenbahngesellschaften streng beaufsichtigt, und der geringste Versuch, in die Rechte des Publikums einzugreifen und die Verantwortlichkeit der Gesellschaften zu beschränken, würde sofort Anlass zum Eingreifen der Gerichte geben. In manchen amerikanischen Staaten sind die Gesellschaften noch anderen Verantwortlichkeiten durch das Gesetz unterworfen. So beispielsweise in Texas, wo ein Gesetzesartikel vorschreibt, dass eine Gesellschaft, falls sie ihren Verpflichtungen in Bezug auf pünktliche, regelmässige Beförderung von Personen und Gütern nicht nachkommt, nicht nur für jeden daraus entstehenden Schaden sowie für die Prozesskosten aufzukommen, sondern dass sie auch einen besonderen Schadenersatz von monatlich 5 % von dem Werth der Waare von dem Tage der Versendung an zu zahlen hat dafür, dass die Waare über die für ihren Transport nöthige Zeit zurückgehalten worden ist! Einige amerikanische Staaten, wie Louisiana und Illinois, schreiben vor, dass in allen mit Telegraphendienst versehenen Stationen ein Buch zu jedermanns Einsicht ausliegt, in welches die Zugverspätungen nach Stunden und Minuten eingetragen werden. Im englischen Amerika, welches natürlich durch seinen grossen Nachbar beeinflusst ist, wurde schon im Jahre 1859 angeordnet, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge zu bestimmten, dem Publikum bekannt zu gebenden Zeiten zu erfolgen habe, und dass die Gesellschaften für den durch Nachlässigkeit oder Weigerung entstehenden Schaden haftpflichtig seien. Seit dem Jahre 1888 haben die Provinzen Quebec und Terreneuve obiger Bestimmung noch hinzugefügt, dass sich die Gesellschaft diesen Ansprüchen in keiner Weise entziehen könne, wenn eine Nachlässigkeit oder Unterlassung ihrerseits oder eines ihrer Beamten vorläge. Im Jahre 1897 haben Ontario und Britisch-Kolumbia dasselbe Gesetz eingeführt und dem Wort „Unterlassung“ noch das Wort „oder ein Fehler“ hinzugefügt. Schliesslich ist die Eisenbahnakte der Herrschaft Kanada von 1888 im ersten Paragraphen in derselben Form wie diejenige von Quebec und Terreneuve abgefasst worden, der zweite Paragraph aber hat folgenden Wortlaut: „Die Abfahrt und der Betrieb aller regelmässig verkehrenden Züge hat so genau wie möglich zu der dem Publikum bekannt zu gebenden Zeit zu erfolgen.“

Was die anderen englischen Kolonien betrifft, so scheint sich mit Ausnahme von Trinidad keine der kolonialen Gesetzgebungen mit der Frage der Pünktlichkeit im Eisenbahnverkehr beschäftigt zu haben. Das indische Eisenbahngesetz von 1890 erwähnt keine Silbe davon, und die dortigen übrigens staatlichen Bahnen werden wahrscheinlicherweise die Reisenden nach den Bedingungen des gemeinen Rechtes befördern. Ebenso ist es in Australien und Südafrika. Nur Trinidad bildet, wie schon erwähnt, eine Ausnahme davon, denn das Gesetz von 1899 enthält folgenden besonderen Paragraphen über die Verantwortlichkeit der Regierung: „Wer einen Verlust, Schaden oder Nachtheil durch irgend eine rechtsungültige, nicht berechtigte Handlung, durch irgend eine Unterlassung, Nachlässigkeit oder einen Fehler seitens einer Eisenbahnverwaltung oder einer unter staatlicher Aufsicht stehenden Eisenbahn als Folge eines Vertragsbruches eines Beamten oder der Regierung erleidet, kann den durch das Gesetz bestimmten Schadenersatz erhalten, welcher durch den kolonialen Staatsschatz bezahlt wird.“

Mr. Acworth schildert nun das in Deutschland bestehende Recht, wie es in der mit Gesetzeskraft ausgestatteten Eisenbahn-Verkehrsordnung ausgesprochen ist und gleichmässig für Staats- wie Privatbahnen gilt, wonach bekanntlich jeder Entschädigungsanspruch aus Zugverspätungen ausgeschlossen ist. Dem französischen Uebersetzer, dem wir diesen Auszug entnehmen, passirt hierbei das Missgeschick, das in den Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung genannte Reichseisenbahnamt mit „Direction impériale des chemins de fer“ zu übersetzen.

In Oesterreich-Ungarn und, wie Mr. Acworth versichert, auch auf den Staatsbahnen Dänemarks gilt dasselbe Gesetz wie in Deutschland. Das schweizerische Gesetz vom 29. Mai 1893 stimmt in seinen Hauptteilen mit dem deutschen Gesetz überein mit der einzigen Einschränkung, dass, wenn die Nichteinhaltung der Fahrpläne aus einer Nachlässigkeit oder einem schweren dienstlichen Vergehen entsteht, der Reisende ein Recht hat, die Eisenbahnverwaltung auf Ersatz für den für ihn dadurch entstehenden Schaden gerichtlich zu belangen.

Das französische Gesetz, welches sowohl für die Staatsbahnen als für die Eisenbahngesellschaften gilt, zeigt einen auffallenden Gegensatz zum deutschen Gesetz. Die Fahrpläne müssen die Genehmigung des Ministers erhalten, sind dann aber für die Eisenbahn verbindlich und bilden die Grundlage des Verkehrsvertrages. Wenn dieser Vertrag nicht eingehalten wird, so ist der Reisende durch die Thatsache selbst berechtigt, Schadenersatz zu fordern, vorausgesetzt, dass er wirklichen Schaden gehabt hat, denn die einfache Thatsache der Verspätung ist noch kein Grund für Schadenersatz. Die Vorschriften, nach denen der Schadenersatz geregelt ist, sind sehr ähnlich den englischen, doch ist der Fall, dass die Eisenbahn sich auf „höhere Gewalt" berufen kann, in einem etwas weiteren Sinne genommen, wie die „Handlung Gottes und der Feinde des Königs" der englischen Gesetzgebung. Höhere Gewalt wurde z. B. angenommen, als durch heimkehrende Soldaten auf allen Stationen der ganzen Linie ein plötzlicher Andrang des Verkehres entstand. Doch werden Unfälle nicht als „höhere Gewalt" betrachtet, ausser wenn sie nachweisbar eintreten, ohne dass eine Nachlässigkeit seitens der Beamten vorliegt.

Das belgische Gesetz von 1891 scheint eine Mittelstellung zwischen dem französischen und deutschen Gesetz einzunehmen. Im allgemeinen ist die Eisenbahn für die pünktliche Ankunft der Züge verantwortlich, sofern sie nicht beweisen kann, dass der Unfall oder die Verspätung ohne ihr Verschulden entstanden ist. Für die Folgen von Unfällen dürfen die Eisenbahnverwaltungen ihre Verantwortlichkeit nicht beschränken oder vermindern. Anders liegt es bei Zugverspätungen; die Eisenbahnen können hier ihre Verantwortlichkeit durch Vorschriften, die Gesetzeskraft haben, begrenzen. Diese Vorschriften bestimmen nun, dass die Verantwortlichkeit der Eisenbahn im Falle einer Verzögerung oder Verspätung sich nur auf eine Wiedererstattung des Fahrkartenpreises zu erstrecken braucht. Diese Verpflichtung erstreckt sich aber nicht auf Sommerkarten, Karten für Ausflüge und auf Karten zu ermässigten Preisen. In der Praxis scheint es, dass die belgischen Eisenbahnverwaltungen den Reisenden den Preis ihrer Fahrkarte zum gewöhnlichen Tarif in allen Fällen einer Verzögerung, welche nicht durch unvermuthete Fälle oder höhere Gewalt eingetreten ist, zurückzahlen. Aber der belgische Reisende, für welchen die pünktliche Ankunft wirklich wichtig ist, kann mittelst einer geringen Ausgabe eine Versicherung eingehen, welche ihm für jeden aus einer Zugverspätung entstehenden Schaden Entschädigung zahlen wird. Auf das aufgegebene Gepäck erstreckt sich diese Versicherung jedoch nicht. Denn dieses wird nach einem auf dem Festlande verbreiteten System ebenso wie Frachtgut behandelt, für welches ein Interesse an der pünktlichen Lieferung durch Zahlung einer Gebühr gesichert werden kann, welche den fünften Theil des deklarirten Werthes haben muss. Es muss hinzugefügt werden, dass seit der Berathung des Gesetzes von 1891 mehrere Abgeordnete, unter ihnen ein früherer Eisenbahnminister, forderten, dass die durch Zugverspätungen geschädigten Reisenden wie in Frankreich das Recht hätten, die Eisenbahnen gerichtlich zu belangen, aber die Deputirtenkammer trug wegen der für die Staatseisenbahnen dadurch entstehenden Kosten Bedenken.

Aus dem preussischen Staatshaushaltsetat 1902: Eisenbahnverwaltung.

Die Gesammtsumme der ordentlichen Einnahmen und dauernden Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1902 stellt sich gegenüber 1901 wie folgt:

Ordentliche Einnahmen	weniger	25 081 009 M.
Dauernde Ausgaben	mehr	8 082 149 „
Ueberschuss:		
im Etatsjahre 1902		530 201 210 „
„ „ 1901		563 364 368 „
mithin 1902 weniger . . .		33 163 158 M.
Von dem Ueberschuss im Betrage von .		530 201 210 „
sind zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld		141 618 192 „
in Rechnung zu stellen, so dass zur Abschreibung von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld		388 583 018 M

verbleiben.

Nach dem Etat für 1901 sind zu dieser Abschreibung bestimmt		414 048 663 „
mithin für 1902 weniger . . .		25 465 645 M.

In den besonderen Erläuterungen zu den Betriebseinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen heisst es in Bezug auf den Personen- und Gepäckverkehr: Die Einnahmen aus den alten, vom 1. April 1900 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1900 383 705 000 M. betragen. In das Etatsjahr 1902 fällt kein Osterfest. Das Jahr 1900 hatte ein solches. Mit Rücksicht hierauf wird für das Etatsjahr 1902 gegenüber dem Jahre 1900 auf eine Mindereinnahme aus dem Osterfestverkehr von 2 170 000 M. gerechnet. Eine weitere Mindereinnahme, die zu 1 500 000 M. angenommen wird, ergibt sich aus der Ermässigung des Fahrgeldtarifs für beurlaubte Militärpersonen. Die Einnahmevermehrung aus reiner Verkehrssteigerung gegenüber den Ergebnissen des Etatsjahres 1900 wird auf 2 % geschätzt. Diese vorsichtige Schätzung ist auch mit Rücksicht auf die Verlängerung der Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten erfolgt, deren finanzielle Tragweite sich zur Zeit noch nicht übersehen lässt. Danach ist eine Mehreinnahme von rund 7 600 000 M. in Ansatz zu bringen. Aus dem Betriebe der nach dem 1. April 1900 eröffneten und bis zum Schlusse des Etatsjahres 1902 zur Eröffnung kommenden Strecken tritt eine Einnahme von 2 393 000 M hinzu. Die zu veranschlagende Gesammteinnahme beträgt daher 390 028 000 M. (gegen 1901 weniger 1 147 000 M.).

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei den alten, am 1. April 1900 im Betriebe gewesenen Strecken haben im Rechnungsjahre 1900 922 224 000 M. betragen. Aus Anlass der Ermässigung der Zuckertarife ist eine Mindereinnahme von 500 000 M. in Ansatz gebracht. Die Einnahmevermehrung aus reiner Verkehrssteigerung gegenüber den Ergebnissen des Etatsjahres 1900 wird auf 1 % geschätzt. Mit Rücksicht hierauf ist eine Mehreinnahme von rund 9 200 000 M. eingesetzt. Aus dem Betriebe der nach dem 1. April 1900 eröffneten und der bis zum Schlusse des Etatsjahres 1902 zur Eröffnung kommenden Strecken tritt eine Einnahme von etwa 3 791 000 M. hinzu. Die zu veranschlagende Gesammteinnahme beträgt hiernach 934 715 000 M. (gegen 1901 weniger 24 300 000 M.).

An Betriebsausgaben sind veranschlagt für Besoldungen, Wohnungsgeldzuschüsse, zur Remunerirung von Hilfsarbeitern, für Löhne, Stellenzulagen usw. 335 410 800 M. Dieser Summe stehen als wirkliche Ausgabe des Jahres 1900 323 768 650 M. gegenüber. Mithin sind für 1902 im Vergleich zu der wirklichen Ausgabe des Jahres 1900 für die erwähnten Zwecke rund 11 642 100 M. mehr vorgesehen. Diese Mehrausgabe wird theils durch die Mehr- und Mindereinstellung von Bediensteten, theils durch die Erhöhung der Einkommensbezüge des Dienstpersonals herbeigeführt.

Der Veranschlagung für das Etatsjahr 1902 liegt ein Gesammtbedarf an Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern (jedoch ausschliesslich der Civilsupernumerare und ungelöhnten Gepäckträger sowie der besonders zu löhnenden Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) von 248 237 Personen zu Grunde, während im Jahre 1900 244 030 Beamte und Arbeiter durchschnittlich täglich beschäftigt gewesen sind, so dass sich für das Etatsjahr 1902 ein Mehr von 4 207 Personen ergibt. Die weitere Ausdehnung des Bahngebietes infolge Eröffnung neuer Bahnlinien macht eine Vermehrung der Arbeitskräfte um 1 598 erforderlich. An der Vermehrung ist namentlich das Bahnhofs-, Abfertigungs-, Weichensteller-, Bahnbewachungs- und Fahrpersonal betheiligt. Die gesteigerte Neubauthätigkeit erfordert eine Mehreinstellung von 207 Personen, hauptsächlich bei den Arbeitern der allgemeinen Verwaltung (Messgehilfen) und bei dem Fahrpersonal der Arbeitszüge. Zur Verstärkung des Personals auf den aus Rücksichten der Betriebssicherheit und zur Bewältigung des Verkehres umgebauten und erweiterten Bahnhöfen, ferner zur Besetzung der auf den Betriebsstrecken neu angelegten Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte, Kreuzungs-, Signal- und Blockstationen sowie zur Beaufsichtigung und Bedienung neuer und erweiterter Gleise, Rangir-, Werkstatts-, Schuppen-, Beleuchtungs- und sonstigen Anlagen sind 1 168 Köpfe in Zugang zu bringen.

Infolge der Neueinlegung von Schnell- und Personenzügen, der Früher- und Späterlegung solcher Züge und der dadurch bedingten Verlängerung des Dienstes bezw. der Einführung ununterbrochenen Dienstes auf einer Anzahl von Stationen und

Bahnstrecken, ferner der Vermehrung der Fahrkartenausgabestellen und der Abfertigungsstellen für Eil- und Frachtgut, der Verkleinerung und Doppelbesetzung von schwierigen Weichensteller- und Bahnaufsichtsbezirken, der Verkleinerung der Rangir- und Wagenmeisterbezirke, der Vermehrung der Ausgänge an den Bahnsteigen u. a. m. werden etwa 1 300 Beamte und Arbeiter mehr beschäftigt werden müssen. Die Vermehrung trifft insbesondere den Lokomotiv-, Zug-, Bahnhofs-, Abfertigungs- und Verschiebedienst sowie die Maschinen- und Wagenputzer. Durch die weitere Ausdehnung der Bahnsteigsperre wird nach Abzug der Ersparnisse beim Zugpersonal eine Verstärkung des Personals um rund 56 Köpfe erforderlich.

Die Abkürzung der dienstlichen Inanspruchnahme des Betriebspersonals und die Gewährung von Ruhepausen bei ununterbrochen anstrengendem Dienst, insbesondere auf Weichenstellwerken und im Lokomotivdienst hat zu einer Mehreinstellung von 431 Bediensteten geführt. Für 47 Bedienstete, die bisher im Arbeitsverhältniss beschäftigt und mit ihren Löhnen bei den sächlichen Titeln verrechnet worden sind, kommen, weil für sie etatsmässige Beamtenstellen geschaffen sind, nunmehr die Besoldungen zum Nachweis.

Der vorstehend dargelegten Personalvermehrung von insgesammt 4 807 Arbeitskräften steht ein Minderbedarf von rund 600 Köpfen gegenüber. Der Minderbedarf entfällt zum Theil auf den inneren Verwaltungsdienst, da es möglich gewesen ist, in den Büros und Kanzleien sowie bei den Rechnungs- und Kontrolstellen noch weitere erhebliche Vereinfachungen des Geschäftsbetriebes vorzunehmen, zum Theil auf den Bahnbewachungs- und Güterbodendienst, da im Bahnbewachungsdienst die Beseitigung an Bahnübergängen, die Vermehrung der Drahtzugschranken und eine zweckmässigere Stationirung des Wärterpersonals, im Güterbodendienst der Rückgang des Verkehres bei einer Anzahl von Abfertigungsstellen und die Einführung neuer Vorschriften über die Be- und Entladung der Wagen unter Verminderung der Zahl der Umladungen eine Abnahme der Geschäfte herbeigeführt hat.

Im ganzen entsteht durch die Mehr- und Mindereinstellungen von Bediensteten gegenüber der Ausgabe des Jahres 1900 eine Mehrausgabe von 6 093 000 ℳ. Der verbleibende Theil der Mehrausgabe mit 5 549 100 ℳ wird durch Erhöhung der Einkommensbezüge des Dienstpersonals begründet. Den Gehaltsaufwendungen für etatsmässige Beamte im Jahre 1900 gegenüber treten zunächst nach Maassgabe des Dienstalters der Beamten 2 376 000 ℳ hinzu. Aenderungen in den für 1901 festgesetzten Normalgehältern sind für das Etatsjahr 1902 nicht in Aussicht genommen.

Zur Erhöhung des Aufwandes an Gehältern und Wohnungsgeldzuschüssen tragen ferner die Vermehrungen der etatsmässigen Stellen bei, welche theils durch den Etat für 1901 stattgefunden haben, theils für das Etatsjahr 1902 vorgesehen sind. Im ganzen wird durch die Stellenvermehrungen nach Abzug der wegfallenden diätarischen Besoldungen und Löhne gegenüber den Aufwendungen im Jahre 1900 eine Mehrausgabe entstehen, welche auf 1 340 000 ℳ zu veranschlagen ist. Auf die Erhöhung der Löhne der unteren Hilfsbediensteten und der Betriebsarbeiter entfällt eine Ausgabesteigerung von 1 275 000 ℳ, welche in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, dass das vorhandene Arbeiterpersonal mit dem zunehmenden Beschäftigungsalter in die höheren Lohnsätze in stärkerem Maasse aufrückt.

An Stellenzulagen für Beamte sind gegenüber den Ausgaben des Jahres 1900 rund 611 200 ℳ mehr vorgesehen, und zwar für mittlere Beamte rund 20 700 ℳ infolge Vermehrung der bau- und maschinentechnischen Eisenbahnbetriebsingeniöre und der in schwierigen Stellungen beschäftigten äusseren Betriebsbeamten, für untere Beamte, Zugführer und Steuermänner rund 590 500 ℳ infolge Inbetriebnahme neuer Haltestellen, Block-, Signal- und Kreuzungsstationen und neuer und erweiterter Stellwerke, mit deren Verwaltung und Bedienung besonders befähigte und zuverlässige Unterbeamte zu betrauen sind, sowie infolge Vermehrung solcher an theueren Orten stationirten Unterbeamten, welche für die Gewährung von zur Ausgleichung von Theuerungsverhältnissen bestimmten Stellenzulagen (Theuerungszulagen) in Betracht kommen.

Aus dem Abschnitt über die Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke sei erwähnt, dass die Gesammtausgabe auf diesem Titel 24 986 000 ℳ beträgt, rund 1 501 900 ℳ mehr als die wirkliche Ausgabe für 1900. An Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern einschliesslich der Heilmittel und der Vergütung an Bahnärzte sind für das Etatsjahr 1902 1 070 000 ℳ, gegenüber der Ausgabe im Jahre 1900 rund 93 600 ℳ mehr, vorgesehen. Die Mehrausgabe ist hauptsächlich auf die Vermehrung des Betriebsbeamtenpersonals zurückzuführen. An Beamtenpensionen, Wittwenpensionen und Kindererziehungsgeldern sowie sonstigen statutengemässen Zahlungen sind zusammen 13 160 000 ℳ vorgesehen, gegenüber 1900 eine Mehrausgabe von rund 557 500 ℳ. Die Baarzuschüsse der Eisenbahnverwaltung zu den Arbeiterkrankenkassen, denen die sämmtlichen bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter und Hilfsbediensteten mit wenigen Ausnahmen angehören, sind nach der Höhe des beitragspflichtigen Lohnes und der Zahl der Kassenmitglieder auf 2 206 000 ℳ veranschlagt. Der Mehraufwand von rund 80 400 ℳ gegenüber der Ausgabe im Etatsjahre 1900 findet seine Begründung in der Vermehrung der Zahl der Bediensteten und in der Steigerung der Löhne. Aus denselben Gründen sind an Zuschüssen zu den Abtheilungen A und B der Arbeiterpensionskasse für das Etatsjahr 1902 3 791 000 ℳ, mithin gegenüber den wirklichen Aufwendungen im Jahre 1900 rund 218 000 ℳ mehr veranschlagt. Hiervon entfallen rund 65 100 ℳ auf die die Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes erfüllende Abtheilung A der Pensionskasse und rund 152 900 ℳ auf die Abtheilung B, welche eine weitergehende Fürsorge für das in eine dauernde Beschäftigung bei der Verwaltung eingetretene Hilfs- und Arbeiterpersonal durch Gewährung von Rentenzuschüssen, Wittwen- und Waisengeldern usw. bezweckt. Die auf Grund des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 zur Zahlung kommenden Renten, Krankengeldzuschüsse, Heilungs- und Beerdigungskosten sind um rund 539 200 ℳ höher als die wirklichen Ausgaben des Jahres 1900, nämlich auf 4 472 000 ℳ bemessen. Die Erhöhung dieses Fonds wird bedingt durch den starken Zuwachs an Entschädigungsberechtigten, der den Abgang noch übersteigt. Bei den Zahlungen, welche auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 an Renten für die Ascendenten der bei Betriebsunfällen getödteten Beamten und an Heilungskosten für verletzte Beamte zu leisten sein werden, ist nach den Ergebnissen der letzten Jahre eine Steigerung von rund 19 300 ℳ gegenüber der Ausgabe im Jahre 1900 vorgesehen worden.

Für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien sind 109 275 000 ℳ (gegen das Vorjahr + 1 124 000 ℳ) und für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 171 477 000 ℳ (+ 4 318 000 ℳ) angesetzt. Bei den erstgenannten Ausgaben bilden den Hauptposten Kohlen, Koks und Briketts (69 727 000 ℳ). Ferner ist eine Steigerung des Lohnaufwandes auf 42 862 000 ℳ (+ 2 694 000 ℳ) vorgesehen, theils wegen Vermehrung der Arbeiter von 58 836 auf 62 120 Köpfe, theils wegen Erhöhung der Lohnsätze infolge des Aufrückens der Arbeiter in den Lohnstufen. Ferner sind noch für Unterhaltung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen 145 259 000 ℳ (+ 759 000 Mark) angesetzt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aenderungen der Betriebsordnung.** Der Bundesrath hat in seiner letzten Sitzung folgende Aenderungen bezw. Ergänzungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beschlossen. In § 1: „Mit den Einfahrsignalen, den Streckenblocksignalen und den Deckungssignalen der ausserhalb der Bahnhöfe und Haltestellen gelegenen unverschlossenen Weichen und Bahnkreuzungen sowie der beweglichen Brücken sind Vorsignale zu verbinden. Inwieweit die Ausfahrsignale mit Vorsignalen zu versehen sind, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde.“ Bisher waren nur mit allen Signalen für die Einfahrt Vorsignale zu verbinden. Ferner soll § 46 fortan lauten: „In der Ruhestellung müssen die Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale „Halt“ zeigen und dürfen in dieser Stellung von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden. Sie sind nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt zu öffnen.“ Die gesperrten Worte bezeichnen die neuen Zusätze. Endlich ist in § 26 die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von bisher 90 auf 100 km in der Stunde erhöht worden, um so die Möglichkeit zu bieten, eingetretene Zugverspätungen durch schnellere Fahrt auf günstigen Strecken wieder auszugleichen und damit die Sicherheit des Betriebes durch Einhalten der Fahrzeit zu erhöhen.

— **Handgepäck in den Eisenbahnzügen.** Die „Berl. Korr.“ schreibt: Das Aufsuchen der Plätze in den D-Zügen wird,

wie vielfach beobachtet worden ist, besonders dadurch erschwert, dass die im Zuge befindlichen Reisenden die unbesetzten Plätze häufig mit Gepäck- oder Kleidungsstücken belegen. Neuankommende Reisende werden hierdurch zu der Annahme veranlasst, dass die betreffenden Plätze besetzt und von den Inhabern nur vorübergehend verlassen sind. Nachdem infolge der Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten und der starken Einschränkung der zusammengestellten Fahrscheinhefte nunmehr in grösserem Umfange von Fahrkarten mit Anspruch auf Freigepäck Gebrauch gemacht wird, muss mit noch grösserer Entschiedenheit darauf hingewirkt werden, dass das Handgepäck auf das nach der Verkehrsordnung zulässige Maass beschränkt wird. Das Zugpersonal ist daher, wie in einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten angeordnet wird, nochmals streng anzuweisen, Uebergriffen in der Mitnahme von Handgepäck, insbesondere aber der Belegung freier Plätze mit Gepäck oder Kleidungsstücken und durch Aufstapelung von Gepäck in den Gängen mit allem Nachdruck und ohne Beschwerden mitreisender Personen abzuwarten, entgegenzutreten. Die mit der Ueberwachung des Verkehrs und Betriebes betrauten Beamten haben ihr Augenmerk gleichfalls hierauf zu richten.

— **Ueber die bei der Verwendung buchener Schwellen gemachten Erfahrungen** spricht sich ein neuerlicher Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten aus, der an diejenigen königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet ist, in deren Bezirk sich Schwellentränkungsanstalten befinden. Danach macht sich die Neigung zur Rissebildung besonders in der Zeit bemerkbar, in der das Holz nach dem Fällen und während der Aufbereitung der Schwellen, der Witterung ausgesetzt, im Freien lagert. Während dieser Zeit wird es, wie es in dem Erlass heisst, dem Lieferer überlassen bleiben können, die erforderlichen Maassnahmen nach Bedarf zu treffen, da es in seinem Interesse liegt, dass ihm nicht bei der Abnahme Schwellen mit schädlichen Rissen zurückgewiesen werden. Ebenso ist der Abnahmebeamte in der Lage, die Anbringung von Sicherungen zu verlangen, wenn er bei einzelnen der abzunehmenden Schwellen Anzeichen beginnenden Aufreissens wahrnimmt. Nach der Abnahme würde es allerdings Sache der Eisenbahnverwaltung sein, auf ihre Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Hiernach hält es der Minister für angezeigt, bei Lieferungen auf Grund neu abzuschliessender Verträge die Buchenschwellen bis auf weiteres nur nach Bedarf mit Sicherungen gegen das Reissen versehen zu lassen. Die Art der Sicherung anlangend, findet sich nichts dagegen einzuwenden, dass an Stelle der eisernen Bolzen mit Mutter und Unterlagsscheibe zur Kostenverminderung 12 bis 15 cm hohe S-Haken aus 2 mm starkem Stabeisen von keilförmigem Querschnitt oder tannene Holzdübel verwendet werden, da beide Sicherungen sich als ausreichend erwiesen haben.

— **Rundreise- und Sommerfahrkarten sowie Anschlussrückfahrkarten, Sonntags- und Kupeekarten im Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover.** Nach einer Mittheilung an den Bezirkseisenbahnrath sind im Bezirk genannter Direktion mit dem 1. Oktober 1901 sämmtliche Sommer- und festen Rundreisekarten, Anschlussrückfahrkarten, einige Sonntagskarten und die auf Stationen der Strecke Lehrte-Gr. Behnitz bisher noch ausgegebenen Kupeekarten aufgehoben. Für die damit auch in Wegfall gekommenen eintägigen Rundreisekarten von Hannover und Linden nach dem Deister, Süntel usw. sind am 1. Oktober 1901 eingeführt: A. Rückfahrkarten mit zwischenliegendem Landweg, gültig 45 Tage und für alle Züge; B. Sonntagskarten mit zwischenliegendem Landweg, gültig nur für den Tag der Lösung und nur für gewöhnliche Personenzüge.

Es wird ferner beabsichtigt, a) für die in Wegfall gekommenen Sommer- und Rundreisekarten nach dem Harz Rückfahrkarten mit zwischenliegenden Landwegen einzuführen; b) an Stelle der aufgehobenen festen Rundreisekarten nach der Wesergegend in Verbindung mit Dampferfahrten auf der Strecke Münden-Hameln besondere Rückfahrkarten auszugeben; c) an Stelle der bisherigen Sommerfahrkarten nach den Nord- und Ostseebädern Rückfahrkarten mit wahlweiser Gültigkeit über die verschiedenen Wege aufzulegen.

— **Stückgutbezettelung.** In der Sitzung der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin wurde am 6. d. Mts. u. a. folgendes verhandelt: Im Februar 1901 haben die Berliner Güterabfertigungsstellen an eine grössere Anzahl von Versendern das Ersuchen gerichtet, darauf zu halten, dass Stückgüter mit der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden. Insbesondere sollten u. a. auch Eisen- und Stahlstangen dergestalt bezeichnet oder, wenn irgend angängig, zu einem Frachtstücke vereinigt sein. Für den Fall der Nichtbeachtung dieser Vorschriften erklärten die Abfertigungsstellen, die im § 58 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgesehene Erklärung über mangelhafte Verpackung verlangen zu müssen. Gegen diese Maassnahmen sind von den Fachdeputationen der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft mannigfache und gewichtige Bedenken geltend gemacht worden. Die Maassnahme wirkt auf den Versand einer grösseren Anzahl Industrien, so insbesondere auf den Versand kleinerer Eisenwaaren, in hohem Maasse verkehrserschwerend. Die Aeltesten haben deshalb der Eisenbahndirektion Berlin unterm 4. November 1901 unter eingehender Darlegung der Verhältnisse der betroffenen Industrien zur Erwägung gegeben, ob nicht die Entscheidung darüber, wie weit von dem nach § 58 Abs. 5 der Eisenbahn zustehenden Rechte Gebrauch zu machen, von Fall zu Fall dem pflichtmässigen Ermessen des Annahmebeamten zu überlassen und ob nicht insbesondere ein Verzicht auf dieses Recht da zu gestatten wäre, wo es sich um Versandposten nach solchen Plätzen handelt, nach denen durchgehende Wagen verkehren, eine Umladung der einzelnen Stücke auf Unterwegsstationen also nicht in Frage kommt. Die Eisenbahndirektion Berlin hat hierauf erklärt, dass es nicht in ihrer Absicht liege, mit jener Maassnahme den Absendern Erschwernisse zu bereiten, insbesondere etwa die Erfüllung der Vorschrift auch ausnahmslos bei solchen Stückgütern zu verlangen, deren Beschaffenheit die Bezeichnung mit der Bestimmungsstation nur mit besonderen Schwierigkeiten gestattet. Es seien deshalb die Abfertigungsstellen darauf hingewiesen, dass bei Sendungen, welche aus einer grösseren Anzahl kleiner gleichartiger Frachtstücke bestehen und welche nur mit Schwierigkeiten zu einem Frachtstücke vereinigt werden können, nicht sämmtliche, sondern nur eine entsprechende Anzahl einzelner Stücke mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden; insbesondere solle dabei Rücksicht darauf genommen werden, ob die Güter bis zur Empfangsstation umgeladen werden müssen oder nicht.

— **Das Eisenbahnunglück bei Altenbeken.** Das Centrum hat im preussischen Abgeordnetenhause nachstehende Interpellation eingebracht: „Welche Ursachen haben zu dem so beklagenswerthen Eisenbahnunglück am 20. Dezember 1901 bei Altenbeken geführt und welche Maassnahmen sind getroffen oder geplant, um die Wiederkehr solcher Vorkommnisse thunlichst zu verhüten?“

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in $4\frac{1}{2}$ Arbeitstagen 65 126 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 472 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 75 318 und auf den Arbeitstag 15 063 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei fünf Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 591 und im ganzen 10 192 Doppelwagen oder 13,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Minderversand ist neben den vielen Sonn- und Feiertagen in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. hauptsächlich mit darauf zurückzuführen, dass die Arbeitszeit in derselben Zeit gegen das Vorjahr $\frac{1}{2}$ Arbeitstag weniger betragen hat.

— **Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken.** Die Fortführung des Betriebes auf der staatlichen Nebeneisenbahn von Fischhausen nach Palmnicken durch die ostpreussische Südbahngesellschaft nach Maassgabe eines die bisherigen Betriebsbedingungen abändernden Vertrages ist durch Allerhöchste Urkunde vom 23. Dezember 1901 genehmigt worden.

— **Der neue Leipziger Hauptbahnhof.** Unseren Mittheilungen hierüber in Nr. 4 S. 54 d. Ztg. fügen wir noch folgende, der „Magdb. Ztg.“ entnommene Angaben über den grossartigen Plan hinzu:

Für den Personenverkehr wird ein Personenhauptbahnhof als Kopfstation am Promenadenring unmittelbar anschliessend an die den Augustusplatz nördlich begrenzenden Anlagen auf dem Gebiet des alten Dresdner, Magdeburger und Thüringer Bahnhofes errichtet. Auf diesem Preussen und Sachsen gemeinsamen Bahnhofe sollen die Fernzüge aller einmündenden sächsischen und preussischen Linien, zum grossen Theil auch die Lokal- und Vorortzüge einlaufen. Für den Lokal- und Vorortverkehr bleiben sächsischerseits der bayerische, preussischerseits der Eilenburger und Berliner Bahnhof bestehen. Für den hauptsächlichsten Güterverkehr wird je ein umfänglicher Verschiebebahnhof hergestellt, für die sächsischen Linien in Engelsdorf, für die preussischen in Wahren. Die Anlagen für die Güterabfertigung schliessen sich beiderseits unmittelbar an den Personenhauptbahnhof an, die sächsischen östlich, die preussischen westlich. Die Front des Empfangsgebäudes wird 300 m lang sein. Hinter diesem Gebäude erstreckt sich ein 20 m breiter Querbahnsteig, in den alle Längsbahnsteige rechtwinklig und in gleicher Höhenlage (nach dem Muster des Frankfurter

Centralbahnhofes) einmünden. Die Zahl der Bahnsteiggleise soll 26, die der Zwischenbahnsteige 12 betragen, wozu noch zwei Randbahnsteige kommen. Die 270 m langen Ab- und Zugangswege dienen nur dem Personenverkehr. Für den Verkehr der Gepäck- und Postkarren sind an jedem Bahnsteiggleis besondere Gepäckbahnsteige vorgesehen, die mit den Räumen für die Gepäckabfertigung durch Tunnel und Aufzüge mit elektrischem Betrieb verbunden werden. Die Bahnsteige werden von einem viertheiligen Eisendache überspannt. Obwohl kein Durchgangs-, sondern ein Kopfbahnhof geschaffen wird, soll den Anforderungen des durchgehenden Personenverkehrs doch im weitesten Umfange Rechnung getragen werden, indem die Gestaltung der Gleisanlagen die Durchführung einzelner Wagen wie ganzer Züge von und nach jeder Richtung (insbesondere Berlin, München, Dresden, Magdeburg) ohne grössere Zeitversäumniss ermöglicht. Von der Mittelachse der Bahnsteighalle rechts kommen die sächsischen, links die preussischen Anlagen. Der Betrieb ist thunlichst getrennt (je ein Vorstand, besonderes Personal, besondere Schalter); dagegen liegt die Verwaltung der gemeinschaftlichen Anlagen einem sächsischen Beamten ob, der auch bei Meinungsverschiedenheiten der beiden Stationsvorstände zu entscheiden hat. Der Bahnhof soll in zwölf Jahren, also 1914, vollendet sein.

— Verbesserung der sogen. D- (Durchgangs-) Wagen und der Wagen IV. Klasse. Auf dem Dresdner Hauptbahnhofe ist kürzlich der „Dresdner Ztg.“ zufolge ein D-Wagen von Vertretern der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen besichtigt worden, an dem wichtige Veränderungen an den Fensteröffnungen vorgenommen waren. Auf der inneren Gangseite dieses Wagens zeigte sich an drei Stellen eine tiefere Fensteranlage mit je einem nach aussen aufschlagenden und gewöhnlich durch Plombenverschluss gesicherten Doppeldrehfenster, an dessen unterem Ende beiderseitig je ein starker fester Ledergriff angebracht worden ist. Bei dem Oeffnen des Fensters fällt dieser Griff mit nach aussen und bietet damit einen sicheren Halt bei dem Hinausschwingen aus dem Wagen bei drohender Gefahr. Der Reisende ist dann dem Erdboden so nahe, dass eine besondere Gefahr mit dem Abspringen wohl kaum verbunden ist.

Eine weitere Neuerung wurde zu gleicher Zeit mit in Augenschein genommen. Bekanntlich ist das Ein- und Aussteigen bei den Personenwagen IV. Klasse auf derjenigen Stelle umständlich, nach welcher die Thür aufschlägt. Die letztere beengt nicht nur die Plattform, sondern sie beunruhigt auch die Reisenden durch ihre Bewegungen. Auch hier ist Abhilfe geplant, indem man eine Thür mit Wechselschluss einzuführen beabsichtigt, die nach beiden Seiten sich öffnen lässt. Mag das Ein- oder Aussteigen von dieser oder jener Seite erfolgen, immer wird man die Thür nach der anderen Seite öffnen können. Die Neuerungen sollen nach und nach durchgeführt werden.

— Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen. Der Einnahmerückgang hat sich auch im letzten Monat des vergangenen Jahres fortgesetzt, so dass das Jahresergebniss eine beträchtliche Mindereinnahme gegen das Vorjahr aufweist. Nach vorläufiger Feststellung wurden im Dezember 1901 vereinnahmt: 2 946 883 ℳ. im Personenverkehr (— 106 868 ℳ. gegen den gleichen Monat 1900), 5 857 337 ℳ. im Güterverkehr (— 571 940 ℳ.), 1 358 893 Mark aus sonstigen Quellen (— 110 311 ℳ.), 10 163 113 ℳ. im ganzen (— 789 119 ℳ. = 275 ℳ. auf 1 km Bahnlänge). Die Mindereinnahme im Dezember beträgt 3,5 % im Personenverkehr, 9 % im Güterverkehr und 7,2 % im ganzen. Die Jahreseinnahmen betragen nach vorläufiger Berechnung 39 963 412 ℳ. im Personenverkehr (— 569 214 ℳ. = 286 ℳ. auf 1 Bahnkm), 74 836 547 ℳ. im Güterverkehr (— 4 950 326 ℳ. = 1 753 ℳ. auf 1 Bahnkm), 15 953 307 ℳ. aus sonstigen Quellen (— 1 078 497 ℳ.), 130 753 266 ℳ. im ganzen (— 6 598 037 ℳ. = 2 384 ℳ. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge). Die Jahresmindereinnahme beträgt: 1,4 % im Personenverkehr, 6,2 % im Güterverkehr und 4,8 % im ganzen.

— Main-Neckarbahn. Wie dem „Württemb. Staatsanz.“ berichtet wird, legte Staatsminister v. Brauer der badischen Kammer den Staatsvertrag über die Vereinfachung des Betriebes der Main-Neckarbahn vor, bestehend in Aufhebung der dreitheiligen Direktion und Uebertragung der Geschäftsleitung an die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz. Badens Rechte werden aufrecht erhalten und erfahren noch eine Erweiterung in Bezug auf die Tarife.

— Die Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle bei der Entladung von Wagen ist, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ entnehmen, von der Hamburger Handelskammer zum Gegenstande einer an die Eisenbahndirektion Altona gerichteten Eingabe gemacht. Den Empfängern von Wagenladungen wird, wenn sie bahnseitige Entladung beantragen, zwar regelmässig die nöthige Zahl von Bahnarbeitern für diesen Zweck gestellt, doch gelten diese während einer solchen Beschäftigung nicht als Angestellte der Bahn, und die Eisenbahnverwaltung lehnt jede Haftung sowohl für die von den Arbeitern etwa verursachten Schäden, als für die ihnen zustossenden Verletzungen ab. Da nun aber die Ladungsempfänger vielfach einer Berufsgenossenschaft nicht angehören oder auch einen versicherungspflichtigen Betrieb überhaupt nicht führen, so soll bereits der Fall vorgekommen sein, dass ein bei der Entladung eines Eisenbahnwagens verletzter Bahnarbeiter eine Unfallversicherung für sich überhaupt nicht hat in Anspruch nehmen können. Die Handelskammer zu Hamburg hat deshalb vorgeschlagen, dass die Arbeiter unter solchen Umständen bei der staatlichen Unfallversicherung versichert bleiben möchten, wogegen die Ladungsempfänger eine entsprechende Theilprämie zu entrichten hätten, und die Eisenbahndirektion Altona hat wissen lassen, dass diese Angelegenheit in nähere Erwägung gezogen sei.

— Die Siemens & Halske-Aktiengesellschaft hat in dem Geschäftsjahr vom 1. August 1900 bis 31. Juli 1901 ihre Thätigkeit für die Ausbreitung der elektrischen Triebkraft auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in erfolgreicher Weise fortgesetzt. Unter den zur Zeit in Vorbereitung und in der Ausführung begriffenen Unternehmungen befinden sich die Erweiterung der Hagener Strassenbahn, der Umbau der Kjöbenhavenske Sporvej in Kopenhagen, die städtische Strassenbahn in Ludwigshafen, eine Erweiterung der Grazer Tramway, der Ausbau von städtischen Strassenbahnen zu Colmar i/Els. und zu Drontheim in Norwegen, ferner die elektrische Ausrüstung der Filderbahn bei Stuttgart und der Strassenbahn Aachen-Kohlscheidt, sowie endlich die Ausführung der Oberleitung nach dem Siemens'schen Bügelsystem bei den städtischen Strassenbahnen zu Köln und zu Gothenburg in Schweden. Auf eine in der Generalversammlung gestellte Anfrage theilte der Präsident Dr. Bödiker mit, dass die seit Beginn des neuen Geschäftsjahres eingegangenen Bestellungen, abgesehen von der Bahnabtheilung, nicht wesentlich geringer seien, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Mit Genugthuung weist ferner der Bericht darauf hin, dass die Inbetriebsetzung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn in nächste Nähe gerückt ist, dass die gemeinsam mit der Eisenbahndirektion Berlin durchgeführten Versuche mit einem elektrisch betriebenen Zuge auf der Wannseebahn mit gutem Erfolge fortgesetzt werden und dass namentlich die mit einem von Siemens & Halske erbauten Wagen gemachten Versuche der „Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen“ auf der preussischen Militärbahn sich in jeder Beziehung aussichtsvoll gestalten und bereits eine Geschwindigkeit von 160 km in der Stunde haben erreichen lassen. Auch ist der Gesellschaft für die in Vorbereitung begriffene elektrische Vollbahn Rotterdam-Scheveningen die Ausrüstung übertragen. — Auf das Aktienkapital von 54 500 000 ℳ. konnten Gewinnantheile von 8 % gewährt werden gegenüber 10 % im Vorjahre.

— Eisenbahnverein zu Stralsund. In einer Versammlung von etwa 250 Beamten und Arbeitern der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in Stralsund am 5. d. Mts. ist der „Staatseisenbahnverein zu Stralsund“ gegründet worden, dem bis jetzt 460 Mitglieder beigetreten sind. Die Ziele des Vereins entsprechen denjenigen, welche die bereits bestehenden Eisenbahnvereine im Direktionsbezirk Stettin (Stettin und Eberswalde) verfolgen; insbesondere sind in Aussicht genommen: die Bestellung eines Familien- und eines Rechtsbeiraths, die Gründung einer Spar- und Darlehnskasse sowie einer Unterstützungskasse, endlich die Errichtung einer Kohlenverkaufsstelle. Den Vorsitz hat Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schulz übernommen.

— Personalnachrichten. Der Geheime Baurath Hoffmann, vortragender Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist zum Geheimen Oberbaurath ernannt. — Im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Horn, bisher in Magdeburg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover; der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Holland, bisher in Gelsenkirchen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig. — Der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Lund, seither bei der Eisenbahndirektion in Berlin, ist dem technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten überwiesen. — In den Ruhestand sind getreten: grossherzoglich hessischer Geheimer Baurath Winckler, Mitglied der Eisenbahndirektion in Mainz, und Baurath z. D. August Fischer, früher Vorstand der Bauinspektion in Hildesheim. — Gestorben ist der Baurath z. D. Waldemar Becker, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamtes Bremen.

Oesterreich.

— **Industrierath.** Am 13. d. Mts. fand eine Sitzung des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten statt, bei welcher verschiedene Eisenbahnfragen zur Berathung kamen.

Es wurde u. a. folgender Beschluss gefasst: „In Erwägung, dass die derzeitige Lage der Industrie, der Gewerbe und des Handels eine stärkere Belastung derselben durch erhöhte Bahnfrachten nicht zulässig erscheinen lässt, da die Erhöhung der Frachttarife ein Hemmniss der weiteren Produktionsvermehrung bilden und verminderte Arbeitsgelegenheit zur Folge haben würde, da es weiter nicht angängig erscheint, vor Erstellung der neuen Zolltarife und angesichts der Handelsvertragsverhandlungen eine Tarifreform in Angriff zu nehmen, weil ja durch die Zölle Produktion und Verkehr beeinflusst werden, stellt der Industrierath das Ersuchen: 1. Das Handelsministerium wolle seinen amtlichen Einfluss gegen eine Erhöhung der Frachttarife geltend machen; 2. bei dem Eisenbahnministerium dahin wirken, es möge von seiner bisherigen Tarifpolitik, durch welche es die Entwickelung der Industrie, des Handels und der Gewerbe in hohem Maasse ermöglicht und gefördert hat, nicht abgehen."

Ausserdem gelangte der Bericht, betreffend Erstattung von Vorschlägen rücksichtlich der vertragsmässigen verkehrspolitischen Vereinbarungen mit Ungarn, zur Verhandlung. Die vom Berichterstatter gestellten Anträge wurden einstimmig angenommen. Diese gehen dahin:

„1. Es solle eine möglichst geringe tarifpolitische Bindung mit Ungarn, keinesfalls über den Umfang der Artikel XV und XVI und der Bestimmungen des Schlussprotokolles des Handelsvertrages mit Deutschland hinausgehend, erfolgen. 2. Es solle die vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium erlassene Verordnung vom 22. September 1899 über das Eisenbahnwesen, insbesondere aber der § 2 derselben aufgehoben werden, welche eine Tarifbindung zum Nachtheile der österreichischen Volkswirthschaft bedeute. 3. Die volle Machtbefugniss auf eisenbahntarifarischem Gebiete österreichischerseits könne nur dann ausgeübt werden, wenn die grossen Eisenbahnadern sich schon im Staatsbesitze gleichwie in den Nachbarländern befinden, wie dies seitens des Industrierathes in dem Beschlusse vom 7. Mai 1901, betreffend die Trennung der gemeinsamen Bahnnetze und die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich, bereits nachdrücklich empfohlen wurde. Jede Verzögerung dieser Aktion schwäche die österreichische Position. 4. Im Sinne der diesbezüglichen völkerrechtlichen Bestimmungen solle auf eine eheste Aufhebung der ungarischen Transportsteuer auf der Donau nachdrücklich eingewirkt werden."

Rücksichtlich der verkehrs- und tarifpolitischen Maassnahmen mit Bezug auf Deutschland, Italien und die anderen benachbarten Staaten wird in einer der nächsten Sitzungen berichtet werden.

— **Fahrkartensteuer.** Die Handels- und Gewerbekammer für Schlesien hat anlässlich der Einbringung des Gesetzentwurfs über die Fahrkartensteuer eine schriftliche Umfrage unter den Industriellen und Handeltreibenden Schlesiens eingeleitet und auf Grund des Ergebnisses dieser Umfrage das Ansuchen an die Regierung gerichtet, es möge von der Einführung der Fahrkartensteuer ganz abgesehen oder doch das Ausmaass der Steuer wenigstens für Hauptbahnen entsprechend herabgesetzt werden.

— **Stationsaufschriften.** Unter dem 22. Dezember 1901 wurde vom Eisenbahnminister folgender Erlass an die Privatbahnverwaltungen gerichtet: „In der diesjährigen Herbsttagung des Staatseisenbahnrathes wurde die vielfach ungenügende Wahrnehmbarkeit der zur Orientirung für das reisende Publikum bestimmten Stationsaufschriften, insbesondere zur Nachtzeit, beklagt und der Antrag gestellt, zur Beseitigung dieses Uebelstandes die Stationsbeleuchtung entsprechend umzugestalten. Wenn nun auch von einer allgemeinen Umgestaltung der Stationsbeleuchtung und der Stationsaufschriften in Anbetracht der damit verbundenen sehr bedeutenden Kosten nicht die Rede sein kann, so erscheint es doch dringend geboten, die thatsächlich bestehenden ärgsten Mängel sobald als möglich zu beseitigen, und findet das Eisenbahnministerium hiermit die geehrte Verwaltung — unter Hinweis auf den Erlass vom 24. August 1899, betreffend die bessere Ersichtlichmachung der Stationsnamen an den Aufnahmegebäuden — einzuladen, durch allmähliche Ausgestaltung und Verbesserung der Stationsbeleuchtung den berechtigten Wünschen des reisenden Publikums thunlichst Rechnung zu tragen." Ein ähnlicher Erlass ist an sämmtliche Staatsbahndirektionen ergangen.

— **Böhmischer Braunkohlenverkehr nach Deutschland.** Der Absatz von böhmischen Braunkohlen nach Deutschland hat sich in den letzten Monaten in empfindlicher Weise abgeschwächt. Während sonst in den Herbstmonaten allwöchentlich an 10 000 Wagen böhmische Braunkohlen auf die sächsischen Staatsbahnen übergingen, sind im zweiten Halbjahr 1901 durchschnittlich etwa 8 000 Wagen verfrachtet worden. Im ganzen betrug die Kohlenausfuhr aus Böhmen im Jahre 1901 4 116 000 t gegen 4 153 000 t im Vorjahre. Da aber in das Jahr 1900 der grosse Kohlenarbeiterausstand fiel, muss man, um ein richtiges Bild zu gewinnen, die Ausfuhrziffer mit jener des Jahres 1899 vergleichen. Gegenüber diesem Jahre stellt sich ein Rückgang der Ausfuhr um mehr als 300 000 t heraus. Auch nach Norddeutschland hat die Ausfuhr von böhmischen Braunkohlen eine Einbusse erlitten. Auf dem Elbewege sind im verflossenen Jahre rund 20 000 000 dz böhmischer Braunkohlen nach Deutschland ausgeführt worden. Mit dem 1. d. Mts. trat eine Herabsetzung der Braunkohlenpreise ein, und hofft man in betheiligten Kreisen, dass durch diese Preisverbilligung eine Besserung in den Absatzverhältnissen platzgreifen werde.

Ungarn.

— **Ungarische Investitionsanleihe.** Im ungarischen Ministerrath wurde schon vor längerer Zeit der grundsätzliche Beschluss gefasst, für Investitionszwecke eine grössere Anleihe aufzunehmen. Die Flüssigkeit des Geldmarktes und die Neigung für Anlagewerthe kommt der Durchführung der Absicht förderlich entgegen. Im Finanzministerium werden nunmehr die Vorarbeiten für den Gesetzentwurf über diese Investitionsanleihe vorgenommen, damit er im geeigneten Zeitpunkte dem Reichstag unterbreitet werden könne. Es handelt sich um die Durchführung eines Investitionsprogramms in weitem Rahmen, allerdings unter vorsorglicher Bedachtnahme auf die Erhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte. Es wird sich daher die Anleihe nur auf einen Betrag erstrecken, für dessen Zinsenbedeckung im Budget, ohne das Gleichgewicht desselben zu stören, ohne Schwierigkeit vorgesorgt werden kann. Die einschlägigen Arbeiten der Ressortminister liegen noch nicht vollständig vor und es kann daher in diesem Augenblicke eine ziffermässige Angabe über die wahrscheinliche Höhe der aufzunehmenden Anleihe nicht gemacht werden, um so mehr, als es derzeit noch nicht feststeht, ob gewisse in Aussicht genommene Arbeiten thatsächlich schon jetzt und im Rahmen dieser Investitionsanleihe ausgeführt oder ob deren Kosten auf andere Weise bedeckt werden sollen. Unter allen Umständen aber ist es gewiss, dass der schon seit Jahren vollständig stockende Eisenbahnbau wieder aufgenommen werden wird, und soll insbesondere der Ausbau des Netzes der Szekler Bahnen und die Fortsetzung der strategisch wichtigen, sehr kostspieligen, vom Kriegsministerium seit Jahren geforderten Ungthalbahn in Aussicht genommen sein. Wenngleich die Höhe der aufzunehmenden Anleihe selbst an maassgebender Stelle noch nicht feststeht, so hat sich doch in unterrichteten Kreisen die Meinung gebildet, dass die Anleihe etwa 150 000 000 bis 200 000 000 Kr. betragen werde. Formelle Verhandlungen über die Begebung der Anleihe haben mit den Vertretern der Banken noch nicht stattgefunden. Der Beginn dieser Verhandlungen ist keineswegs an die Erledigung des Gesetzentwurfes durch den Reichstag gebunden, und ist es nicht unmöglich, dass diese Verhandlungen schon Ende Januar oder anfangs Februar stattfinden werden.

In der am 14. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Finanzausschusses des Abgeordnetenhauses richtete bei der Berathung des Budgets des Finanzministeriums der Berichterstatter die Anfrage an den Finanzminister, ob er in der Lage und geneigt wäre, dem Ausschusse Mittheilungen über die Absichten der Regierung wegen der Aufnahme eines Investitionsanlehens zu machen.

Der Finanzminister erwiderte, dass sich die Regierung mit der Absicht trage, in einiger Zeit eine Investitionsanleihe aufzunehmen. Es könne jedoch in diesem Augenblicke weder über den Zeitpunkt, noch über die Höhe der Anleihe eine bestimmte Aeusserung abgegeben werden. Es müsse schon jetzt darauf hingewiesen werden, dass es nicht angehe, diese Anleihe mit der herrschenden Geschäftsstockung auf industriellem Gebiete in Zusammenhang zu bringen, da diese Stockung solcher Natur sei, dass das Eingreifen des Staates allein für deren Behebung nicht ausreiche. Jedenfalls werde in der nächsten Zeit dafür gesorgt werden müssen, das Netz der ungarischen Staatsbahnen zu ergänzen und mehrfache Eisenbahnbauten vorzunehmen. Es werden ferner die Kosten für die Beschaffung von eisernen Brücken auf den Landesstrassen in das Investitionsanlehen aufgenommen werden. Ueber die sonstigen zur Ausführung vorbereiteten öffentlichen Arbeiten, welche in das Investitionsprogramm aufgenommen werden sollen, schweben die Verhandlungen derzeit noch, und es könne daher etwas Bestimmtes darüber nicht gesagt werden.

— Wahrung des Amtsgeheimnisses. Wie ungarische Blätter melden, hat der Präsident der Direktion der ungarischen Staatsbahnen an deren Angestellte folgende Verordnung erlassen:

Das für die Angestellten der unter meiner Leitung stehenden Anstalt am 1. April 1897 eingeführte und für jeden Angestellten infolge seines Eintrittes in den Dienst verbindliche „Dienstnormativ" bestimmt im § 27: „Die Angestellten sind in Betreff der Dienstangelegenheiten der Eisenbahn zur Geheimhaltung verpflichtet; die Mittheilung von Dienstangelegenheiten an solche Personen, die nicht dazu berufen sind, ist verboten. Die Verbindung mit der Presse ohne Erlaubniss und Ermächtigung des Präsidenten bildet ein schweres Dienstvergehen, welches eventuell mit der schwersten Strafe (Entlassung) geahndet wird." In derselben Angelegenheit hat die am 5. Januar 1886 erlassene und den Angestellten wiederholt kundgemachte Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und Kommunikationen der Direktion die folgenden Weisungen ertheilt: „Die Inanspruchnahme der Mitwirkung der Presse und die Aufklärung des Publikums auf diesem Wege bildet ein wichtiges Hilfsmittel für die parlamentarische Regierung; zur Versehung dieser Aufgabe sind aber aus dem Beamtenkorps nur diejenigen berechtigt, die dazu besonders ermächtigt wurden. Der Verrath von Amtsgeheimnissen und solche journalistischen Informationen und Korrespondenzen, welche geeignet sind, das Ansehen der Anstalt und der Regierung zu beeinträchtigen, bilden das schwerste Dienstvergehen und sind deshalb ohne Ausnahme mit Entlassung zu bestrafen; der Wiederholung solcher Vergehen aber ist eventuell auch durch andere ausserordentliche Mittel unbedingt vorzubeugen." Gleichzeitig hat die angeführte Ministerialverordnung die Angestellten der Staatsbahnen darauf aufmerksam gemacht, dass der Minister, da die Zukunft der Anstalt und die Lösung ihrer wichtigen Aufgaben von der gewissenhaften, eifrigen und disziplinirten Ausübung des Dienstes abhängt und infolge dessen solche Elemente, welche die Ziele der Anstalt aus irgend welchem Gesichtspunkte gefährden, unter den Angestellten der Anstalt nicht Platz finden können, die Schuldigen nicht nur mit unerbittlicher Strenge bestrafen wird, sondern auch von der Direktion und von allen Amtschefs erwartet, dass sie sich der sowohl der Sache, als auch dem Personal schadenden Bemäntelungen und des unmotivirten Schutzes enthalten werden und dass sie bei der Behebung der auftauchenden Unzukömmlichkeiten, wie auch bei der Ahndung der Vergehen mit der grössten Energie mitwirken werden. Der Minister hat ferner der Direktion erklärt, dass er, insofern er wahrnehmen sollte, dass seine im obigen gekennzeichneten Intentionen von irgend einer Seite ausser Acht gelassen werden sollten, gezwungen wäre, gegen die Schuldtragenden vorzugehen.

„Obgleich ich keinen Augenblick an der Loyalität des allezeit pflichtbewussten und disziplinirten Beamtenkörpers und der Angestellten der meiner Leitung unterstehenden Anstalt ihr gegenüber zweifle, sondern vielmehr auch bei dieser Gelegenheit mit der grössten Genugthuung feststellen kann, dass das Personal mit Ausnahme einzelner trotz der in der neuesten Zeit wahrgenommenen Bewegungen und Agitationen mit männlicher Festigkeit auf der Basis der Dienstpflicht und des loyalen Vertrauens ausgeharrt hat, macht es mir doch die Erfahrung der jüngsten Tage und die Erwägung der aus den oben angeführten Erlässen fliessenden schweren Folgen gerade im Interesse der Angestellten zur Pflicht, jedermann, der im Verbande des Instituts steht, auf die im § 27 der Dienstpragmatik und in dem oben angeführten Ministerialerlass enthaltenen Verbote und auf die Folgen ihrer Uebertretung neuerdings aufmerksam zu machen. Ich bin vollkommen darüber beruhigt, dass diese meine Warnung zur weiteren Aufrechthaltung der schuldigen Disziplin genügen wird und dass ich nicht gewungen sein werde, die von der Dienstpragmatik festgestellten Zwangsmittel in Anspruch zu nehmen."

— Ausnutzung grosser Eisenbahnwagen. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen schafft seit längerer Zeit zumeist Wagen mit einer Ladefähigkeit von 15 t (gegenüber den früher üblich gewesenen 10 t) an. Die Vorsorge für eine gute Ausnutzung dieser Wagen ist um so wichtiger, als die Anzahl jener Artikel, für welche der Tarif auf Grund des Ladegewichtes des beigestellten Wagens zu bezahlen ist, im Laufe der letzten Jahre auf Drängen der betheiligten Kreise stets kleiner wurde. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, um eine gute Ausnutzung der grossen Wagen zu fördern, vor einiger Zeit ihren Stationsorganen für die erfolgreiche Thätigkeit auf diesem Gebiete besondere Prämien zugesichert. Der Erfolg dieser Maassregel ist als ein sehr günstiger zu bezeichnen, indem die volle Ausnutzung der 15 t-Wagen gerade bei Verladung von Gütern, für welche die Fracht nicht nach dem Ladegewicht des Wagens zu zahlen ist, wie z. B. bei Getreide, Mehl usw., in stetiger Zunahme begriffen ist. Mit Rücksicht hierauf hat der ungarische Handelsminister die Aufrechterhaltung des fraglichen Prämiensystems genehmigt.

— Die staatlichen Maschinenfabriken und Eisenwerke. Im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses gedachte der Finanzminister auch des Verhältnisses der staatlichen Eisenindustrie zur Privatindustrie; er bemerkte, dass die Betriebsergebnisse der staatlichen Eisenwerke auch in Ungarn ungünstige seien und dass dies auch die Fabriken des Staates empfinden. Der Minister würde denn auch der Errichtung von staatlichen Fabriken derzeit seine Zustimmung nicht ertheilen. Heute aber sei ein grosses Kapital des Staates in diesen Betrieben angelegt, und es wäre eine sehr heikle Frage, dieselben sofort an private Hände zu übergeben. Der Finanzminister sei bestrebt, dahin zu wirken, dass die staatlichen Fabriken der Privatindustrie keinen Wettbewerb machen. Allerdings dürfe auf der anderen Seite nicht übersehen werden, dass gerade der staatliche Betrieb im Interesse des Absatzes eine gewisse regelnde Wirkung ausübe. Er habe denn auch mit dem Handelsminister die Vereinbarung getroffen, dass den Fabriken des Staates ein gewisser Prozentsatz der Bestellungen zugewendet werde.

Uebrige europäische Länder.

— Die Regelung der Arbeitszeit für die französischen Eisenbahnangestellten. Der aus der Anregung des Parlaments hervorgegangene, wesentlich Wahl- und demagogische Zwecke verfolgende Gesetzentwurf mit einer Höchstarbeitszeit von zehn Stunden, den der Verkehrsminister Baudin früher halb und halb versprochen hatte zu vertreten, den aber jüngst der Finanzminister Caillaux wegen der voraussichtlichen Kosten von 70 000 000 Fr. jährlich durchaus ablehnte, findet im Januarheft der „Revue des deux mondes" aus der Feder des Direktors Noblemaire von der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn eine sachkundige Besprechung und Verurtheilung. Allgemein ist dabei der Nachweis von Interesse, wie eine schematische Regelung, zumal seitens eines unmöglich die einzelnen Verhältnisse genügend kennenden und berücksichtigenden Parlaments, Missstände und Nachtheile sogar für diejenigen mit sich bringen kann, zu deren Gunsten das Gesetz gemacht wird. Noblemaire legt die grossen Lasten dar, welche die Ausführung des von der Abgeordnetenkammer angenommenen Gesetzes dem Staatshaushalt auferlegen würde, falls der Senat die unverzeihliche Schwäche hätte, ebenfalls das Gesetz zu genehmigen. Zugleich weist der Verfasser verschiedene grobe Irrthümer in den von radikalen und sozialistischen Rednern auf der Tribüne vorgebrachten Zahlen nach. Am bemerkenswerthesten sind wohl die Darlegungen, wie das Gesetz in vielen Fällen zum Nachtheil statt zum Nutzen der „Beschützten" wirken würde. Dafür nur ein Beispiel. Nach der durch die Kammer beschlossenen Fassung wird die Arbeitsdauer für Maschinisten auf den Höchstbetrag von 10 Stunden innerhalb 24 Stunden festgesetzt, und zwar nicht im Durchschnitt auf einen Zeitraum von einigen Tagen, sondern für jeden einzeln genommenen Tag. Dazu wird noch bestimmt, dass die Wartezeit zwischen zwei Zügen als Arbeitszeit gerechnet wird, wenn sie weniger als 4 Stunden ausmacht. Nehmen wir an, sagt Noblemaire, ein Maschinist fährt von Dijon, wo er wohnt, um 5 Uhr Morgens ab und kommt in Lyon um 9 Uhr an. Der erste Zug, der ihn nach Dijon zurückbringen könnte, verlässt Lyon um 12 Uhr und ist um 4 Uhr in Dijon. Da die drei Ruhestunden zwischen den beiden Zügen in Lyon als Arbeitsstunden gelten, käme eine Gesammtarbeitszeit von 11 Stunden heraus. Der Maschinist darf also Mittags noch nicht wieder von Lyon abfahren. Statt um 4 Uhr Nachmittags in seiner Familie zurück zu sein und dort seine 16 Stunden Ruhe bis zum nächsten Morgen zu haben, muss er in Lyon ohne Beschäftigung einige Stunden länger verweilen und kann in sein Heim erst Abends, vielleicht erst in der Nacht zurückkehren. Aehnliche Ungereimtheiten würden sich viele ergeben.

— Schweizerische Bundesbahnen. Nach dem vor Jahresfrist erfolgten Uebergang der Centralbahn an den Bund wurde ihre Zuständigkeit dem Kreis II (Basel) der neu entstandenen Bundesbahnen übertragen, während der Betrieb vorerst noch der Gesellschaft verblieb. Die Generaldirektion der Bundesbahnen in Bern hat nun an das Personal des Kreises II ein Schreiben gerichtet, in welchem darauf hingewiesen wird, dass laut Vertrag, betreffend den freihändigen Rückkauf der Centralbahn durch den Bund, die Beamten und Angestellten der Centralbahn ohne weiteres zu den bisherigen Anstellungsbedingungen und thunlichst in gleicher Stellung in den Dienst des Bundes übergehen. Die Stellung des Personals werde somit nur darin verändert, dass sie nicht mehr mit Vertrag angestellte Beamte einer Privatgesellschaft, sondern Bundesbeamte sind, auf die vom 1. Mai 1903 ab auch die Bestimmungen des Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung finden werden. Das Schreiben

spricht die Erwartung aus, dass die Beamten mit der gleichen Pflichttreue, wie früher der Centralbahn, jetzt dem Bund dienen werden.

Der Bundesrath hat der von der Generaldirektion vorgelegten Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen die Genehmigung ertheilt.

Trotzdem die Nordostbahn am 1. d. Mts. in das Eigenthum des Bundes übergegangen ist und von diesem Zeitpunkt an das Netz von der Kreisdirektion III auf Rechnung des Bundes betrieben wird, besteht doch der Kreis III (Zürich) der Bundesbahnen noch nicht, und die Nordostbahn wird in ihrem ganzen Bestande wie bisher betrieben. Die „Thurgauer Ztg." bemerkt dazu, dass der Eisenbahnkreis III erst dann ins Leben treten wird, wenn auch die Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund übergegangen sein werden und neben dem Kreis III auch der Kreis IV thatsächlich vorhanden ist. Denn die Kreise III und IV, welche zusammen die Netze der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen umfassen, werden so eingetheilt sein, dass der vierte Kreis mit dem Sitze in St. Gallen einzelne heute noch von der Nordostbahn betriebene Linien und der dritte Kreis mit dem Sitz in Zürich einzelne bisherige Linien der bisherigen Vereinigten Schweizerbahnen erhält.

Seit 1. d. Mts. ist der Wagenkontroldienst und der Wagenabrechnungsdienst der im Bundesbetrieb stehenden Netze der schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn vereinheitlicht und der Centralwagenkontrole in Bern übertragen. Die Wagenkontrolbüros in Basel und Zürich bestehen aber unter Zuweisung besonderer Aufgaben einstweilen noch fort.

Der Kassendienst und das Rechnungswesen der Bundesbahnen, welche bis Ende 1901 noch von der eidgenössischen Finanzverwaltung besorgt wurden, sind am 1. d. Mts. auf die eigenen Dienstabtheilungen der Bundesbahnen übergegangen. Das Rechtsbüro bei der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat u. a. die Reklamationen, betreffend den Verkehr mit den ausländischen Bahnen, zu behandeln.

Die Firma der Bundesbahnen ist bereits durch das Rückkaufsgesetz festgelegt worden und lautet deutsch: „Schweizerische Bundesbahnen", französisch: „Chemins de fer fédéraux". Für die Wahl der Initialen S. B. B. war nach dem Berner „Bund" in erster Linie maassgebend, dass diese mit der Firmabezeichnung übereinstimmen. Im Hinblick auf die Erörterungen und neuen Vorschläge in der Presse sei wenig Aussicht vorhanden, dass die getroffene Wahl jetzt noch geändert werde. Die erste Nummer des Amtsblatts der S. B. B., das unter dem Titel „Eisenbahn-Amtsblatt" von nun an von der Verwaltung der S. B. B. herausgegeben wird, ist am 11. d. Mts. erschienen. Es enthält u. a. die Beschlüsse des Verwaltungsraths betreffs vorläufiger Organisation der Kreise II und III.

An die Generaldirektion der Bundesbahnen sind verschiedene Eingaben betreffs zu gründender schweizerischer Gesellschaften zum Betriebe des Schlaf- und Restaurationswagendienstes gelangt. Sie hat darauf geantwortet, dass sie durch bestehende Verträge noch bis 1903 und zum Theil noch länger gebunden und übrigens nicht gesonnen sei, für diesen Dienst auf den Bundesbahnen irgend ein Monopol zu schaffen.

— **Eisenbahnunfall bei Brindisi.** Am 12. d. Mts. stürzte ein Eisenbahnzug, welcher etwa 20 Arbeiter und Materialien zur Wiederherstellung der vor einem Monate eingestürzten Brücke über den Cillareysbach bei Brindisi mit sich führte, in den Bach. Bis Nachmittag wurden 4 Todte und 9 schwer Verletzte festgestellt. Der Maschinist des Zuges ist flüchtig geworden, der Heizer wurde verhaftet.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Einer der besten Kenner türkischer Verhältnisse, der General der Infanterie Freiherr v. d. Goltz, hat in der Zeitschrift „Asien" die Bedeutung der Bagdadbahn von den verschiedensten Gesichtspunkten aus beleuchtet. Danach gehöre die Vollendung der Eisenbahnlinie von Konstantinopel nach Bagdad zu den Lieblingsplänen des Sultans, der darin gewissermaassen eine Lebensaufgabe erblicke und der auch an der Absicht, die Ausführung mit deutscher Hilfe zu bewirken, festhalte. Die Bagdadbahn sei unstreitig für das türkische Reich von höchster Bedeutung. Der Sultan strebe danach, eine Centralisirung der Regierungsgewalt und eine feste Vereinigung der entlegenen Provinzen mit dem Reiche herbeizuführen; dazu gehören aber gute und schnell arbeitende Verbindungen. Die Bagdadbahn solle gewissermaassen das Rückgrat für das in neuerer Zeit begonnene anatolische Eisenbahnnetz abgeben. Wichtig sei dabei, dass Konstantinopel der Ausgangspunkt bleibe. Innerpolitische sowohl als Handelsinteressen sprechen für die Linie Konstantinopel-Bagdad. Die südlich des Taurus gelegenen fruchtbaren Länder sowie das alte Babylonien und Mesopotamien treten durch den Schienenweg über Konstantinopel in direkte Verbindung mit dem europäischen Eisenbahnnetze. Nicht zu unterschätzen sei die militärische Bedeutung der Bagdadlinie, auch würde mit dem Vordringen der Schienenwege in bis dahin unberührte Länder eine nach abendländischem Muster geordnete Verwaltung möglich. Die Bahntrasse ist kürzlich endgültig festgesetzt worden. Von Konia wird in östlicher Richtung der Taurus erreicht und überschritten, Adana ist das erste Ziel. Von hier aus geht es ostwärts ins Innere und dann jenseits der Küstengebirge nach Süden. Bei Nisib und Biridjek wird der Euphrat erreicht und nun der Weg durch die Ebenen südlich des Taurus nach der Gegend von Mardin und von dort direkt nach Mossul am Tigris genommen. Orfa, das alte Edessa, erhält eine Zweigbahn. Von Mossul führt der Weg am rechten Tigrisufer entlang in südlicher Richtung nach Bagdad. Der wichtige Grenzort Hanekin erhält eine Zweigbahn. Vor Bagdad wird der Euphrat wieder überschritten und an dessen rechtem Ufer die Richtung auf Besra gewählt. Dieser Hafenplatz ist aber als Endpunkt der Bahn ungeeignet und erhält deshalb nur eine Zweigbahn, die Hauptlinie wendet sich scharf südlich nach Kadhima am Ostende des Golfs von Kuweit, und damit ist der persische Meerbusen erreicht.

Die Länge der Linie von Konia bis Kadhima beträgt 2 400 km, ebenso viel wie die Entfernung von Berlin nach Konstantinopel. Die Gesammtstrecke von Haidar-Pascha bis zum persischen Golf beträgt 3 000 km, also so viel wie die Hälfte der ganzen sibirischen und zwei Drittel der kanadischen Pacificbahn. Die Schwierigkeit des Baues wird durch das wilde, zerrissene Land wesentlich erhöht, zwei grosse Gebirge müssen überschritten, zwei Brücken über den Euphrat, eine über den Tigris geschlagen werden. Die Gesammtkosten können auf rund 600 000 000 Fr. veranschlagt werden. Die türkische Regierung muss natürlich mit einer hinreichenden Garantie eintreten, und darin gerade liegt das grösste Hemmniss für den Baubeginn. Der Berg von Hindernissen wird hoffentlich durch die Zähigkeit und das Geschick der deutschen Konzessionsinhaber überwunden werden, aber der Weg dahin ist steil und lang. Man darf trotz des Naturreichthums der durchschnittenen Länder keine zu grossen Hoffnungen auf deren schnelles Aufblühen setzen. Eine Ansiedelung in Masse kann nicht in Aussicht genommen werden, weit versprechender ist eine Kolonisation durch heimische Elemente. Aus den dem Reiche verloren gegangenen Nordprovinzen sowie aus Kreta und dem Kaukasus ziehen die muselmännischen Familien gen Südosten ins Reich hinein. Die Schwierigkeit ihrer Ansiedelung fällt grösstentheils mit dem Bau der neuen Bahn fort; die menschenleeren, aber von Natur reichen Ebenen südlich vom Taurus, die sich unter anderem zur Baumwollenkultur eignen, werden ihnen eröffnet. Die neue Bahn wird anfänglich ihre Haupteinnahmen aus dem Ueberlandverkehr hernehmen müssen. Doch kann die indische Post und der Reisendenverkehr nach dem Orient das Unternehmen nicht tragen, und das Aufleben der durchzogenen Länder braucht Zeit. Deutsches Kapital allein kann den ungeheuren Aufwand nicht leisten, französische Betheiligung, die gesichert ist, wird nothwendig. Beide vereint, dürften der Anforderung gewachsen sein.

Die innere Erstarkung des türkischen Reiches kann den Deutschen aus politischen Gründen nur erwünscht sein, die Beziehungen Deutschlands zum türkischen Osten würden sich steigern, durch Vermehrung des Ansehens deutscher Arbeit und Intelligenz würden die Deutschen gewinnen. Deutsche Ingeniöre, Kaufleute u. a. m. fänden neue Beziehungen dorthin und ein lohnendes Feld der Thätigkeit.

— **Eisenbahn Kiachta-Peking.** Wie der „Hamb. Korresp." meldet, soll es jetzt Ernst werden mit der bereits im Vorjahre viel besprochenen Eisenbahnlinie Kiachta-Peking. Die Gesellschaft der chinesischen Ostbahn hat den Ingeniör Botscharow mit zahlreichem Personal zur Vornahme der Trassirungsarbeiten an Ort und Stelle abgesandt.

— **Eisenbahnen im Sudan.** Die Sudanregierung hat, wie der Münch. „Allg. Ztg." aus Kairo gemeldet wird, den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Berber am Nil und Suakin am rothen Meer beschlossen. Die Arbeiten werden so rechtzeitig begonnen werden, dass die Linie bereits im nächsten Jahre in Betrieb gesetzt werden kann.

— **Die Vergrösserung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten von Amerika** beträgt nach bestmöglichster Schätzung im Kalenderjahre 1901 4 518 Meilen (= 7 273,98 km) gegen 4 804 Meilen (= 7 734,44 km) im Jahre 1900 und 4 569

Meilen (= 7 355,09 km) im Kalenderjahre 1899. Doch sind zweifellos alle diese Zahlen zu niedrig bemessen, da es nach „Railroad Gazette" sehr schwer ist, in vielen Fällen vollständige Berichte zu erhalten. Im Kalenderjahre 1901 haben 342 Gesellschaften den Bau neuer Bahnen berichtet, im vergangenen Jahre 286 und im Jahre 1899 284. Der Staat Texas hat auch in diesem Jahre mit 537 Meilen (= 864,57 km) neuer Bahnen den Rekord davon getragen, darauf folgt das Oklahomaterritorium mit 398 Meilen (= 640,78 km) und dann Westvirginia mit 266 Meilen (= 428,26 km). In Kanada sind nach dem Berichte des Eisenbahnministers Ontario 658 Meilen (= 1 059,38 km) neue Bahnen von 163 Gesellschaften vollendet worden.

— **Südaustralische Eisenbahnen.** Wie „Engineering" mittheilt, ist bei diesen Bahnen nach dem Bericht des Eisenbahnkommissars ein beständiges Wachsen der Einnahmen zu verzeichnen, obwohl die Betriebslänge nur wenig zugenommen hat. Vor 6 Jahren besass Südaustralien 1 772 engl. Meilen Eisenbahn mit einer Einnahme von 986 500 £, Ende Juni 1901 besass es nur 14 engl. Meilen Eisenbahn mehr und die Roheinnahme war in diesem Betriebsjahr auf 1 236 616 £ angewachsen. Namentlich weist das letzte Betriebsjahr einen Reingewinn von 54 435 £ auf, obgleich grosse Summen für Arbeiten am Oberbau und für rollendes Material verausgabt werden mussten. Freilich trugen auch die höheren Kohlenpreise, die theureren Materialien, wie Schienen usw. zu einer starken Erhöhung der Ausgaben bei. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen um 6,75 %, aus dem Güterverkehr um 5,75 %, die Ausgabensteigerung belief sich auf 10,75 %. An Gütern wurden 1 628 444 t, darunter 349 573 t Mineralien, 51 094 t Getreide, 22 563 t Wolle befördert. Zwischen den Eisenbahnbezirken der verschiedenen Kolonien besteht ein fortgesetzter Wettbewerb im Verkehr in den Grenzgebieten. Südaustralien hat den allerdings vergeblichen Versuch gemacht, die Annahme einer einheitlichen Gütereintheilung und einheitlicher Tarife zu erreichen, um feindseligen Preisunterbietungen ein Ende zu machen. Nun soll eine zwischenstaatliche Kommission zur Prüfung dieser und ähnlicher Fragen ernannt werden. Zu wünschen wäre es, dass sie sich auch mit der noch immer ungelösten Frage einheitlicher Spurweite beschäftige, die doch früher oder später zur Nothwendigkeit wird. Unsere Quelle meint, dass es wichtiger wäre, den Reingewinn zur Bestreitung derartiger Ausgaben zu verwenden, als ihn, wie es jetzt geschieht, in die allgemeine Staatskasse fliessen zu lassen.

— **Der Pennsylvaniatunnel nach Long Island.** Der Plan, die Long Island Railroad durch einen Tunnel unter dem East River nach Newyork City hineinzuführen, ist dahin erweitert worden, dass man diesen Tunnel in westlicher Richtung weiter führen will, um ihn mit der Pennsylvania-Eisenbahn an irgend einer Stelle in Newjersey zu verbinden. Dieser Plan wird von „Railroad Gazette" des näheren beschrieben und durch einen Lageplan veranschaulicht. Danach sollen zwei eingleisige Tunnel unter dem Hudson geführt und die Hauptstation in der City von Newyork angelegt werden. Unter dem East River werden drei eingleisige Tunnel zur Verbindung mit Long Island gebaut. Sobald in Long Island guter Boden erreicht ist, wird dort von der Röhrenform zur gewöhnlichen Tunnelform übergegangen werden, so dass es dann billiger sein wird, die Gleise in einem Tunnel zu vereinigen, während es bei der Röhrenform billiger ist, zwei eingleisige Tunnel zu bauen. Vorläufig ist die Anlage der Hauptstation zwischen der 7. und 10. Avenue geplant. Die Steigungen sollen auf der Newjersey-Seite 1,2 %, auf der Long Island 1,5 % betragen. Die Tunnel werden an der Ostseite des Hudson ungefähr 80 Fuss unter dem Wasser, zwischen der 7. und 8. Avenue in Newyork City 45 Fuss unter der Erde, in Broadway 55 Fuss, in der 4. Avenue 60 Fuss unter der Erde, unter dem East River 30 Fuss unter dem Grunde des Flusses zu liegen kommen. Nach den sehr spärlichen Mittheilungen über die Tunnelbauten werden die Röhren in Zwischenräumen durch Pfeiler unterstützt, welche durch den Schlamm zum festen Untergrund hinuntergehen. Das Innere der Tunnel soll einen Durchmesser von 18 Fuss 6 Zoll erhalten, der Betrieb durch diese Tunnel wird natürlich ein elektrischer. Die Hauptstation auf Manhattan wird von der eben gegründeten Pennsylvania Newyork Extension Railroad Company und der noch zu gründenden Newjersey Railroad Company gebaut. Mit dem Bau wird begonnen, sobald die Genehmigung ertheilt ist.

— **Amerikanische Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 100 000 Pfund** (mehr als 50 t). Die Chicago- und Alton-Eisenbahn hat kürzlich in ihren Werkstätten in Bloomington einige interessante Plattformwagen aus Stahlblech mit 100 000 Pfund Tragfähigkeit gebaut. Der leitende Gedanke dabei war der, die grösste Tragfähigkeit mit dem geringsten todten Gewicht zu erreichen. Der Rahmen besteht aus gewöhnlichen gewalzten Platten, die durch Rundeisenstangen verstärkt sind, daher kann das Material für die Reparaturen dieser Wagen bequem beschafft werden. Diese Wagen haben eine Länge von 42 Fuss und eine Breite von 9 Fuss; ihr Boden liegt 4 Fuss 1,5 Zoll über dem Erdboden. Sie haben ein Gewicht von 33 900 Pfund und zeigten bei einer Probebelastung mit 112 251 Pfund alter gusseiserner Räder nur etwa 1 Zoll Durchbiegung. „Railroad Gaz." gibt in seiner Nummer vom 25. Oktober 1901 eine ausführliche Beschreibung der technischen Einzelheiten nebst Abbildungen.

— **Ueber die Betriebsergebnisse der Pullmann-Wagengesellschaft** entnehmen wir „Railr. Gaz." folgendes: Die Gesammteinnahmen während des Berichtsjahres (anscheinend Juli 1900 bis 30. Juni 1901) betrugen rund 18 000 000 D., dagegen die Ausgaben einschliesslich der Abschreibung auf die Wagen und sonstiges Eigenthum wegen der natürlichen Entwerthung nur rund 8 900 000 D., der Ueberschuss mehr als 7 750 000 D., so dass auf das Grundkapital von 74 000 000 D. eine Dividende von etwas mehr als 10 % kommt. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 9 618 438, die der gefahrenen Personenmeilen 335 742 267, was eine Vermehrung gegen das Vorjahr um rund 22 % bedeutet. Der Werth der Erzeugnisse der Wagenwerkstätten der Gesellschaft betrug rund 17 000 000 D. Die Gesammtzahl der in ihrem Dienst beschäftigten Personen belief sich auf 17 737. Zu den Direktoren der Gesellschaft gehören bekannte Eisenbahnkönige: die beiden Vanderbilt's, Pierpont Morgan u. a.

Allgemeines.

— **Eine eigenartige Personenstation** ist die neuerdings in Pittsburgh erbaute und in Betrieb genommene „Pennsylvania Union passenger station". Hinter einem die Eingangshalle enthaltenden, verhältnissmässig niedrigen Vorbau erhebt sich das 53,3 m breite, 107 m lange Hauptgebäude, welches über Schienenhöhe 11 Stockwerke hat. Dahinter schliesst sich die Halle zur Ueberdachung der Bahnsteige und Gleise an. Letztere scheinen vor Kopf zu endigen. Mindestens e i n e Linie führt aber am Stationsgebäude vorbei.

In dem von zwei Seitenstrassen zugänglichen Sockelgeschoss des Gebäudes sind Räume für Eilgut, Gepäck, Post und die Küchen. Darüber, in Bahnsteighöhe, folgt ein Geschoss mit den Wartesälen, Wirthschafts-, Wasch-, Aborträumen usw. Dann die zehn oberen Stockwerke des Thurmes. In ihnen sind die Geschäftsräume der den Bahnhof gemeinsam benutzenden Verwaltungen untergebracht.

Die Durchführung der riesigen Unternehmung, welche mit kostspieligen Gleishebungen verbunden war, wird in unserer Quelle, dem „Am. Eng. & Rr. J.", sehr gelobt: „ein sehr befriedigender und hübscher Endbahnhof".

— **Einen feuerfesten, ringförmigen Lokomotivschuppen** hat (nach „Am. Eng. & Rr. J.") die kanadische Pacificbahn gebaut. Er kann gewissermaassen als ein Gegenstück des Schuppens mit hölzernem Dach der Lake Shore & Michigan Southern Bahn, den wir in Nr. 91 S. 1411 Jahrg. 1901 d. Ztg. besprachen, betrachtet werden.

Der kanadische Schuppen enthält Holz nur im Fussboden an den Gruben, in den Gesimsen des Daches und in den Thoren. Die Wände sind massiv. Das Dach fällt pultartig von der Thorwand zur Fensterwand ab. Es ruht auf Gratsparren aus I-Eisen, die von je zwei eisernen genieteten Säulen in 7,4 m Abstand gestützt werden. Die Sparren tragen Pfetten von ähnlichem, schwächerem Profil und diese die Dachfläche aus Beton mit einer Abdeckung nach Art des Holzcementdaches. Die in 4,57 m von der Fensterwand angeordneten Schornsteine bestehen über dem Dach aus Thonrohr, unter ihm aus einem senkrecht beweglichen Theil aus Eisenblech. Weitere Rauchabführungsvorrichtungen sind nicht vorhanden.

Die Maasse des Schuppens sind knapp, jedoch ausreichend. Aeussere Thorwandtheilung 4,36 m, lichte Höhe an der Thorwand 6,56 m, an der Fensterwand 5,1 m. Die lichte Weite des Schuppens beträgt 22,56 m. Der Fussboden ausser den Theilen an den Gruben ist mit einer 0,25 m starken Schlackenschicht abgedeckt, was vielleicht nicht nachahmenswerth sein dürfte.

Im übrigen erscheint die bauliche Anordnung des den Eindruck einer Normalie machenden Schuppens sparsam und zweckmässig. Gegen die Lokomotivgase werden die Pfetten durch die Umhüllung mit Beton geschützt, die Gratsparren und deren Stützen sind sehr bequem zugänglich, also leicht in Anstrich zu erhalten.

Rechtsprechung.

— **Ansprüche der Eisenbahn gegenüber schädlichen Ausschachtungen in ihrer Nachbarschaft.** Die Firma H. & W.,

welche auf einem Grundstücke an der Staatsbahnlinie von P. nach T. eine Ziegelei betrieb, war gegen den ausdrücklich erklärten Widerspruch der Eisenbahnverwaltung mit ihren Thonausschachtungen so nahe an den Bahndamm herangekommen, dass dieser durch Abrutschungen geschädigt wurde. Durch die Wiederherstellung des Bahnkörpers, insbesondere durch Aufschütten von Sand und Abschrägen der Böschungen, entstanden dem Eisenbahnfiskus Auslagen von 2250 ℳ, für deren Erstattung er die gedachte Firma in Anspruch nahm. In dem hierüber geführten Rechtsstreite ist die Beklagte im ersten und zweiten Rechtszuge klagegemäss verurtheilt worden, und diese Entscheidung hat auf erhobene Revision beim Reichsgerichte endgültige Bestätigung gefunden. In den Entscheidungsgründen ist, wie wir dem „A. f. E." entnehmen, ausgeführt, dass der in Bd. 7 S. 266 der Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen ausgesprochene Satz: „in der Ertheilung der Konzession zum Eisenbahnbetriebe liegt die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt, dass sich die benachbarten Grundbesitzer diejenigen nachtheiligen Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssen, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar ist", auch hier platzgreife. Ob nun der Bodeneigenthümer im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt der benachbarten Eisenbahn gegenüber zu einer Duldung oder zu einer Unterlassung genöthigt werde, sei grundsätzlich gleichbedeutend. Müsse der Eigenthümer sich Eingriffe in sein Eigenthum, denen er sonst widersprechen dürfe, gefallen lassen, weil ohne sie der Betrieb der Eisenbahn nicht ausführbar sei, so dürfe er auch innerhalb seines Grundstücks nichts vornehmen, was voraussichtlich in seinen Folgen den Bestand der Bahnanlage und damit die Sicherheit des Betriebes gefährde. Mit Rücksicht darauf, dass die Beklagte durch ein Schreiben der Eisenbahnverwaltung auf die Möglichkeit eines durch ihre Ausschachtungen entstehenden Schadens aufmerksam gemacht worden sei, habe sie grob fahrlässig gehandelt, als sie die Ausschachtungen dennoch fortsetzte, und der klägerische Anspruch erscheine hiernach als rechtlich begründet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Elm-Gemünden zwischen den Stationen Sterbfritz und Jossa gelegene Haltepunkt Mottgers für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Entfernungen des Haltepunktes von den angrenzenden Stationen betragen von Sterbfritz 2,6 km und von Jossa 9 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. In Büches-Düdelsheim können fernerhin auch Fahrzeuge ver- und entladen werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr, für leer retourgehende Emballagen und als Viehausladestelle eingerichtete Station S. Sabba der Schleppbahn Triest-St. Andrae-S. Sabba ist vom 1. Januar d. J. ab auch für den Frachtgutverkehr in Stückgütern eröffnet worden.

Explosive Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Vom 1. Februar d. J. ab führt die an der Nebenbahn Strehlen-Grottkau gelegene Haltestelle Giersdorf die Bezeichnung Giersdorf, Kreis Grottkau.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 46 (Stargard-Cüstriner Eisenbahn) und Nr. 63 (a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Ferner sind an Nachträgen erschienen: Zu den Güterwagenparkverzeichnissen Nr. 39a (königliche Eisenbahndirektion Kattowitz) und Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) je der Nachtrag I; zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag 1. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 46 und Nr. 63 werden die im Januar 1899 bezw. April 1897 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer und durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" alle bis Ende 1901 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung usw." aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen Hannover, Cassel und Münster) und Nr. 110 (dänische Eisenbahnen). Zu den Kilometerzeigern Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nr. 74 und Nr. 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen) ist je der Nachtrag IV, zu dem Kilometerzeiger Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) der Nachtrag V, zu dem Kilometerzeiger Nr. 94 (königlich rumänische Eisenbahnen) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag I erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 8, 39 und 110 werden die älteren Kilometerzeiger nebst den zugehörigen Nachträgen und durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" die in der Zeit vom 1. Januar 1901 bis einschl. Dezember 1901 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung usw." aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 25 und Nr. III 26 vom 8. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend (Nr. III 25) die Sammlung von Vereins - Güterwagenparkverzeichnissen und (Nr. III 26) die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt vom 14. bis 16. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Vom 15. Januar 1902 ab werden die Stationen Bad Steben und Marxgrün der königlich bayerischen Staatsbahnen sowie eine Anzahl Stationen der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen Elberfeld, Erfurt, Essen und Frankfurt a/M. und der pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zoll-

inländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz vom 1. Juni 1901 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Kattowitz, den 12. Januar 1902. (176)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Vom 25. Januar d. J. ab werden für den Artikel Zuckerrübenfutterschnitzel, getrocknete, im Versande von der Station Waghäusel der badischen Staatseisenbahnen nach sämmtlichen nördlichen Verbandsstationen des Tarifheftes Nr. 4 — ausgenommen die Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn — die Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) bei der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. Januar 1902. (177)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup und Hvidding-Vedsted.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1902 werden die Stationen Osterholz und Obernkirchen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn in den Ausnahmetarif 4, die Station Rummenohl des Direktionsbezirks Elberfeld, die Station Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen und die Station Misburg des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 9 des oben bezeichneten Gütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 13. Januar 1902. (178)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1902 gelangt folgender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 5 b
für

Sand und Granitsteine, roh, roh behauen;
Granitwürfel als Strassenpflaster;
Gips und Kalksteine;
Sandsteinplatten für Trottoirs und Fluren;
Dolomitbruchsteine und Dolomitschotter.

Nach und von	Heidelberg Hauptbahnhof
	Mark für 100 kg
Miltenberg . . .	0,34

Dieser Frachtsatz findet nur bei der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für jeden einzelnen Wagen Anwendung; ergibt jedoch die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zum Satze des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

München, den 10. Januar 1902. (179)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Für Hohlglas des deutschen Spezialtarifs II im Verkehr nach Frankreich treten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen am 20. Januar nachstehende Frachtsätze in Kraft:

	Franken pro Tonne
Petershain - Alt-Münsterol Gr.	35,90
Rietschen- „ „	37,80
Senftenberg- „ „	35,30
Strassgräbchen-Alt-Münsterol Gr. . .	34,40

nur gültig für die französischen Gebiete c und d.

Weitere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Strassburg, den 11. Januar 1902. (180)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Verband.

Die Station Hüfingen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen wird vom 1. Februar 1902 ab mit neuen Entfernungen in das Heft 2 des südwestdeutschen Thiertarifs (Reichsbahn-Baden) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 10. Januar 1902. (181)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

In den Verbandsgütertarif Theil I Abth. A vom 1. Januar 1893 wird mit sofortiger Gültigkeit folgende Verbandsbestimmung III zu § 52 neu aufgenommen: „In den Niederlanden verlängert sich die Lieferfrist für Frachtgut um 24 Stunden, wenn ein Sonntag oder Feiertag dazwischen fällt. Als gesetzliche Feiertage gelten in den Niederlanden: Neujahr, Ostermontag, Himmelfahrt, Pfingstmontag und Weihnachten (25. und 26. Dezember).“

Elberfeld, den 10. Januar 1902. (182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr.
(Gruppen VII/VIII: Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann-Saarbrücken.)

Am 15. Januar d. J. erscheint der 7. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Mai 1899. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gogarten und Ohl-Rönsahl des Direktionsbezirks Elberfeld sowie anderweite Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag auch zum Preise von 20 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 13. Januar 1902. (183)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Salzdetfurth (Direktionsbezirk Hannover) in den direkten Verkehr mit den Stationen der Altdamm-Kolberger und Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 12. Januar 1902. (184)
Königliche Eisenbahndirektion.
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und den Nebengebührentarif, unter Aufhebung des Theiles I, Abtheilung B vom 1. September 1896 und der dazu erschienenen Nachträge in Kraft.

Für die Artikel Schwellen und Stufen der Tarifposition Steine (auch Marmor) tritt — abgesehen von dem Ausfuhrverkehr über die belgischen Häfen und Terneuzen — durch Versetzung aus dem Spezialtarif III in den Ausnahmetarif 4 eine Tariferhöhung ein. Diese ist erst vom 1. März d. J. an wirksam.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Der Preis des neuen Tarifs beträgt 1 ℳ.

Cöln, den 10. Januar 1902. (185)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Lebach für den Kohlenversand in den Saarkohlentarif Nr. 14 aufgenommen.

Der Schnittfrachtsatz A bis Schnittpunkt beträgt 87 Cts. für 100 kg. (186)

St. Johann-Saarbrücken, 14. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ein Nachtrag III zum Binnengütertarif ist ausgegeben worden. Derselbe ist vom 1. März 1902 gültig und enthält insbesondere die infolge der Erhöhung der kilometrischen Entfernungen der Station Basel in verschiedenen Ausnahmetarifen eintretenden Erhöhungen der Frachtsätze.

Strassburg, den 11. Januar 1902. (187)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von roher Baumwolle und Baumwollenabfällen in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Stationen Altona, Brake (Oldenburg), Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhaven, Elsfleth, Emden, Emden Aussenhafen, Geestemünde, Hamburg B.,

Harburg H. und U. E., Leer, Nordenham, Papenburg, Stettin, Central-Güterbahnhof, Swinemünde und Vegesack (Grohn=) nach der Station Herby (zur Durchfuhr nach Russland bestimmt) ermässigte Ausnahmesätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen nähere Auskunft geben.

Hannover, den 15. Januar 1902. (188)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch - hessischer Güterverkehr.
(Gruppen VI/VII.)

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die an der Strecke Marienheide-Wipperfürth gelegenen Stationen Gogarten und Ohl=Rönsahl in den Tarif aufgenommen.

Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 13. Januar 1902. (189)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Brody (Bhf.) trs.	
für Sendungen von Stationen	
a) der Linie Radziwilow-Ozerjany (exkl.)	193 ₰
b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	155 „
von Podwoloczyska (Bhf.) trs.	
für Sendungen von Stationen	
a) der Linie Woloczysk - Proskurow (exkl.)	209 ₰
b) von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen . . .	166 „
von Nowosielitza (Bhf.) trs.	225 ₰

Für den Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden=Elbkai sind dieselben um 28 ₰ zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 14. Januar 1902. (190)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch - französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Tariftheil III, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 gelangt je ein Nachtrag I zum Tariftheil III, Heft 1 und 2 vom 1. März 1899, enthaltend Aenderungen der Tarifbestimmungen sowie der Reexpeditions- und Tariftabellen zur Einführung.

Für die in den Tariftheil III, Heft 1 neu aufgenommenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Olmütz (St. B.) und Olmütz=Hodolein sind die im „Gemeinschaftlichen Hefte" vom 1. März 1900 für Olmütz K. F. N. B. und St. E. G. enthaltenen Kilometerdistanzen maassgebend.

Exemplare der Nachträge I sind bei den betheiligten österreichischen bezw. ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern bezw. 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Januar 1902. (191)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für die Beförderung von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im österr.-ungar.-schweizerischen und im österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbande.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 wird für Transporte von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre

von a) Wien I K. E. B. (Westbahnhof),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Buda=Császárfürdökitérö, O=Buda=Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen,

nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), sowie nach Stationen der französ. Ostbahnen

ein Frachtnachlass
ad a) von 8 Centimes pro 100 kg,
ad b) „ 13 „ „ 100 „

von den Frachtsätzen der Tarife Theil III, Heft 1 und 2 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes beziehungsweise des österreichisch - ungarisch-französischen Verbandes im Rückvergütungswege gewährt.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist, und zwar:
ad a) an die k. k. Staatsbahndirektion Wien,
ad b) an die Direktion der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest.

Wien, am 9. Januar 1902. (192)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Vergebung einer eisernen Brückenkonstruktion.

Für die Unterführung der Lehener und Albertstrasse im Personenbahnhofe Freiburg im Breisgau soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktion, eine fünfgleisige Bahnbrücke von 15,0 m Lichtweite, vollwandigo Bogenträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von zusammen 182 800 kg Flusseisen, Gusseisen und Stahl vergeben werden.

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, zur Einsicht auf. Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung durch Postanweisung von 2 ℳ nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktion enthalten sollen, sind bis längstens

Donnerstag, den 30. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf eine Eisenkonstruktion" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Freiburg, den 14. Januar 1902. (193)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 900 000 kg
karbolsäurehaltigem Theeröl
ist zu vergeben. Die Bedingungen können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Angebote verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Theeröllieferung" versehen, bis
22. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,
portofrei einzureichen sind.

Heilbronn, den 9. Januar 1902. (194RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung der Lieferung von 5 990 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 8 140 m Gurte, 266 m Teppichstoff, 11 570 m Plüsch, 7 280 m Fensterzug- und Windfangborde, 3 490 Stück Quasten zu Fensterzügen und Armschlingen, 28 700 m Naht- und Plattschnur, 750 Stück Gardinenbindeschnur, 1 150 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 3 700 kg Waldwolle, 392 750 Stück Schmierpolster, 1 575 kg ungesponnene Schafwolle und 420 kg Pferdehaare für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann=Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung hierselbst, Domhof 28, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gardinenstoff etc." versehen bis zum 6. Februar d. J., Vormittags 10½ Uhr, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 13. März d. J., Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 6. Januar 1902. (195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 7. | 22. Januar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Allgemeine Bedingungen für den Wagenverkehr zwischen den preuss.-hess. Staatsbahnen und den anschliessenden Privatneben- und Kleinbahnen.
Umbau der Saarbrücke bei Hanweiler.
Ueber das Aufhalten von Eisenbahnzügen in Endbahnhöfen durch Sandgleise.
Nachrichten:
Deutschland: Der preuss. Eisenbahnetat. — Die Interpellation über das Altenbekener Eisenbahnunglück. — Die Kolonialbahnfrage im Reichstage. — Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Lokomotivbestellungen der preuss. Staatsbahnen. — Verdächtigung deutscher Bahnverwaltungen. — Sparsamkeitserlass der bayer. Staatsbahnverwaltung. — Eisenbahnprojekt Garmisch-bayer. Landesgrenze über Mittenwald. — Verkehr im Lagerhaus München-Südbahnhof. — Württemberg. Nebenbahngesetzentwurf. — Verwendung weiblicher Personen im württemberg. Eisenbahndienst. — Main-Neckarbahn. — Berlin-Neapel-Express. — Frachterstattungen von russ. Eisenbahnverwaltungen.
Oesterreich: Einführung der selbstthätigen Luftsaugbremse der Vacuum Brake Cie. — Der Etat des Eisenbahnministeriums.
Ungarn: Regelung der Bezüge u. der Arbeitsdauer der Bediensteten der ungar. Staatsbahnen. — Beschränkung von Umladungen der Obst-, Kartoffel- u. Grünzeugtransporte in loser Schüttung. — Eisenbahnbeamten-Fachkursus. — Ausführung elektr. Eisenbahnen durch die Firma Ganz & Cie. in Budapest. — Personalnachrichten.
Uebrige europäische Länder: Einnahmen der belgischen Staatsbahnen. — Fahrscheine der belgischen Eisenbahnen. — Neue Frachtguteintheilung in Frankreich. — Platzwahrung auf der französ. Westbahn. — Verstaatlichung der schweizer. Nordostbahn. — Lötschbergbahn. — Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen. — Schenkung für die Erholungsstation Grubisbalm am Rigi.
Fremde Welttheile: Mekkabahn. — Deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn.
Bagdadbahn.
Amtliche Bekanntmachungen.

Allgemeine Bedingungen für den Wagenverkehr zwischen den preussisch-hessischen Staatsbahnen und den anschliessenden Privatneben- und Kleinbahnen.

Die stetige Vermehrung von Privatnebenbahnen und Kleinbahnen innerhalb des von den preussischen Staatsbahnen durchzogenen Gebietes bedingte dauernde Verhandlungen zwischen den einzelnen Privatbahnen und denjenigen königlichen Eisenbahndirektionen, an deren Netz sie anschlossen, über die Bedingungen, unter welchen der Uebergang und die Benutzung der preussischen Staatsbahnwagen zu gestatten sei. Bei der Neuheit der ganzen Sache war es nicht zu verwundern, dass die einzelnen königlichen Eisenbahndirektionen den Privatbahnen gegenüber nach verschiedenen Gesichtspunkten bei der Bemessung sowohl des vorzuhaltenden Wagenmaterials, als der Höhe der zu leistenden Entschädigung verfuhren. Da bei den Privatbahnen naturgemäss das Bestreben obwaltete, überall die günstigsten Bedingungen in dieser Beziehung zu erreichen, so entwickelte sich bald ein unliebsamer und zeitraubender Schriftwechsel. Es machte sich daher bei den preussischen Staatsbahnen in gleicher Weise wie bei den Privatbahnen das Bedürfniss geltend, die vorliegenden Fragen nach einheitlichen Gesichtspunkten zu beantworten. Aus diesem Anlass beauftragte der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 23. Februar 1898 eine Anzahl von Direktionen, einen Entwurf einheitlicher Grundsätze über die Voraussetzungen und Bedingungen der Wagenbenutzung und des Wagenüberganges im Verkehre mit Privatneben- und Kleinbahnen auszuarbeiten. Dabei sollte es sich zunächst nur um Güterwagen, nicht auch um Personenwagen handeln. Aufgabe der Verhandlungen war die Anbahnung eines engeren Verhältnisses zwischen den Staatsbahnen und den Privatbahnen, als solches das Vereins-Wagenübereinkommen begründet. Insbesondere glaubte man dahin streben zu müssen, ein so verwickeltes gegenseitiges Abrechnungsverfahren, wie es das Vereins-Wagenübereinkommen bedingt, zu vermeiden und sich gegenseitig möglichst die unumschränkte Verfügung über den in Frage stehenden Wagenpark vorzubehalten. Bei aller Rücksichtnahme auf die finanziellen Kräfte und die wirthschaftlichen Aufgaben der Privatbahnen musste die Staatsbahn jedoch Vorsorge treffen, dass ihr Wagenpark nicht in einem ihre Interessen schädigenden Umfange in Anspruch genommen werde.

Dies vorausgeschickt, blieb zunächst zu prüfen, inwieweit die schon vorhandenen rechtlichen Bestimmungen und Normen zu beachten oder zur Erledigung der vorliegenden Aufgabe verwendbar seien. Dabei war zwischen Nebenbahnen und Kleinbahnen zu unterscheiden. Während für die letzteren nur die Vorschriften der Landesgesetzgebung maassgebend sind, kommen für die Nebenbahnen auch die Bestimmungen der Reichsverfassung (Art. 44) und das Vereinsrecht in Betracht.

Das Vereinsrecht unterscheidet bezüglich des Wagenverkehres zwischen solchen Nebenbahnen, welche selbständige Mitglieder des Vereins sind, z. B. Altdamm-Colberg, Stargard-Cüstrin, und solchen, auf welche die Vereinseinrichtungen in ihrem Verkehre mit den Vereinsbahnen Anwendung finden und zwar Nebenbahnen mit selbständigem Wagenpark und Nebenbahnen, deren Wagenpark als Theil des Wagenparks der anschliessenden Vereinsverwaltung anzusehen ist (§ 6 der Vereinssatzungen). Für Nebenbahnen, welche selbständige Mitglieder des Vereins sind oder ihm zwar nur angeschlossen sind, aber doch einen selbständigen Wagenpark besitzen, bedarf es besonderer Bestimmungen für die Wagenbenutzung nicht, da das Vereins-Wagenübereinkommen Platz greift. Wohl aber sind besondere Bestimmungen erforderlich für diejenigen Nebenbahnen, welche ihre Wagen in den Wagenpark einer Vereinsbahn einzustellen haben. Der § 6 der Vereinssatzungen enthält keine Vorschriften über die ausserdem zu stellenden Bedingungen. Wie aus seiner Entstehungsgeschichte jedoch zu entnehmen ist, war man davon ausgegangen, dass es lediglich Sache der anschliessenden

Vereinsbahn sei, diese Bedingungen mit der Anschluss suchenden Nebenbahn zu vereinbaren, und dass eine Beschränkung nur insoweit vorhanden sei, als durch diese Bedingungen nicht die Theilnahme an den betreffenden Vereinseinrichtungen unmöglich gemacht werden dürfe. Die betreffende Bestimmung des § 6 a. a. O. entsprang einem Antrage der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche mit Rücksicht auf die unverhältnissmässigen Vortheile, die der Anschluss an den Verein den kleinen Bahnen insbesondere in Bezug auf den Wagenübergang gewähre, forderte, dass nur diejenigen Bahnen angeschlossen werden sollten, welche eine zusammenhängende Länge von mindestens 100 km sowie eine normale Spurweite besässen und so angeschlossen seien, dass ein unmittelbarer Wagenübergang stattfinden könne. Dieser Antrag wurde von einem Unterausschusse des früheren Satzungsausschusses als zu weit gehend abgelehnt (Verhandlung Dresden, 13. September 1889) und dabei die noch gegenwärtig bestehende, durch die Generalversammlung vom Juli 1890 genehmigte Fassung vorgeschlagen. Der Satzungsausschuss hat dann im wesentlichen daran festgehalten, dass Voraussetzung für den Anschluss an die Vereinseinrichtungen die Einstellung des Wagenparks der antragstellenden Verwaltung in den Wagenpark einer Vereinsverwaltung sein müsse. Von der Erfüllung dieser Bedingung ist nur in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen (Umfang des Unternehmens, Grösse des Wagenparks usw.) abgesehen worden. Auch die grundsätzliche Frage, ob schmalspurige Strecken von Nichtvereinsbahnen an den betreffenden Einrichtungen des Vereins theilnehmen könnten, ist geprüft und dahin beantwortet worden, dass die Theilnahme dieser Bahnen nur unter besonderen Umständen als Ausnahme zuzulassen sei (Protokoll 36 Ziffer V). Bezüglich der Zulässigkeit des Anschlusses von Kleinbahnen nach § 6 der Vereinssatzungen ist zunächst von einer grundsätzlichen Entscheidung abgesehen und eine Stellungnahme von Fall zu Fall vorbehalten worden; man war jedoch dahin einig, dass bei der Prüfung möglichst streng zu verfahren und die Zulassung nur ausnahmsweise zu genehmigen sei (Protokoll 44 Ziffer IV, vergl. auch Protokoll 49 Ziffer III—V).

Die zweite zu beachtende Norm ist die Reichsverfassung. Nach Art. 44 daselbst sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einzurichten. Auch diese Vorschrift überlässt die Vereinbarung der Bedingungen, unter welchen der an sich gebotene Uebergang stattfinden soll, namentlich auch in Bezug auf die Entschädigung, der freien Vereinbarung der Parteien. Dieser Artikel muss auch auf diejenigen Nebenbahnen Anwendung finden, welche zu dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in irgend einer satzungsmässigen Beziehung nicht stehen. Es bleibt jedoch hervorzuheben, dass die Verpflichtung des Art. 44 sich auf die wechselseitige Uebernahme beladener und Rücknahme eigener leerer Wagen beschränkt; sie zwingt keineswegs dazu, die Wiederbenutzung beladen übergegangener Wagen zu gestatten oder etwa leere Wagen einer anderen Bahn zur Beladung zuzuführen. In dieser Beziehung können nur wechselseitige Vereinbarungen eine verpflichtende Unterlage schaffen.

Die preussische Landesgesetzgebung enthält Bestimmungen über den wechselseitigen Wagenübergang überhaupt nicht. Sie verlangt nur, dass die Eisenbahngesellschaft die Bahn nebst den Transportanstalten fortwährend in solchem Stande erhält, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen kann, eine Verpflichtung, zu deren Erfüllung sie im Verwaltungswege anzuhalten ist (§ 24 des Gesetzes vom 3. November 1838).

Für die Nebenbahnen besteht sonach im Gebiete des preussischen Staatsbahnnetzes nach Art. 44 der Reichsverfassung und theilweise auch nach den Vereinssatzungen die Berechtigung, den Uebergang beladener Wagen auf ihre Strecken fordern zu können. Keine dieser Bestimmungen kann jedoch auf die Kleinbahnen, welche gemäss den Vorschriften des Gesetzes vom 28. Juli 1892 genehmigt und hergestellt sind, Anwendung finden. Diese Kleinbahnen gehören nicht zu den Eisenbahnen, welche im Interesse der Landesvertheidigung oder des allgemeinen Verkehrs für nothwendig zu erachten sind; sie unterliegen daher nicht der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung durch das Reich, sondern nur den Bestimmungen der Landesgesetzgebung. Das preussische Kleinbahngesetz enthält keine Bestimmungen über den Uebergang von Betriebsmitteln. Wollte man den Uebergang gestatten, wozu sich bald die Nothwendigkeit ergab, so bedurfte es besonderer Vereinbarungen.

Der Versuch, einheitliche Bedingungen für den Wagenübergang für alle Privatbahnen (Neben- und Kleinbahnen) auszuarbeiten, musste mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen sowie der wirthschaftlichen Bedeutung der beiden Bahngattungen aufgegeben werden. Es wurden daher zunächst „Allgemeine Bedingungen für den Wagenübergang auf Kleinbahnen“ aufgestellt und durch Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. April 1900 genehmigt, nachdem vorher die Vertretungen der Kleinbahnunternehmungen darüber gehört worden waren. Die später ausgearbeiteten „Bedingungen über die Benutzung von Güterwagen auf Nebenbahnen“ sind durch Erlass vom 31. Dezember 1901 gebilligt. Der Verschiedenheit der rechtlichen Stellung der beiden Bahngattungen ist bereits durch die Benennung der Bedingungen Rechnung getragen. Während bei den Kleinbahnen von Bedingungen über den Wagenübergang gesprochen wird, behandeln die Bedingungen für Nebenbahnen nur die „Benutzung“ von Güterwagen, da die Verpflichtung zur Gestattung des Wagenübergangs als gegeben vorausgesetzt ist. Abgesehen davon, dass der Uebergang von Güterwagen auf Kleinbahnen nur bei Vorliegen einiger technischen Voraussetzungen, welche den Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen im Vereinsgebiet entnommen sind, gestattet werden soll, ist der Wagenübergang und die Wiederbenutzung davon abhängig gemacht, dass beide Bahngattungen eine ihrem Gesammtverkehre entsprechende Anzahl von normalspurigen Güterwagen beschaffen. Bei schmalspurigen Nebenbahnen jedoch und bei Kleinbahnen, welche bereit und thatsächlich imstande sind, die übergebenen Wagen allgemein innerhalb der für die Anschlussstation geltenden Ladefristen zurückzugeben, oder welche einen nennenswerthen Uebergangsverkehr nach und von den Strecken der Staatsbahnen nicht haben, kann von der Verpflichtung zur Beschaffung eines über den Bedarf für den eigenen Binnenverkehr hinausgehenden Wagenparks abgesehen werden. Im übrigen bleibt auch besondere Vereinbarung vorbehalten, unter welchen technischen Voraussetzungen und Bedingungen der Uebergang von normalspurigen Wagen auf Schmalspurbahnen mittelst Rollbockbetriebs gestattet und auf welche Strecken er beschränkt werden soll. Die beschafften Wagen sind, soweit sie nicht ausschliesslich dem Binnenverkehr der Privatbahn dienen, in den Staatsbahnwagenpark einzustellen. Jedoch ist es zulässig, auch die für den Binnenverkehr erforderlichen Wagen einzustellen. Diese Wagen werden mit dem Namen des einstellenden Direktionsbezirkes und der Ordnungsnummer unter Fortlassung der Buchstaben K P E V und des heraldischen Adlers bezeichnet. Ausserdem wird an den Stirnwänden und Langträgern die abgekürzte Eigenthumsbezeichnung der Privatbahn angebracht.

Besondere Schwierigkeiten bot es, einen zutreffenden Maassstab für die Anzahl der von der Privatbahn zu beschaffenden Wagen zu finden. Es wurde betont, dass die Privatbahnen unter allen Umständen von vornherein über den Umfang der von ihnen zu fordernden Wagenbeistellung unterrichtet sein

müssten, da nach Beendigung des Bahnbaues für sie geradezu die Unmöglichkeit vorliege, noch Mittel für die Beschaffung von Wagen flüssig zu machen. Zur Aufbringung weiterer Mittel würden Kommunalverbände oder Aktionäre um so weniger geneigt sein, als sie während des Baues Einnahmen aus den aufgewendeten Kapitalien noch nicht bezogen hätten. Jedenfalls würde es zeitraubender Verhandlungen bedürfen, und manchmal sich die Unternehmer auch trotz noch so hoher Verzugsstrafen der Unmöglichkeit gegenübersehen, weitere Wagen vorzuhalten. Da die Berechtigung dieser Einwendungen nicht verkannt werden konnte, wurde die Feststellung der Anzahl der für die ersten vier Betriebsjahre vorzuhaltenden normalspurigen Güterwagen den Ermittelungen gelegentlich des Konzessionsverfahrens vorbehalten. Es erschien dies angängig, weil durch die gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften die Betheiligung der Eisenbahnverwaltung bei diesem Verfahren gewährleistet und dies auch der einzige Zeitpunkt ist, in welchem die Feststellung der Anzahl der erforderlichen Betriebsmittel möglich und die Beschaffung dieser Anzahl noch durchführbar erscheint. Nach Ablauf der ersten vier Jahre wird die Anzahl der vorzuhaltenden Güterwagen von dem thatsächlich ermittelten Verkehrsbedürfniss der Privatbahn abhängig gemacht. Zum Zwecke dieser Ermittelungen sind von den Uebergangsstationen fortlaufend Nachweise aufzustellen, getrennt nach offenen und bedeckten Wagen, aus welchen hervorgeht, welchen Aufenthalt die Wagen auf der Privatbahn nach Tagen und Stunden gehabt haben. Hiernach werden am Schluss eines jeden Betriebsjahres die Gesammtaufenthaltszeiten der Wagen der einzelnen Gattungen festgestellt. Der Gesammtaufenthalt der übergegangenen Wagen jeder Gattung, getheilt durch 365, ergibt den Wagenbedarf der Privatbahn. Dem so ermittelten Wagenbedarf wird bei Nebenbahnen noch ein 6 prozentiger Zuschlag für in Reparatur stehende Wagen zugerechnet. Ausserdem können die Privatbahnen verpflichtet werden, Wagen besonderer Bauart vorzuhalten, wenn bei ihnen ein regelmässiger oder zu gewissen Zeitabschnitten wiederkehrender Versandverkehr, z. B. für Langholz, Trägereisen usw., vorliegt, welcher derartige Wagen erfordert. Dagegen kann ihnen die Vorhaltung des Wagenparks für einen sogenannten Pendelverkehr — z. B. Verkehr zwischen einer Zeche und einer bestimmten Fabrik — überlassen werden. Eine anderweite Feststellung der vorzuhaltenden Wagenzahl soll in der Regel nur in Zeitabschnitten von vier Jahren dergestalt stattfinden, dass der durchschnittliche Wagenbedarf der letzten vier Jahre für den Wagenbedarf der nächsten vier Jahre maassgebend wird. Nur bei bedeutenden, den Verkehr beeinflussenden Aenderungen des Privatbahnunternehmens kann auch in der Zwischenzeit eine anderweite Regelung eintreten. Die nach vorstehenden Ermittelungen zu beschaffenden Wagen müssen den jeweiligen Normalien der Staatseisenbahnverwaltung für Neubeschaffungen entsprechen und binnen Jahresfrist nach ergangener Aufforderung zur Einstellung übergeben werden, widrigenfalls für jeden Tag der Verspätung und jeden Wagen eine Verzugsstrafe von 1 ℳ. zu entrichten ist.

Die Einstellung der Wagen gewährt beiden Theilen das Recht, die wechselseitigen Wagen wie eigene benutzen zu können. Dritten Bahnen gegenüber übernimmt die Staatseisenbahnverwaltung die Vertretung der Privatbahnen in allen Angelegenheiten der Wagenbenutzung, insbesondere hinsichtlich der Wagenmiethevergütung. Die Privatbahn gilt als Strecke der anschliessenden Staatsbahn, welche für eigene Rechnung die Miethevergütungen für die eingestellten Wagen einzieht und die Forderungen dritter Bahnen übernimmt.

Entsprechend der Verschiedenartigkeit der Aufgaben der Nebenbahnen und Kleinbahnen war die Entschädigung für die Vorhaltung und Benutzung der Wagen für jede Bahngattung nach besonderen Gesichtspunkten zu bemessen. Es bestand die Absicht, die Entwickelung der Kleinbahnen auch bezüglich der Bedingungen für die Wagenbenutzung nach Möglichkeit zu fördern, damit sie ihrem Hauptzweck, den Verkehr innerhalb örtlich begrenzter Bezirke zu heben und zu vermitteln, gerecht werden könnten. Auch mit Rücksicht darauf, dass sie den Hauptbahnen gegenüber im wesentlichen nur die Stellung von Zubringern einnehmen, glaubte man die von ihnen zu leistenden Entschädigungen auf das geringste Maass festsetzen zu können, wenigstens solange, bis man weitere Erfahrungen gesammelt haben werde. Den Nebenbahnen, welche neben den lokalen auch allgemeinen Verkehrs- sowie militärischen Interessen zu dienen haben, gleich ausserordentliche Vergünstigungen zu gewähren, lag ein Anlass nicht vor. Unter Berücksichtigung dieser Momente wurde folgendes bestimmt.

Die Kleinbahn erhält von der Staatsbahn für jeden eingestellten Wagen eine jährliche Vergütung, welche auf 4 % seines Beschaffungspreises festgesetzt ist. Die Staatsbahn übernimmt ausserdem die Unterhaltung der eingestellten Wagen einschliesslich der Erneuerung der Achsen und Radreifen sowie der Kosten der bahnpolizeilichen Untersuchung. Der Kleinbahn obliegt nur die Uebernahme der Wiederherstellungskosten von Beschädigungen, welche auf ihren Strecken eingetreten sind, sowie der Ersatz für auszumusternde Wagen. Ausserdem wird der Kleinbahn für die Benutzung eines jeden — eigenen oder fremden — Wagens, der auf ihre Strecken übergeht, eine miethefreie Zeit von 24 Zeitstunden gewährt; erst für jede weitere Stunde des Aufenthalts wird ihre eine Zeitmiethe von 10 ₰ in Rechnung gestellt. Für Wagen, welche beladen übergegangen und wiederbeladen zurückkehren, ist eine miethefreie Benutzungsfrist von 48 Stunden zugestanden. Die Nebenbahnen dagegen erhalten keine Entschädigung für die eingestellten Wagen und haben die Wiederherstellungs- und Ersatzkosten gemäss den Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens zu tragen. Sie müssen ferner für jeden fehlenden bedeckten Wagen eine Entschädigung von jährlich 296 ℳ. und für jeden fehlenden offenen Wagen von jährlich 253 ℳ. entrichten, wenn die Aufschreibungen ergeben haben, dass die Zahl der eingestellten Wagen dem Verkehrsbedürfnisse der Nebenbahn im verflossenen Jahre nicht genügt hat. Für über den Bedarf eingestellte Wagen wird nur dann eine Entschädigung von der Staatsbahn in gleicher Höhe geleistet, wenn auch während des Zeitraumes vom 1. September bis 30. November ein Ueberschuss über den für diesen Zeitraum ermittelten Bedarf vorhanden war. Dagegen ist für den Lauf und den Aufenthalt der leer oder beladen zugeführten Wagen auf der Nebenbahn eine Miethe nicht zu entrichten. Neben- und Kleinbahnen, welche Wagen nicht eingestellt haben, werden wie Privatanschlüsse behandelt; sie haben nach Ueberschreitung der ihnen gewährten Ladefristen das tarifmässige Standgeld zu zahlen.

Unter vorstehenden Voraussetzungen übernimmt die Staatsbahn die Versorgung der Privatbahn (Neben- und Kleinbahn) mit leeren Wagen für den Uebergangsverkehr nach Strecken der Staatsbahnen und gesteht der Privatbahn das Recht auf Wiederbenutzung der ihr beladen zugeführten Wagen für diesen Verkehr zu. Im Falle der Einstellung sämmtlicher Wagen wird auch der Binnenverkehr der Privatbahn mit Wagen versorgt. Die Versorgung der Privatbahn mit Güterwagen erfolgt selbstverständlich nur in demselben Umfange, wie die Versorgung der Stationen der anschliessenden Staatsbahnstrecken. Die Privatbahn hat an einem etwa eintretenden Wagenmangel theilzunehmen, sie darf ihren Versendern und Empfängern bezüglich der Gestellung der einzelnen Wagen und Wagengattungen, der Gewährung von Ladefristen usw. keine günstigeren Bedingungen stellen, als dies seitens der Staatsbahn ihren Interessenten gegenüber geschieht. Auch ist sie verpflichtet, falls die Staatsbahn im Interesse der Beschleunigung des Wagenumlaufes die Sonntagsruhe auf den Anschlussstrecken beschränkt oder aufhebt, auch ihrerseits dieselbe Maassregel einzuführen. Der Staatsbahn bleibt das Recht vorbehalten, die Durchführung dieser Maassregeln durch ihre Organe auf den Strecken der Privatbahn überwachen zu lassen. Die allgemeinen Bedingungen enthalten ferner noch eingehende Bestimmungen über die Uebergabe, Uebernahme und Rückgabe der Wagen im wechselseitigen Verkehr, über die Desinfektion der Wagen, die Benutzung von

Privatwagen, die Ausführung der Kontrole des Ueberganges, die Abrechnung und die Entscheidung von Streitigkeiten.

Wenn auch die Bedingungen noch nicht in jeder Beziehung das Beste oder Brauchbarste getroffen haben mögen, so dürfte ihr Werth doch insofern nicht zu unterschätzen sein, als sie eine gleichmässige Behandlung gleichartiger Privatbahnen ermöglichen und hiermit eine sichere Grundlage für eine erfolgreiche Weiterentwickelung des Wagenrechts im Verkehr zwischen Hauptbahnen und den ihnen angeschlossenen Bahnen untergeordneter Bedeutung gewährleisten.

Umbau der Saarbrücke bei Hanweiler.

Die Linie Saarbrücken - Saargemünd ist zum weitaus grössten Theil zweigleisig ausgebaut; nur das kurze, etwa 2 km lange Stück zwischen den Bahnhöfen Hanweiler und Saargemünd war bisher eingleisig. Dem stetig wachsenden Verkehre konnte der eingleisige Betrieb nicht mehr genügen, und der Wunsch, auch das Reststück zweigleisig auszubauen, wurde immer dringender.

Die Bahn überschreitet zwischen Hanweiler und Saargemünd in einem Korbbogen die Saar auf einer schiefen Brücke von sechs Oeffnungen mit je 21 m Spannweite, und weiterhin die von Saargemünd nach Saarbrücken führende Provinzialstrasse, die Frankreichstrasse, unter einem Winkel von 30° mit 30 m weit gespanntem eisernem Ueberbau. Zu der etwa 13,5 m über dem Mittelwasser der Saar liegenden Fahrbahn der alten Brücke führen beiderseits Rampen von 1:125 und 1:78 empor, welche für den Betrieb sehr störend waren und deren Ermässigung bezw. Verkürzung als höchst wünschenswerth bezeichnet und beim Umbau angestrebt werden musste. Der Unterbau der Strecke Hanweiler-Saargemünd war zwar schon bei der Erbauung der Linie zweigleisig hergestellt, die Ueberbauten der Saarbrücke und der Unterführung der Frankreichstrasse dagegen nur eingleisig. Hätte man sich auf die einfache Hinzufügung der eisernen Ueberbauten für das zweite Gleis beschränken wollen, so hätte man auf die namentlich für die schweren Kohlenzüge so wünschenswerthe Verbesserung der Gradiante verzichten müssen. Ausserdem sprach gegen diese einfache Bauausführung noch der Umstand, dass die vorhandene Stein- und Eisenkonstruktion in absehbarer Zeit doch hätten erneuert werden müssen, weil sie den stetig wachsenden Verkehrslasten auf die Dauer nicht genügt haben würden. Man entschied sich daher dafür, die alte Brücke ganz zu beseitigen und eine neue, niedriger gelegene Brücke zu errichten, mit deren Ausführung die königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken beauftragt wurde.

Um während des Umbaues den Betrieb aufrecht zu erhalten, war es erforderlich, zunächst eine Aushilfsbrücke (Holzpfeiler mit eisernem bezw. hölzernem Ueberbau) herzustellen. Die örtlichen Verhältnisse wiesen darauf hin, diese Nothbrücke stromabwärts von dem vorhandenen Bauwerk anzulegen und die Pfeiler in der Verlängerung der alten Brückenpfeiler aufzustellen, damit das Durchflussprofil der Saar nicht verengt, die Schifffahrt nicht gehindert, für die Holzpfeiler ein wirksamer Schutz gegen Eisgang erreicht und die Möglichkeit gewahrt wurde, den eisernen Ueberbauten der Aushilfsbrücke solche Stützweiten zu geben, dass die Träger für die endgültige Brücke wieder Verwendung finden konnten.

Die Aushilfsbrücke weist verschiedene Konstruktionsarten auf. Am linken Saarufer stehen Holzjoche mit hölzernem Ueberbau (Dübelträger mit eisernen Dübeln) in Abständen von 4,50 m, und an der Frankreichstrasse in 10 m Entfernung. Die Holzpfeiler der Saarbrücke sind theils gerammt, theils auf eine Betonlage gesetzt, weil der felsige Untergrund, namentlich im Saarbett selbst, das Eintreiben von Rammpfählen nicht gestattete.

Die Herstellung dieser auf Beton stehenden Pfeiler war der schwierigste, zugleich aber auch interessanteste Theil der Ausführung der Nothbrücke und soll daher mit wenigen Strichen dargestellt werden.

Nach Abbaggerung der Saarsohle bis auf den Fels wurde eine Reihe von Stahlnadeln, Stäben von 7 cm Durchmesser und etwa 8 m Länge, als Umrahmung für die zukünftige Baugrube ins Flussbett etwa 60 cm tief eingetrieben. An diese Nadelreihe wurde eine Bohlwand zwischen Zangen befestigt und unter genügender Belastung bis auf den Baugrund niedergerammt. Diese Bohlwand erhielt Anschluss an die vorhandenen Steinpfeiler und der von ihr umschlossene Raum wurde nach genügender Reinigung der Baugrundsohle 1,0—1,5 m hoch ausbetonirt. Der Beton (Mischung 1 Cement zu 10 Kies) wurde durch Trichter versenkt. Nach geringer Erhärtung der ersten Betonlage wurde in den Beton eine zweite Stahlnadelreihe eingerammt und gleichzeitig mit einer Bohlwand bekleidet. Der 1,50 m breite Raum zwischen den Bohlwänden wurde mit Lette gefüllt unter gleichzeitiger gegenseitiger Drahtverschnürung der beiden Nadelreihen, und so war ein Fangedamm gebildet, welcher die Trockenlegung der Baugrube gestattete. Die Aufstellung der Holzpfeiler geschah im Trockenen in der Weise, dass zunächst die Verankerungen verlegt und bis zur Höhe der Sohlenschwellen mit einem Beton 1:8 umstampft wurden, worauf dann die Aufstellung der Joche und ihre Verbindung mit den Verankerungen ohne Schwierigkeit erfolgen konnte. Zur Erzielung einer ausgiebigen Belastung der Holzpfeiler befestigte man zwischen den äusseren Pfahlreihen eine 15 cm starke, durch Zangen gehaltene Bohlwand und füllte den so gewonnenen Raum mit Steinmaterial bis über den Wasserspiegel aus.

Es ist vielleicht nicht uninteressant, zu erfahren, dass beim Bau der Aushilfsbrücke durch den Unternehmer von der Verwendung elektrischer Kraft umfangreicher Gebrauch gemacht wurde. Zur Gewinnung der Elektrizität war eine von einer Lokomobile angetriebene Dynamomaschine am Ufer aufgestellt, von der aus der Strom über die ganze Baustelle geleitet und zum Antriebe der Bagger, der Pumpen, Rammen und Bohrmaschinen benutzt wurde. Die bequeme Uebertragung der elektrischen Kraft und die Möglichkeit, an jeder beliebigen Stelle der freien Leitung Kraft entnehmen zu können, erwiesen sich als besondere Vortheile beim Bau der Strompfeiler. Die Stomübertragung von der freien Leitung auf die elektrodynamischen Maschinen erfolgte durch gut isolirte Leitungen, so dass Gefährdungen der mit diesen Drähten oft in Berührung kommenden Arbeiter ausgeschlossen waren.

Nach der Vollendung der Strompfeiler wurden die Nadeln und Bohlentafeln der Fangedämme wieder beseitigt und die Fangedammfüllung durch Baggerung aus dem Flussbett geschafft. Zur Wiederentfernung der Stahlnadeln hatte man eine Klaue unter dem beim Einrammen etwas breitgeschlagenen Nadelkopf fest herumgespannt und geglaubt, durch von unten her gegen diese Klaue geführte Schläge eines nach oben wirkenden Rammklotzes eine Lockerung zu erzielen. Diese Hoffnung erwies sich als trügerisch, da der grösste Theil der Rammwirkung von dem schwimmenden Rammgerüst aufgenommen wurde. Die Nadeln sind dann durch Winden herausgehoben worden.

Die eisernen Ueberbauten der Aushilfsbrücke sind als Blechträger von 21 m Spannweite mit 2,08 m Stahlblechhöhe und 1,80 m Trägerabstand konstruirt. Auf den Trägern sind die hölzernen Querschwellen von 26/30 cm Querschnitt durch einseitig angebrachte Winkeleisenstücke befestigt. Die Aufstellung der Eisentheile ging schnell und glatt von statten. Die Ueberbauten wurden vollständig fertig zusammengebaut von der Brückenbauanstalt angeliefert, auf Eisenbahnwagen bis in die unmittelbare Nähe der Baustelle befördert, dann in ein Paar fahrbare, auf Holzgerüsten laufende, den ganzen Ueberbau umfassende Krahne gehängt, an die richtige Stelle vorgefahren und auf die Lager niedergesenkt. Die Abladung, Vorführung und Verlegung eines etwa 28 t wiegenden Ueberbaues konnte durch etwa 20 Arbeiter in drei Tagen bewirkt werden.

Die alte Eisenkonstruktion der Saarbrücke führte ausser der Bahn einen 2 m breiten Fussgängerweg über die Saar, für den beim Bau der Aushilfsbrücke dadurch Ersatz geschaffen wurde, dass auf den Holzpfeilern neben der Eisenkonstruktion eine besondere Fussgängerbrücke, Hängewerksträger von 21 m Spannweite mit hölzernen Gurten und Stielen und eisernen Zugstangen, verlegt, und an den Ufern durch Treppen und Rampen zugänglich gemacht wurde.

Um über die Grösse des Bauwerkes eine Vorstellung zu gewinnen, sollen hier einige Zahlenangaben folgen. Die Gesammtlänge der Aushilfsbrücke beträgt 230 m. Ihre Schienenoberkante liegt etwa 17 m über der Baugrundsohle der Saar, die hölzernen Strompfeiler haben 11 m Höhe und ragen 8 m über den Wasserspiegel hinaus. Je 18 Pfähle von 30 cm Durchmesser bilden die tragenden Theile eines Pfeilers, auf dessen Kopf ein Rost aus I-Trägern N 38 und 30 zur Aufnahme der Lager für die eisernen Ueberbauten sich befindet. Die Holzjoche auf dem linken Saarufer haben 4,50 m Abstand und bestehen aus je 8 auf einem Rost von Schwellen gelagerten Stielen. Da der Baugrund auf dem linken Saarufer aus ziemlich weichem Letteboden besteht, so wurden die Schwellen auf ein festgestampftes Sandbett verlegt. Obwohl der Boden zu Bewegungen stark neigt, so sind doch bisher keine Senkungen beobachtet worden. Der Holzüberbau der 4,50 m weiten Felder

besteht aus acht Hölzern 24/30 cm stark, welche paarweise zu verdübelten Trägern verbunden sind und an den Auflagern durch kräftige Holzkasten zusammengehalten werden. Der 10 m weit gespannte Ueberbau der Frankreichstrasse ist aus 18 Hölzern 24/30 cm zusammengesetzt. Die Hölzer liegen in zweimal drei Reihen neben- und in drei Reihen übereinander und sind durch eiserne Dübel und kräftige eiserne Bolzen verbunden. Durch zwei der schwersten Maschinen wurden die letztgenannten Ueberbauten wiederholt einer Probebelastung unterzogen und zeigten jedesmal die gleiche elastische Durchbiegung von 15 mm. Die bleibende Durchbiegung konnte nicht beobachtet werden, weil schon vor der Belastungsprobe die mit den eisernen Ueberbauten beladenen Eisenbahnwagen über das Bauwerk gerollt waren.

Die Aushilfsbrücke wurde im Oktober 1901 dem Betriebe übergeben; die Brücke wird nur mit einer Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde befahren, damit die hohen Holzpfeiler nicht zu starke Erschütterungen erfahren und um die Uebertragung von Erschütterungen auf die Fussgängerbrücke möglichst zu vermeiden. Bei den Probebelastungen ist die Aushilfsbrücke mit Geschwindigkeiten von 50 bis 60 km in der Stunde ohne den geringsten Nachtheil befahren worden.

Ernste Unfälle, welche einen ursächlichen Zusammenhang mit dem Bau haben, sind bei der Ausführung nicht eingetreten.

Der weitere Verlauf des Umbaues ist in folgender Weise gedacht. Nach Entfernung der alten Eisenkonstruktion werden die Steinpfeiler und Widerlager niedergelegt und an derselben Stelle in geringerer Höhe wieder aufgebaut, der stromaufwärts liegende Brückentheil nebst Fussgängerträger wird ausgebaut und in Betrieb genommen. Die Aushilfsbrücke ist nunmehr wieder frei und der Aushilfs-Fussgängersteg kann beseitigt werden. Dann werden die eisernen Ueberbauten der Aushilfsbrücke seitwärts auf die neuen Steinpfeiler verschoben und zur Inbetriebnahme vollendet. Die Wiederbeseitigung der Aushilfsbrücke, bei deren Errichtung bereits auf die leichte Lösbarkeit der Grundverankerungen Rücksicht genommen war, bildet den Schluss des Umbaues.

J.

Ueber das Aufhalten von Bahnzügen in Endbahnhöfen durch Sandgleise

äussert sich der als ausgezeichneter Techniker in weiten Kreisen bekannte Geheimerath Köpcke-Dresden in der „Deutschen Bauzeitung“ in sehr beachtenswerther Weise. Seine Aeusserung ist durch den neuesten Unfall im Hauptbahnhof zu Frankfurt a/M. veranlasst, zu dem inzwischen noch ein ähnlicher höchst beklagenswerther Unfall aus gleicher Ursache im Bahnhof zu Zittau hinzugetreten ist. Köpcke empfiehlt zur Verhütung solcher Unfälle die Anlegung von Sandgleisen. Er beginnt:

„Nachdem am 6. Dezember 1901 in der Bahnhofshalle zu Frankfurt a/M. ein ankommender Bahnzug, der nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden konnte, den Prellbock umgestossen, den Querbahnsteig durchschnitten, dann die starke Hallenwand durchbrochen hat und noch in den Wartesaal vorgedrungen ist, ein Unfall, der sich ähnlich im Pariser Bahnhofe Montparnasse vor einigen Jahren ereignete, verlohnt es sich, einmal wieder über die Mittel nachzudenken, welche geeignet sind, solchen Unfällen vorzubeugen. Man wird sich nicht damit begnügen können, aufs neue den Lokomotivführern einzuschärfen, dass sie nicht zu schnell in stumpf endende Gleise hineinfahren, denn eine abermalige Einschärfung wird ebenso wenig zur gänzlichen Verhütung führen, wie sie es bisher gethan hat. Aber auch die vorhandenen Sicherheitsmaassnahmen, wie die Bedeckung einer Schienenlänge mit einer Sandschicht und die Aufstellung von Prellböcken, obwohl sie, wie namentlich die hydraulischen Prellböcke, den ernsten Willen verrathen, einen nicht rechtzeitig angehaltenen Zug zum Stillstand zu bringen, können nicht genügende Widerstandsarbeit leisten. Erfahrungen liegen vor, dass sie zerstört wurden oder dass sie durch die bei schneller Fahrt des Zuges unvermeidliche Steigerung ihres Widerstandes ein Aufsteigen der Wagen, wie z. B. in Berlin am 16. November 1897 vorgekommen, herbeiführen.“ Köpcke fragt dann, was wohl aus den Insassen des Schnellzuges in Frankfurt a/M. geworden wäre, wenn der jetzt so vielfach empfohlene hydraulische Prellbock vorhanden gewesen wäre und vollkommenen Widerstand geleistet hätte, untersucht im Wege der Rechnung die vorhandenen Kräfte und kommt zu dem Ergebniss, dass kein Wagen diese Widerstandskräfte hätte aushalten können. Er fährt fort:

„Es ist daher ein grosses Glück für die Zuginsassen gewesen, dass der Prellbock weggefegt wurde, dass auch Bahnsteigbelag und Umfassungsmauer nachgaben, denn sonst wären die Reisenden wie das Zugpersonal schlimmer davon gekommen.

Will man einen fahrenden Eisenbahnzug aufhalten, so muss dies auf einem möglichst langen Wege allmählich geschehen. Zu diesem Aufhalten taugt das seit 10 Jahren bekannte, von mir vorgeschlagene Sandgleis und es ist daher ein solches in der Halle des Hauptbahnhofes zu Dresden nach mehrmals vorgekommenem Umbruch eines — nicht hydraulischen — Prellbockes angelegt worden. Dieses Sandgleis nimmt irgend welchen nützlichen Raum nicht ein, denn neben ihm, in nur 129 mm Abstand, liegt das Fahrgleis, welches unverkürzt regelmässig benutzt wird, während das Sandgleis völlig bedeckt und unsichtbar ist. Nach reiflicher Ueberlegung ist die Einrichtung so getroffen, dass die in das Sandgleis leitende Weiche, die wegen der stattfindenden Rangirbewegungen geschlossen ist, für jeden Zug kurz vor dessen Ankunft geöffnet wird, also offen steht und erst umgestellt werden muss, um denselben auf das Fahrgleis zu leiten. Diese Umstellung wird durch einen besonders Beauftragten — Portier — erst dann vorgenommen, wenn durch Pfeifen seitens des Lokomotivführers die gänzliche Gefahrlosigkeit des Einlasses signalisirt worden ist. Das Sandgleis ist 60 m lang, kommt also in seiner Wirkung bei etwa $^1/_{12}$ bis $^1/_{10}$ passivem Widerstande der Sandschicht einem ebenso langen, um 5 m ansteigenden Gleise gleich. Wiegt die Zuglänge auf 60 m etwa: Lokomotive und Tender 70 t, zwei grosse Personenwagen 60 t = 130 t, die im Durchschnitt auf 2,5 m gehoben werden, so ist die vernichtete Arbeit 325 tm oder zufällig ungefähr so gross, wie der vorgesehene Arbeitswiderstand eines hydraulischen Prellbockes (Uhland, Konstruktör 1898 S. 14).

Nachdem die Frankfurter Erfahrung aufs neue ergeben hat, dass man auch auf die Vernichtung von Schnellzuggeschwindigkeiten sich gefasst machen möchte, wird es sich empfehlen, die Sandgleise länger herzustellen. Rechnet man, ohne den Prellböcken einen Rest der Arbeitsvernichtung zu überlassen, auf 20 m Geschwindigkeit in der Sekunde, so muss der Sandweg bei $^1/_{12}$ bis $^1/_{10}$ passivem Widerstande oder etwa = 0,9 m Verlangsamung in der Sekunde eine Länge haben von

$$s = \frac{v^2}{2 \cdot G} = \frac{20^2}{2 \cdot 0{,}9} = 222 \text{ m},$$

wo v die Geschwindigkeit in der Sekunde in Metern, G die Verlangsamung in Metern auf die Sekunde bedeuten.

Dies wäre der Schwerpunktsweg und es käme deshalb noch ein Theil bis höchstens zur Hälfte der Zuglänge hinzu. Da das Sandgleis keinerlei Einschränkung der Benutzbarkeit des Fahrgleises erfordert, so ist es unter allen Umständen ausführbar, und es gibt kaum einen Grund, aus welchem man dergleichen Gleise nicht anlegen sollte. Mehr als alle Vorschriften und Signale kann zur Verhütung der Wiederkehr des Frankfurter Unglücks das Sandgleis beitragen.

Im „Centralbl. der Bauverw.“ 1896 S. 482 hat Herr Geheimer Baurath Sarre das Sandgleis für die Vorbeugung von Unfällen auf Kopfgleisen und zwar unter Vorschlag einer selbstthätigen Stellvorrichtung empfohlen, ist aber wegen der Schwierigkeit der Herstellung einer solchen Stellvorrichtung nicht durchgedrungen: ich sollte denken, auch wenn man von aller Selbstthätigkeit Abstand nimmt, so lässt sich gegen die Einrichtung kaum etwas einwenden. Das Schlimmste, was passiren könnte, wäre, dass einmal ein Zug, auch wenn keine Gefahr bestände, irrthümlicherweise zum Anhalten gebracht würde, ein Fall, dem man wenigstens ebenso gut vorbeugen kann, wie dem Durchgehen, nur mit dem Vortheile, dass daraus ein grosser Schaden nicht entstehen würde. Wenn in Glaser's Annalen vom 1. März 1899 Herr Ingeniör Krahmann die Anwendung von Sandgleisen in Kopfstationen bemängelt, so geht er von der irrigen Ansicht aus, dass dafür eine grössere Gleislänge dem Verkehr entzogen werden müsste, während man im Gegentheil durch eine Sandgleisanlage, wie ich sie vorschlage, sogar noch die kurzen Sandbedeckungen der Stumpfgleisenden sparen und so für den Verkehr benutzbar erhalten könnte.

Dass in Frankfurt niemand ums Leben gekommen ist, oder dass, wie Herr Krahmann zur Vertheidigung der hydraulischen Prellböcke betont, nur Führer und Heizer bei dem Unglück am 16. November 1897 zu Tode kamen, dürfte den Werth, ja die Nothwendigkeit der Einführung einer Sicherung ausser der durch Prellböcke gebotenen wohl kaum abschwächen können.“ In Bezug auf die Dresdner Vorrichtung bemerkt Herr Köpcke noch, dass vor dem Eingang zur Sandweiche, zum Festhalten der Zunge und zur Verhütung der Umstellung während des Passirens des Zuges eine — Jüdel'sche — Druckschiene eingelegt ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussischer Eisenbahnetat.** In den Sitzungen vom 16. und 17. d. Mts., an welchen der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten infolge einer Erkrankung leider nicht theilnehmen konnte, wurde die erste Lesung des Etats begonnen, und es wurde selbstverständlich auch über den Eisenbahnetat im allgemeinen und über anschliessende Fragen verhandelt. Der erste Redner, der diese Dinge eingehender berührte, war der nationalliberale Abgeordnete Noelle. Er bezeichnete die Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten als eine sehr segensreiche Maassregel, die bisherigen sogen. Saisonkarten hätten gerade diejenigen Gegenden benachtheiligt, die an sich schon von den Reisenden nicht bevorzugt wurden. Er wünschte den Bau nicht nur neuer Bahnen, sondern auch den Umbau vieler Bahnhöfe. Zur Ermöglichung billigen Grunderwerbs bei Bahnhofserweiterungen will er dem Eisenbahnminister einen grösseren Betrag zur Verfügung stellen, damit rechtzeitig vor dem Bekanntwerden der Pläne erworben werden könne. Der Redner erkennt an, dass das sehr hohe Extraordinarium zur Beschäftigung der Industrie beitragen werde. Er knüpfte dann an die dem verstorbenen Finanzminister v. Miquel zu Theil gewordene hohe Anerkennung an und meinte, dass dieser sie nur habe erreichen können, weil ihm in dem Eisenbahnminister ein Mann von kaufmännischem Scharfblick und Vorausblick allerersten Ranges zur Seite gestanden habe. Mit berechtigtem Stolze habe dieser vor einigen Jahren in der Kommission erzählt, dass er solche Abschlüsse gemacht habe, dass er das alte Eisen theurer verkaufe, als er die fertigen Eisenwaaren bezahle. Das sei ein Zeichen äusserst geschickter Handhabung gewesen. Redner ging auf den Wunsch einer reichlichen Ausstattung der Nebenbahnvorlage über, bedauerte die überaus lange Dauer des Enteignungsverfahrens und betonte die Nothwendigkeit baldiger Aenderung des Enteignungsgesetzes. Nur flüchtig streifte die Eisenbahnfragen der Abg. Richter. Die schwankenden Einnahmen der Eisenbahnverwaltung seien die Kehrseite der Verstaatlichung. Mit der Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten erklärte sich Redner gleichfalls einverstanden. Das sei der erste Anfang einer durchgreifenden Reform und gegenüber dem Widerstand der Konservativen gegen die „Eisenbahnvagabondage“ besonders erfreulich. Der freikonservative Redner Freiherr v. Zedlitz knüpfte an die vorhergegangene Erklärung des Ministerpräsidenten Grafen Bülow an, dass die Kanalvorlage, von deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit er überzeugt sei, seiner Zeit wiederkehren und dass alsdann das grosse wirthschaftliche Kulturwerk auch zustande kommen werde. Herr v. Zedlitz sprach auch seinerseits die Hoffnung aus, dass über diese grosse Kulturaufgabe eine Verständigung werde herbeigeführt werden, verbreitete sich dann über den Rückgang der Eisenbahnüberschüsse, den er als vorübergehend betrachte, der aber gerade deshalb der Eisenbahnverwaltung Anlass geben müsse, schon jetzt an die Reform der Frachttarife zu gehen und durch Entgegenkommen gegen berechtigte Wünsche zu einer Verständigung über die Verkehrspolitik beizutragen. Auf alle diese Anregungen antwortete der Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben folgendes:

„Die Forderung des Abg. v. Zedlitz, die Frachtkosten im Interesse unserer Landwirthschaft zu ermässigen, ist von ausserordentlicher Tragweite. Ich stehe hinsichtlich der Bahntarife auf dem Standpunkte, dass ich ein Bedürfniss nach einer Ermässigung der Personentarife im allgemeinen nicht anerkenne, aber auch hinsichtlich der Gütertarife glaube ich eine gewisse Ermässigung nicht in Aussicht stellen zu können, sondern es wird nach wie vor von Fall zu Fall zu prüfen sein, ob eine Ermässigung für einen bestimmten Zweck oder aus bestimmten Anlässen im wirthschaftlichen Interesse liegt. Es hat in den zehn Jahren von 1890 bis 1899 eine erhebliche Verbilligung stattgefunden, die für den Staat eine Mindereinnahme von 60 000 000 ℳ herbeigeführt haben würde, wenn nicht eine gleichzeitige Steigerung des Verkehrs erfolgt wäre. Jedenfalls sind also die Tarife an sich niedriger geworden. Jetzt mit generellen Tarifermässigungen vorzugehen, würde sehr sorgfältige Untersuchungen erfordern, wo wir denn sonst unsere Einnahmen hernehmen sollen, wenn wir nicht gerade durch eine erhebliche Vermehrung der direkten Steuern einen Ausgleich schaffen wollen. Die Frage, die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Staatsausgaben auf einen bestimmten Betrag zu beschränken, ist ja in den Jahren 1893 bis 1897 hier sehr viel erwogen worden, aber je mehr man in die Materie eingedrungen ist, desto mehr ist man sich ihrer Schwierigkeiten bewusst geworden und desto mehr hat sich auch die Zahl derjenigen vermindert, die diese Maassnahmen anfänglich befürworteten. Wenn sie erfolgte, dann würde ich gegenüber sehr vielen Wünschen, die an mich herantreten, das erklären müssen, was der König Friedrich Wilhelm I. als Marginalbemerkung schrieb: Non habeo pecunia! (Grosse Heiterkeit.) Es würde dadurch die Einheitlichkeit und Gleichmässigkeit der ganzen preussischen Finanzgebahrung gefährdet werden. Diese Einheitlichkeit ist bereits bald nach der Beendigung der Freiheitskriege, mit der Rekonstruktion unserer ganzen Verwaltung eingeführt worden, insbesondere durch eine Allerhöchste Kabinetsordre vom Jahre 1825, worin dem Finanzminister im wesentlichen bereits die gleiche entscheidende Stellung eingeräumt wurde, die er heute inne hat. Es heisst darin, dass über die Verwendung von Ueberschüssen aller Verwaltungen zu Staatsausgaben der Finanzminister allein die Verfügung habe. Bedenken Sie, dass sich unser Budget seit jener Zeit und zum erheblichsten Theil gerade durch die Uebernahme der grossen Betriebsverwaltungen auf den Staat mehr als verzehnfacht hat, bedenken Sie, dass es sich noch im letzten Etat bei den Eisenbahnen um Ueberschüsse von 404 000 000 ℳ handelte, wie soll da der Finanzminister die Gesammtlage der Finanzen des Staates beurtheilen, wie soll da die Einheitlichkeit im Staatsfinanzwesen gewahrt werden, wenn ihm diese Summen entzogen werden? Und wie wird es, wenn die Eisenbahnen mit einem Defizit abschliessen? Wer soll das zahlen? Man kann doch nicht einfach statuiren: An den steigenden Ueberschüssen haben die allgemeinen Finanzen keinen Antheil, wohl aber an der Tragung des Defizits! In ähnlichem Maasse, wie die Einheitlichkeit leiden würde, litte aber auch die Gleichmässigkeit. Jede einzelne Verwaltung sieht immer nur, und ganz mit Recht, auf das eigene Ressort und hält dessen Anforderungen für die allerwichtigsten. Hier jedem gleichmässig gerecht zu werden, ist nur möglich, wenn alle Anforderungen in einer Hand zusammenlaufen. Die Eisenbahnverwaltung weiss ja gar nicht, was im einzelnen der Kultusminister z. B. zu Gehaltsaufbesserungen der Lehrer braucht, welche Forderungen anderer Ressorts damit konkurriren, darüber hat einen Ueberblick allein der Finanzminister; es würde also zu den schwersten Uebelständen führen, wenn man ihn hinsichtlich der Eisenbahnüberschüsse auf eine Rente beschränkte. Lobt man nicht auch jede Kommune, die Betriebsüberschüsse zur Milderung in der Steuerveranlagung verwendet? Ausserdem werden die Eisenbahnüberschüsse prozentual lange nicht mehr in dem Maasse zu den allgemeinen Staatsausgaben herangezogen, wie früher, denn das Ordinarium des Eisenbahnetats ist fortdauernd gestiegen, fast um den gleichen Betrag, um den sich die Einnahmen vermehrt haben, und das Extraordinarium des Eisenbahnetats hat sich seit 1895 nahezu vervierfacht. Die Finanzverwaltung ist also ohnehin bemüht gewesen, den Eisenbahnen die Ueberschüsse wieder selber zu Gute kommen zu lassen und sie wird bemüht sein, den Anforderungen der Eisenbahnverwaltung auch in Zukunft Rechnung zu tragen. Es handelt sich also bei meinem Widerspruch gegen die Beschränkung nur darum, dass nicht die Gleichmässigkeit und Einheitlichkeit unseres Finanzwesens gestört wird. Ich habe schon in meiner ersten Rede in dieser Session gesagt, dass wir mit neuen Ausgaben in den nächsten Jahren vorsichtig zu Werke gehen müssen, um so mehr, als ich fürchte, dass das Reich noch höhere Anforderungen an uns stellen wird als bisher. Also Vorsicht, bis wir klare Verhältnisse vor uns haben!“

— **Die Interpellation über das Altenbekener Eisenbahnunglück** kam am 18. d. Mts. im preussischen Abgeordnetenhause zur Verhandlung. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten selbst war infolge seiner Erkrankung leider nicht anwesend. Sein Vertreter Unterstaatssekretär Fleck beantwortete die vom Centrumsabgeordneten v. Savigny durchaus maassvoll und sachlich begründete Interpellation unter nochmaliger Darlegung des Vorgangs, soweit er bei der noch nicht beendeten Untersuchung schon feststeht. Wir lassen den wesentlichen Theil der Rede wörtlich folgen: „Am 20. Dezember 1901, dem Unglückstage, herrschte auf der Strecke Paderborn-Altenbeken dichter Nebel; nach der Natur des Geländes kann die Dichtigkeit des Nebels eine sehr verschiedene gewesen sein; jedenfalls aber kann man recht wohl annehmen, dass auf 50 m Entfernung nichts zu erkennen war. Der D-Zug hielt auf freier Strecke, um den Körper eines Pferdes zu beseitigen, das auf den Bahndamm und unter den Zug gerathen war. Die Bewachung der Strecke wird am Tage von 20, Nachts von 19 Wärtern besorgt. Die Zahl ist seit mindestens zehn Jahren dieselbe, obgleich inzwischen eine Anzahl von Niveauübergängen beseitigt worden ist. Die Zeitungsnachricht, dass früher 25, jetzt 13 Wärter thätig seien, ist falsch; die einzige Aenderung, die vorgekommen ist, besteht darin, dass im Interesse der Sicherheit der Streckendienst vom Schrankendienst getrennt worden ist. Wie bei dieser Bewachung das Pferd auf dem Damm hat unbemerkt bleiben können, ist nicht festgestellt worden. Der Verkehr auf der Strecke ist kein so grosser, wie vielfach behauptet wird; es verkehren im ganzen

101 Züge da, darunter 80 regelmässige; auf anderen Strecken haben wir einen täglichen Verkehr von 140 bis zu 190 Zügen. Die Strecke Paderborn-Altenbeken ist nicht so belastet, dass eine Parallellinie nöthig wäre. An dem Tunnel ist die letzte grössere Reparatur im Jahre 1897 vorgenommen worden. Die Gerüchte über seine Baufälligkeit sind also grundlos.

Die Theilstrecke zwischen Neuenbeken und Altenbeken wird durch zwei Blockstationen in drei Blockabschnitte getheilt. Sobald an einer Blockstation ein Zug passirt ist, theilt der Wärter dies dem früheren Wärter mit, der seinerseits einem neuen Zug erst dann das Fahrsignal geben darf, wenn er diese Meldung bekommen hat. Bei dem Altenbekener Unglück hat nun der spätere Wärter zu früh das Passirsignal gegeben. Der Wachdienst ist durchaus einfach, nicht anstrengend, bei sachgemässer Bedienung ist ein Unglücksfall ausgeschlossen. Im vorliegenden Falle hatte der Wärter seit 7 Uhr Dienst und etwa zehnmal das Signal gegeben. Die Vermuthung, dass die Blockung häufig erst beim zweiten oder dritten Mal funktionire, ist aus technischen Gründen unmöglich; selbstverständlich sind Störungen nicht ausgeschlossen, aber dann funktionirt die Sache auch beim zweiten oder dritten Mal nicht. Zur grösseren Sicherheit ist ferner noch vorgeschrieben, dass der Zugführer sofort von der nächsten Blockstation aus telegraphirt und dass Knallsignale ausgelegt werden, was hier nicht erfolgt ist.

Leider ist die Meldung des Unglücks doch nicht so schnell erfolgt, wie sie hätte erfolgen können. Der Wärter der Blockstation Schierenberg konnte bereits nach 8 Minuten die Meldung nach Altenbeken machen. Der Stationsvorsteher von Altenbeken kam aber erst 1.15 Uhr an der Unglücksstelle an. An den zuständigen Betriebsinspektor in Paderborn war erst 12.52 Uhr die Meldung von Altenbeken abgegangen; so kam es, dass der Hilfszug von Paderborn erst etwa 2 Stunden nach dem Unfall an der Unglücksstätte anlangte; er wäre etwas früher abgegangen, wenn nicht gerade Mittagspause gewesen wäre. Es bestehen über diese Meldungen ausführliche Vorschriften, wonach die vorgesetzten Behörden, der Minister, das Reichseisenbahnamt, die interessirten Stationen und die Angehörigen der Betroffenen schleunigst zu benachrichtigen sind. Inzwischen wurden die Bergungsarbeiten vorgenommen. Ich erfülle eine angenehme Pflicht, wenn ich von dieser Stelle aus allen denen, die sich der Verletzten angenommen, den wärmsten Dank ausspreche. In den Zügen werden chirurgische Instrumente mitgeführt, aber sie reichten nicht aus; es musste erst die Ankunft des Rettungszuges abgewartet werden. Soweit der Hergang des Vorfalls. Die Frage des Interpellanten betr. Maassnahmen zur Verhütung ähnlicher Vorkommnisse kann ich dahin beantworten, dass wir zunächst das elektrische Blocksystem weiter ausbauen werden, namentlich in verkehrsreichen Gegenden. Für die Deckung von Zügen auf freier Strecke ist die Verwaltung bemüht, weitere Vorrichtungen zu treffen. Ebenso werden wir die Frage der Mitführung eines Schutzwagens nochmals sorgfältig erwägen. Vom 1. April ab ist, wie aus dem Etat hervorgeht, eine Aenderung in der Organisation des elektrischen Signal- und Sicherheitsdienstes geplant. Die Sicherung des Betriebes wird nach wie vor eine der ersten Aufgaben der Regierung sein." Bei der Besprechung der Interpellation brachte der Abg. Funck (freisinnige Vereinigung) zur Sprache, dass man in Berlin zu spät über den Unfall unterrichtet worden sei; um 6 Uhr, als man den Zug hier in Berlin erwartete, habe man noch nichts gewusst. Er beklagte ferner die Inanspruchnahme des Zugpersonals durch den Platzkartenverkauf, so dass sie für anderes keine Zeit hätten. Ihm antwortete Ministerialdirektor Schröder, der Leiter der technischen Eisenbahnabtheilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, man bedauere es im Ministerium selbst am lebhaftesten, dass der Unfall in Berlin so spät bekannt wurde. Es habe dies wesentlich an den Witterungsverhältnissen gelegen. Der Vorwurf, dass an Personal gespart werde, sei unberechtigt. Mit der Sicherung des Zuges habe der Zugführer, der in den D-Wagen während der Fahrt kassirt, nichts zu thun. Das sei Sache des Lokomotivführers. Erst wenn etwas passirt sei, habe der Zugführer einzugreifen.

Gegenüber der vom Centrumsabgeordneten Humann zur Entlastung der theilweise überlasteten Strecken aufgestellten Forderung einer Anzahl neuer Bahnen betonte der konservative Abg. v. Arnim die Güte der Einrichtungen und das Zurückgehen der Unfallziffern. Wir heben aus dem weiteren Verlauf der Besprechung noch die Aeusserung des nationalliberalen Abg. Macco hervor, dass die Beamten sich zu sehr an den Wortlaut der Dienstanweisungen hielten, deren es zu viele gäbe, dass sie zu wenig Initiative besässen, während in anderen Ländern (er meinte wohl England) die jüngsten Beamten sich in den schwierigsten Lagen zurechtzufinden wüssten. Er betonte, wie trefflich sich bei dem Unglück die D-Wagen bewährt hätten. Der vorliegende Zug wäre bei anderer Zusammensetzung einfach zermalmt. Er hoffe, dass das Gerücht unrichtig sei, dass man von den D-Wagen wieder zurückkomme. Er wünschte ferner ein rascheres Tempo bei Einführung der neuen Sicherheitsvorrichtungen. Ihm erwiderte Ministerialdirektor Schröder, dass es nicht beabsichtigt sei, grundsätzliche Aenderungen an den D-Wagen vorzunehmen. Dass die Beamten in solchen Fällen nicht immer die richtige Initiative entwickeln, sei durchaus richtig; man thue aber alles, um die Beamten in dieser Beziehung auszubilden.

Sachlich werthvoll waren noch die Aeusserungen des nationalliberalen Abg. Daub, technischen Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.: Der Meldungsdienst bei Unfällen sei gegen früher sehr verbessert; er möchte sich besonders für die Verwendung von Fernsprechern aussprechen. Von den selbstthätigen Signalen verspreche er sich nicht allzuviel; die Beamten verlernen dann das Denken und wissen sich bei Störungen nicht zu helfen, und solche Störungen kommen oft vor, da die Apparate sehr verwickelt seien. Schutzwagen, die vielfach empfohlen werden, haben keinen besonderen Werth; sie werden einfach zerdrückt. Ausserdem würde durch das Anhängen der Schutzwagen grosser Zeitverlust entstehen.

Abg. Frhr. v. Eynatten brachte zur Sprache, dass die Bildung und Intelligenz der Blockwärter selbst bei dem einfachen Blocksystem versage, sobald eine Störung vorkomme. Der Fall lehre, dass die Zugbeamten sich hüten müssten, sich zu sehr auf die Blockwärter zu verlassen; er lehre weiter, dass die Blockwärter scharf und rücksichtslos kontrolirt werden müssten, ihr Pflichtbewusstsein müsse tagtäglich geschärft werden. Ihm antwortete zum Schluss Unterstaatssekretär Fleck: Der Minister habe die Direktionen schon darauf hingewiesen, dass die Kontrole schärfer werden müsse. Er müsse die Beamten gegen die erhobenen Vorwürfe in Schutz nehmen. Man könne im allgemeinen auf diese Beamten stolz sein. „Es ist nicht richtig, dass unsere Wärter für ihre Stellung zu ungebildet seien; ihre Thätigkeit ist eine rein mechanische. Nicht recht verständlich war mir die Bemerkung, die Zugführer sollten sich nicht auf die Blockwärter verlassen. Wenn die Zugführer den Signalen der Wärter nicht mehr trauen, dann müssen sie schliesslich bei jedem Signal halten."

Die Besprechung wurde hierauf geschlossen.

— **Die Kolonialbahnfrage im Reichstag.** In der Verhandlung über den Reichsetat in vergangener Woche wurde natürlich auch die brennende Frage der Aufschliessung der deutschen Kolonien durch den Eisenbahnbau mehrfach gestreift. Insbesondere wies der natlib. Abg. Bassermann auf diese wichtigste Aufgabe und die Fortschritte der Engländer und Belgier auf diesem Gebiete hin, die namentlich den Ausbau der ostafrikanischen Bahnen für uns zu einer immer wachsenden Notwendigkeit machen. In demselben Sinne sprach sich der Kolonialdirektor Dr. Stübel aus. Nach seiner pflichtmässigen Ueberzeugung müsse der Eisenbahnbau in den Kolonien heute den Kernpunkt unserer Kolonialpolitik bilden, weil die Eisenbahnen für unsere Kolonien zur Lebensfrage geworden sind. Gegenüber den Gegnern, die, wie der Abg. Richter, immer hervorheben, es wäre viel nöthiger, in der Heimath Eisenbahnen zu bauen, als in den Kolonien, betonte er sehr mit Recht, dass diese ebenso angesehen werden müssen, wie Provinzen des Mutterlandes. Ja, er ging noch weiter, indem er sagte, sie seien den Augen des Auslandes mehr ausgesetzt, als Provinzen im Reiche, und wir müssten dafür sorgen, dass man unser Land nicht nach der Vernachlässigung beurtheile, die wir unseren Kolonien angedeihen lassen.

Die „Deutsche Kol.-Ztg." bemerkt hierzu sehr treffend: „Diese offenen und energischen Aeusserungen des Kolonialdirektors werden in allen kolonialfreundlichen Kreisen mit grossem Beifall gehört werden. Es war durchaus angebracht, einmal offen auszusprechen, dass die nach der Ansicht des Abg. Richter übertriebene Fürsorge, die wir unseren Kolonien widmen, einer Vernachlässigung derselben ziemlich ähnlich sieht. Wenn wir mit unseren Eisenbahnleistungen in Afrika in den Augen der Engländer und Belgier keine glänzende Rolle spielen, so liegt die Sache ähnlich in der Südsee gegenüber den Australiern. Dass der Guvernör eines grossen Inselgebietes nicht einmal ein brauchbares Schiff zu seiner Verfügung hat, wie es der Guvernör von Britisch-Neuguinea seit 12 Jahren besitzt, ist auch kein Zustand, auf den wir besonders stolz zu sein brauchen."

Das angeschlagene Thema von der Nothwendigkeit des Eisenbahnbaues in den Kolonien wurde weiter fortgeführt von dem Abg. Dr. Stockmann (Reichsp.), Mitglied des Vorstandes der Deutschen Kolonialgesellschaft, der auch hervorhob, dass wir durch eine solche Entwickelung der Kolonien in Bezug auf die wichtigsten Kolonialprodukte, wie Baumwolle, Tabak usw. vom Auslande unabhängig werden würden. Auch der Abg. Werner (Antis.) befürwortete warm den Eisenbahnbau, besonders in Ostafrika. Desgleichen der Abg. Stöcker (kons.), der auch wieder auf die Wichtigkeit der kolonialen Produkte für unsere ganze Volkswirthschaft zurückkam, und den Schluss machte in wirkungsvoller Weise der Abg. Arendt (Reichsp.),

der Herrn Richter noch einmal zurief, dass die Kolonialpolitik ein wichtiger Theil unserer Wirthschaftspolitik sei.

— Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Dezember 1901 ergibt für 74 Bahnen, die schon im Dezember 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 869,55 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Dezember 1901					
aus dem Personenverkehre	36 422 717	— 1 312 405	829	— 50	— 5,69
aus dem Güterverkehre . .	86 724 588	— 4 073 952	1 939	— 136	— 6,55
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1901					
aus dem Personenverkehre	348 435 924	— 5 441 722	9 396	— 328	— 3,37
aus dem Güterverkehre . .	752 486 732	— 23 596 878	19 909	—1027	— 4,91
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1901					
aus dem Personenverkehre	77 968 469	— 95 987	12 323	— 223	— 1,78
aus dem Güterverkehre . .	138 813 739	— 8 867 296	21 598	—1741	— 7,46

— Lokomotivbestellung der preussischen Staatsbahnen. Seitens des Eisenbahnministeriums hat am 18. d. Mts., wie wohlunterrichtete Blätter melden, die Vergebung von 755 Stück Lokomotiven verschiedener Gattungen im Gesammtwerthe von etwa 44 000 000 ℳ an die preussischen Lokomotivfabriken stattgefunden. Betheiligt sind sämmtliche Werke je nach ihrer Grösse, und die Preise haben eine Ermässigung von etwa 3,5 % gegen die Julivergebung des vergangenen Jahres erfahren, was den inzwischen heruntergegangenen Materialpreisen entsprechend sein dürfte. Die Ablieferung sämmtlicher Lokomotiven muss bis zum April 1903 auf ausdrücklichen Wunsch des Ministers beendigt sein.

— Verdächtigung deutscher Bahnverwaltungen. Die „Frankf. Ztg.“ hatte anschliessend an die Mittheilungen aus dem Strafverfahren gegen einen Speditör, nach welchem eine deutsche Eisenbahndirektion diesem geheime Frachtvergütungen bewilligt habe, am 14. August 1901 eine Zuschrift aus Süddeutschland veröffentlicht, nach welcher auch andere deutsche Eisenbahnen sich dergleichen Verfehlungen schuldig machen sollen. Angesichts dieser schweren Beschuldigungen ersuchte das Reichseisenbahnamt die „Frankf. Ztg.“ um Namhaftmachung der Bahnverwaltungen, denen der Vorwurf gelte, und um Mittheilung des zur Verfolgung dieser Angelegenheit dienenden Materials. Das Frankfurter Blatt war jedoch weder hierzu, noch zur Nennung des Einsenders imstande und erklärte nach längerem Hin- und Herschreiben endlich, weiteres in dieser Angelegenheit nicht thun zu können. „Da andere Wege zur Ermittelung des anonymen Einsenders nicht zur Verfügung stehen,“ bemerkt demgegenüber die „Nordd. Allg. Ztg.“, „bleibt nur übrig, die Vorgänge zur allgemeinen Kenntniss zu bringen. Der Schluss, der sich daraus ergibt, liegt auf der Hand: der gegen die deutschen Eisenbahnen aus dem Hinterhalt gerichtete, unverbürgte und unbewiesene Vorwurf kennzeichnet sich als eine völlig haltlose, aus der Luft gegriffene Behauptung, die nicht imstande sein kann, dem begründeten Ansehen, dessen sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen überall erfreuen, den geringsten Abbruch zu thun.“

— Sparsamkeitserlass der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. Die Generaldirektion weist ihre sämmtlichen Dienststellen an, in der Beleuchtung aller Art die grösste Sparsamkeit walten zu lassen, selbstverständlich soweit als dies das Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, der Reisenden und des Personals sowie die ordnungsmässige Erledigung der Geschäftsaufgaben gestattet; insbesondere wird erwartet, dass bei der elektrischen Beleuchtung, welche ein rasches und bequemes Ein- und Ausschalten der Lampen ermöglicht, ein recht sparsames Verfahren geübt werde. In dieser Beziehung ist das betreffende Beleuchtungspersonal durch die vorgesetzten Dienststellen entsprechend zu überwachen und zu kontroliren. Ausserdem haben letztere auch zu prüfen, inwieweit etwa durch andere sachgemässe Anordnungen in den Einrichtungen der Beleuchtungsanlagen eine Herabminderung des Verbrauches an Beleuchtungsmaterialien, Gas und elektrischer Kraft erzielt werden könnte und entsprechende Abhilfe zu treffen, soweit solche in der eigenen Zuständigkeit liegt, während anderenfalls begründeter Antrag an die höheren Stellen zu richten ist.

— Eisenbahnprojekt von Garmisch über Mittenwald zur bayerischen Landesgrenze. Das Eisenbahnkomitee Garmisch-Partenkirchen hat wegen Erbauung vorgenannter Strecke im Anschlusse an eine österreichische Bahn von Innsbruck her kürzlich der bayerischen Abgeordnetenkammer eine zweite Denkschrift in Vorlage gebracht und zwar aus dem Grunde, weil nach den seither vom Komitee gewonnenen Eindrücken noch manche Punkte der ersten Denkschrift zu weiterer Aufklärung ausführlicher zu behandeln seien und insbesondere deshalb, weil ausser vielen Zustimmungserklärungen von verschiedenen Seiten und Stellen gegen das Projekt auch Einwürfe erhoben wurden, die zu entkräften die zweite Denkschrift bestimmt sein solle. So haben — heisst es in derselben einleitend — besonders die Verhandlungen der oberbayerischen Handels- und Gewerbekammer im vergangenen Monat Fragen auf die Tagesordnung gebracht, welche in so inniger Beziehung zu der ersten an die bayerische Abgeordnetenkammer gerichteten Petition und zur Beurtheilung des Werthes derselben stehen, dass dieses ganz neue Moment nicht übersehen werden konnte, um so weniger, als gerade die Stellung der oberbayerischen Handels- und Gewerbekammer eine hohe, ihre Worte von grosser Bedeutung sind, und auch die beiden Gemeindekollegien der Haupt- und Residenzstadt München sich ungefähr im gleichlautenden Sinne geäussert haben.

Der erste Theil der neuerlichen Denkschrift bringt nur einige Erläuterungen zur bereits bekannten ersten Denkschrift, und aus dem zweiten Theil tritt als Schlussfolgerung u. a. folgendes hervor: „Die Murnau-Garmisch-Mittenwalder Linie ist die natürliche südliche Fortsetzung der Donauwörth-Treuchtlinger Linie. Es wäre eine verhängnissvolle Maassnahme, für die Dauer dem grossen internationalen Güterverkehr grosse Umwege (so den über Kufstein) künstlich anzuweisen. Die ausserordentliche Rührigkeit der Nachbarstaaten im Ausbau ihrer Eisenbahnnetze würde schnellstens dafür sorgen, dass für die Güter andere, kürzere Wege ausserhalb Bayerns erbaut würden; eine Verschiebung des Güterverkehres nach dem Westen — von Bayerns Grenze hinweg — wäre die unausbleibliche Folge. In Voraussicht dessen, was kommen wird, habe auch die Staatsregierung die Weilheim-Meringer Linie schon in solcher Weise angelegt, dass deren Umgestaltung in eine Vollbahn kein Hinderniss entgegenstehe. Die Lage von Garmisch-Partenkirchen erscheine geradezu bestimmt, einen Verkehrsknotenpunkt zu bilden, zu dem naturgemäss die Hauptlinien sich hinwenden müssen! Nach Osten führe der Weg über Mittenwald nach Innsbruck, nach Westen über Pass Griesen nach Lermoos und von dort nach dem Fernpass einerseits, nach Reutte-Pfronten-Kempten und dem Bodensee andererseits, und es werde die Linie Mittenwald-Garmisch-Lermoos-Reutte-Pfronten-Kempten eine hervorragend bedeutungsvolle Querlinie für Bayern und Tirol werden. Die Wichtigkeit solcher Querlinien habe Oesterreich längst erkannt und deshalb die Arlberg-, Gisela- und Pusterthalbahn gebaut.“

Als Schlusswort ist sodann der Denkschrift nachfolgendes angefügt: „Niemals wäre es uns eingefallen, mit solchem Eifer und solcher Zähigkeit unsere Gedanken besonders zu der gegenwärtigen rückläufigen Zeitperiode zu vertreten, wenn wir nicht die feste Ueberzeugung hätten, dass unsere Linie für ganz Bayern von Nutzen und Vortheil werden wird.“

— Einer Uebersicht des Verkehres im Lagerhaus München-Südbahnhof während des Jahres 1901, ausgeschieden nach Eingangs- und Ausgangsrichtung, entnehmen wir über die Beförderung von Getreide, Mehl, Malz usw. als Eingang: 12 280 t aus Bayern und anderen deutschen Staaten, 21 900 t aus Oesterreich-Ungarn, 40 t aus Russland, 890 t aus Frankreich und Italien, 1 830 t aus Serbien und Rumänien, zusammen 36 940 t = 3 694 Wagen; als Ausgang: reexpedirt nach Bayern 18 220 t, nach anderen deutschen Staaten 1 170 t, nach der Schweiz und Frankreich 1 300 t, nach anderen Richtungen 70 t und nach München selbst 18 580 t, zusammen 39 340 t = 3 934 Wagen, weniger gegenüber dem Vorjahre 6 390 t an Eingang und 4 030 t an Ausgang.

— Württembergischer Nebenbahngesetzentwurf. In der volkswirthschaftlichen Kommission der Abgeordnetenkammer wurde bei Berathung dieses Entwurfes in der Generaldebatte die Frage, ob es sich empfehle, bei der gegenwärtigen gedrückten Wirthschaftslage Nebenbahnen in grösserem Umfang zu bauen, aus sozialpolitischen und nationalökonomischen Gründen einstimmig bejaht.

— **Verwendung weiblicher Personen im württembergischen Eisenbahndienst.** Das Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten enthält eine Verfügung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betreffend die Verwendung weiblicher Personen im Eisenbahndienst. Diese besagt:

„Es ist beabsichtigt, Frauen und Mädchen in den Eisenbahndienst aufzunehmen, welche im Fahrkartenausgabedienst, im Güterabfertigungs- und im Gepäckabfertigungsdienst, im Bürodienst der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verwendet werden sollen.

Die Voraussetzungen für die Annahme sind: ein Lebensalter von mindestens 18 und höchstens 30 Jahren, lediger Stand oder Wittwenstand ohne Kinder, körperliche Tauglichkeit, insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen, guter Leumund und gute Schulbildung, welche entweder durch Schulzeugnisse oder durch Erstehung einer Prüfung nachzuweisen ist. Die Gesuche um Annahme, welche von den Nachsuchenden selbst verfasst und geschrieben sein und eine Darstellung des Lebenslaufs enthalten müssen, sind an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu richten. Den Gesuchen sind beizulegen: ein Geburtsschein, ein bahnärztliches Zeugniss, ein Leumundszeugniss der Heimathbehörde, die Schulzeugnisse, bei Minderjährigen die Erklärung des gesetzlichen Vertreters, dass er mit dem Eintritt der Nachsuchenden in den Eisenbahndienst einverstanden ist.

Soweit die Annahme nicht auf Grund der vorgelegten Schulzeugnisse erfolgt, haben sich die Bewerberinnen einer Aufnahmeprüfung, welche in Stuttgart abgehalten wird und zu der besondere Vorladung ergeht, zu unterziehen. Bei der Aufnahmeprüfung sind nachzuweisen: die Fähigkeit, das Deutsche orthographisch und grammatikalisch richtig zu schreiben (Niederschreiben eines deutschen Diktats und Fertigung eines Aufsatzes), die Fähigkeit, ein leichteres französisches Diktat ohne gröbere Verstösse niederzuschreiben, einige Kenntnisse in der Geographie Deutschlands und der benachbarten Länder, Gewandtheit im Rechnen in den vier Grundarten sowie mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen. Die Prüfung ist schriftlich, in der Geographie und im Rechnen auch mündlich. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen erkennt über die Annahme. Das Ergebniss der Prüfung wird den Theilnehmerinnen schriftlich mitgetheilt. Die Wiederholung der Prüfung ist einmal zulässig.

Die als Anwärterinnen Aufgenommenen werden einer geeigneten Stelle zur Einleitung in den Fahrkartenausgabedienst und in die ihnen im Abfertigungsdienst und im Bürodienst zugedachten Verrichtungen zugetheilt. Sie werden beim Eintritt in den Dienst beeidigt und zählen zu den im Sinne des Art. 118 des Beamtengesetzes im Staatsdienste beschäftigten Personen. Die Uebungszeit dauert 3 Monate; während dieser Zeit wird eine Vergütung nicht gewährt. Vorbehalten bleibt, die Anwärterinnen auch im Telegraphendienst auszubilden. Die Einleitung in den Telegraphendienst und die Prüfung in diesem Dienstzweige erfolgt im Benehmen mit der Generaldirektion der Posten und Telegraphen. Nach Ablauf der Probedienstzeit hat die mit der Einübung der Anwärterin beauftragte Stelle über ihre Kenntnisse, Befähigung, Fleiss und Verhalten an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu berichten und sich darüber zu äussern, ob die Ausbildung der Anwärterin als beendigt anzusehen ist.

Bei genügender Befähigung wird die Anwärterin mit einem Anfangstaggeld von 2 ℳ, dessen Erhöhung nach der jeweiligen Taggelderordnung erfolgt, zunächst zu Aushilfen, später als ständige Eisenbahngehilfin verwendet. Diese Verwendung ist stets widerruflich. Den Gehilfinnen bleibt monatliche Kündigung vorbehalten. Verheirathung bewirkt die Auflösung des Dienstverhältnisses. Die etatsmässige Anstellung der Eisenbahngehilfinnen erfolgt bei befriedigender Besorgung ihrer dienstlichen Aufgaben und guter Führung nach Maassgabe der Verabschiedung durch den jeweiligen Etat."

— **Main-Neckarbahnvorlage in Baden.** Aus der in der zweiten badischen Kammer eingegangenen Regierungsvorlage über den am 14. Dezember 1901 zwischen Preussen, Baden und Hessen abgeschlossenen Staatsvertrag wegen Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn tragen wir zur Ergänzung der früheren Meldungen noch folgendes nach: „Die jetzige Verwaltungsorganisation der Main-Neckarbahn, die sich auf den Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 gründet, ist nicht mehr zeitgemäss: die an der Bahn betheiligten Regierungen sind übereinstimmend zu der Ansicht gelangt, dass eine Neuordnung zur Vereinfachung des Geschäftsbetriebes unabweisbar geworden ist. Obwohl die Main-Neckarbahn einen sehr dichten Verkehr hat und immer noch einen Reinertrag von 8–9 % des Anlagekapitals einbringt, sind doch die Betriebsausgaben sehr hoch. Sie betrugen in Prozenten der Roheinnahme im Durchschnitt der Jahre 1890 bis 1900 bis zu 66,22 %, im Jahre 1900 70,17 %. Für 157 Arbeitskräfte der allgemeinen Verwaltung ist zur Zahlung der Diensteinkommen ein Jahresaufwand von 360 000 ℳ. erforderlich. Es ergibt dies auf 1 km Bahnlänge 1,33 Arbeitskraft, während bei anderen Bahnverwaltungen diese Ziffer in der Regel nur 0,50 bis höchstens 0,70 ansteigt. Wenn nun der Verwaltungsaufwand der Direktion durch einfachere Organisation auch gemindert werden könnte, drängte sich doch bei der Verfolgung der Frage die Anschauung auf, dass für das kleine Netz der Main-Neckarbahn, das in seiner Ausdehnung kaum einer Betriebsinspektion gleichkommt, die Erhaltung einer besonderen Direktionsbehörde keine Berechtigung habe. Das Ergebniss der Verhandlungen ist der Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901. Die badische Regierung hält die in dem Vertrag vereinbarte Lösung für eine die badischen Interessen befriedigende. Die Direktion der Main-Neckarbahn in Darmstadt wird mit dem 1. Oktober 1902 aufgehoben. Die Main-Neckarbahn wird von diesem Zeitpunkte ab durch die preussische und hessische Eisenbahndirektion in Mainz unter Oberaufsicht der Centralstelle der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mitverwaltet. Bei der Eisenbahndirektion in Mainz wird eine Mitgliedstelle von der badischen Regierung besetzt. Die bisher von der Main-Neckarbahn für Rechnung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verwalteten hessischen Nebenbahnen treten am 1. Oktober d. J. in die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft ein. Die Dienststellen auf preussischem Gebiete werden als ‚königlich preussische', die auf badischem als ‚grossherzoglich badische' und jene auf hessischem als ‚grossherzoglich hessische' bezeichnet."

— **Berlin-Neapel-Express.** Mit dem Inslebentreten des am 16. d. Mts. erstmals in Berlin abgefertigten Berlin-Neapel-Express ist den langjährigen Wünschen des reisenden Publikums auf Herstellung einer beschleunigten und mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteten Fahrgelegenheit zwischen Deutschland und dem Herzen von Italien über den Brenner entsprochen worden. Die betheiligten Eisenbahnverwaltungen haben bei Einrichtung dieser neuen, vorerst zweimal wöchentlich geführten Verbindung den Interessen der Reisenden nach jeder Richtung hin entgegenzukommen versucht, und es ist daher bei Aufstellung der Fahrordnung auf die Gewinnung möglichst günstiger Ankunfts- und Abfahrtszeiten für alle Hauptpunkte Bedacht genommen worden.

Die Verkehrszeiten des neuen Expresszuges sind folgende:

Berlin	ab	10.00	Vorm.	Montag	und	Donnerstag
München	„	8.10	Abds.	„	„	„
Florenz	an	12.00	Mitt.	Dienstag	„	Freitag
Rom	„	5.37	Nachm.	„	„	„
Neapel	„	10.30	Abds.	„	„	„
Neapel	ab	8.15	Vorm.	Mittwoch	„	Sonnabend
Rom	„	1.10	Nachm.	„	„	„
Florenz	„	6.15	Abds.	„	„	„
München	an	10.47	Vorm.	Donnerstag	„	Sonntag
Berlin	„	9.00	Abds.	„	„	„

Die ursprünglich in Aussicht genommene Durchführung zwischen Berlin und München auch an den übrigen Tagen der Woche unterbleibt vorerst.

Durch den neuen Zug wird die Reisedauer zwischen Deutschland und den drei Hauptstädten von Ober-, Mittel- und Unteritalien gegenüber den bisherigen schnellsten Verbindungen erheblich abgekürzt. Die Abkürzung beträgt zwischen den Endpunkten Berlin und Neapel 8 Stunden. Durch diese Beschleunigung ist es auch möglich geworden, die ganze Fahrt durch Mittelitalien einschliesslich des Apenninüberganges in der Richtung nach Neapel und der ganzen Fahrt von Neapel nach Rom in die Tageszeit zu legen.

Für entsprechende Bequemlichkeit ist durch Führung von Schlafwagen modernster Ausstattung sowie durch Beigabe eines Speisewagens Sorge getragen. Die ganze Zugausrüstung läuft zwischen Berlin und Neapel geschlossen durch. Die Zollkontrole des gesammten Gepäcks findet zur Bequemlichkeit der Reisenden und zur Abkürzung des Aufenthaltes auf den Grenzstationen während der Fahrt im Zuge statt.

Für die Benutzung des Zuges ist eine für Schnellzüge gültige Fahrkarte I. Klasse zu lösen und an die Schlafwagengesellschaft eine Zuschlaggebühr von 2,3 ₰ für das Kilometer zu entrichten.

Schliesslich ist es gelungen, den Berlin-Neapel-Express noch zu einer Verbindung nach Sizilien auszugestalten, indem ein Wagen dieses Zuges alle vierzehn Tage und zwar erstmals am 22. d. Mts. mit einem eigenen Expresszuge unmittelbar von Neapel über Reggia-Messina nach Palermo geführt wird. Die Zugausrüstung übersetzt die Meerenge von Messina mittelst Dampffähre. Der Uebergang über die Meerenge sowie die Fahrt an der Nordküste von Sizilien im Angesicht der liparischen Inseln vollzieht sich am Tage. Die An-

kunft in Palermo erfolgt jeden zweiten Mittwoch 7.25 Abds., die Abfahrt nach Neapel jeden zweiten Freitag 10.30 Vorm.

In Palermo besteht Schiffsanschluss nach Tunis und von dort Anschluss mittelst Expresszuges nach Algier.

— **Frachterstattungen von russischen Eisenbahnverwaltungen.** Die Eisenbahndirektion zu Berlin hat, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe" mittheilt, in Beantwortung einer Eingabe der Berliner Kaufmannschaft über die vielfach unrichtige Anwendung von Frachtsätzen und die langsame Erledigung der hierdurch veranlassten Erstattungsansprüche darauf hingewiesen, dass durch den neuen, am 1. d. Mts. in Kraft getretenen deutsch-russischen Verbandstarif eine Anzahl russischer Stationen in den direkten Verkehr aufgenommen ist und dass hierdurch voraussichtlich eine Minderung des von der Kaufmannschaft beklagten Uebelstandes einer unrichtigen Frachtberechnung eintreten werde. Letztere sei bislang in den meisten Fällen dadurch verursacht worden, dass die in den Verbandsverkehr nicht einbezogenen russischen Stationen ihre nach Deutschland gerichteten Sendungen an Eiern, Därmen und Hanf — denn um solche handele es sich fast ausschliesslich — nicht auf die nächstvorliegende Verbandsstation, sondern auf eine deutsch-russische Grenzstation abfertigten. Bei Erledigung solcher Erstattungsanträge seien die deutschen Behörden auf die Mitwirkung der russischen Verwaltungen angewiesen, und der betreffende Schriftwechsel finde dort nur eine sehr langsame Erledigung. Uebrigens werde die Angelegenheit auf der im Mai d. J. stattfindenden Verbandskonferenz zur Sprache gebracht und eine Beseitigung der bestehenden Uebelstände versucht werden.

Oesterreich.

— **Einführung der selbstthätigen Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Cie.** Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat bei den Direktorenkonferenzen wiederholt die Anregung gegeben, der Frage der Einführung einer selbstthätigen, durchgehenden Bremse bei den österreichischen Bahnen näherzutreten, und ist die österreichische Direktorenkonferenz im Jahre 1895 zu dem Beschlusse gelangt, an die Staatsbahnverwaltung das Ersuchen zu richten, durch eingehende Versuche die Wirkungen der neueren selbstthätigen Bremsen festzustellen. Diesem Ersuchen wurde Rechnung getragen, indem das Eisenbahnministerium nicht nur dem theoretischen Studium dieser Frage grosse Aufmerksamkeit widmete, sondern auch praktische Versuche anstellte, und zwar durch die Ausrüstung von regelmässigen Expresszügen auf den westlichen und nordöstlichen Linien der Staatsbahnen sowie sämmtlicher Züge der Wiener Stadtbahn mit der selbstthätigen Luftsaugeschnellbremse, und endlich durch die im Frühjahr 1901 durchgeführten Vergleichsproben am Arlberg und in der Strecke Sigmundsherberg-Ziersdorf. Zu den letzterwähnten Proben sind Züge, aus je 30 Wagen bestehend, mit der selbstthätigen Umschalt-Luftsaugeschnellbremse der Vacuum-Brake Cie., der Schleifer-Einkammerschnellbremse, der selbstthätigen Westinghouse-Schnellbremse und Henrybremse ausgerüstet worden.

Die Vergleichsproben am Arlberg bezweckten vornehmlich, über die Regulirfähigkeit der verschiedenen Bremssysteme auf steilen Rampen ein sicheres Urtheil zu gewinnen. Die weiteren vergleichenden Versuche in der Strecke Sigmundsherberg-Ziersdorf, welche nur mit den für Westinghouse- und den für Luftsaugebremse eingerichteten Zügen vorgenommen wurden, dienten hauptsächlich zur Beurtheilung der Wirkung dieser beiden Bremssysteme unter den verschiedenen Umständen bei Fahrten mit grosser Geschwindigkeit in Flachlandstrecken. Diese vergleichenden Versuche sowie die schon früher im Betriebe der Staatsbahnen gewonnenen Erfahrungen haben nach Ansicht des Eisenbahnministeriums in ganz unwiderleglicher Weise zu der Ueberzeugung geführt, dass unter allen selbstthätigen durchgehenden Bremsen, welche füglich in Betracht kommen können, die selbstthätige Umschalt-Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Cie. den an eine durchgehende Bremse zu stellenden Anforderungen am besten entspricht und sich diese Bremse durch Verlässlichkeit des Eintrittes der beabsichtigten Bremswirkungen (Betriebsbremsungen und Schnellbremsungen in beliebiger Folge, bei beliebiger Rangirung der Wagen mit Bremse und mit Leitung) durch vorzügliche Regulirbarkeit, äusserst einfache Bedienung und dadurch auszeichnet, dass der Lokomotivführer unter allen Umständen über den jeweiligen Zustand der Bremse in Kenntniss ist. Die selbstthätige Luftsaugebremse erfordert insbesondere, im Gegensatze zu den Luftdruckbremsen, an den einzelnen Fahrzeugen keine Absperrhähne, durch deren unabsichtliche oder böswillige Schliessung die Bremse ohne Wissen des Maschinenführers für einen Theil des Zuges ausgeschaltet sein kann.

Obgleich nun diese günstigen Ergebnisse der erwähnten Versuche unzweifelhaft zu der Ansicht berechtigten, dass es geboten erscheint, die Einführung der selbstthätigen Luftsaugebremse auf allen österreichischen Eisenbahnen unbedingt anzustreben, hat das Eisenbahnministerium dennoch im Oktober 1901 Fachmänner der grösseren österreichischen Privatbahnen hierüber gehört. Da auch bei diesem Anlasse der schnellwirkenden selbstthätigen Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Cie. die Ueberlegenheit von allen den vertretenen Bahnen einhellig zuerkannt worden ist, so hat das Eisenbahnministerium mit Erlass vom 3. d. Mts. an sämmtliche österreichischen Eisenbahnverwaltungen die Aufforderung gerichtet, sich die allmähliche Ausrüstung aller auf Hauptbahnstrecken verkehrenden personenführenden Züge mit der genannten schnellwirkenden Bremse der Vacuum-Brake Cie. bestens angelegen sein zu lassen und dabei in erster Linie die Schnellzüge in Betracht zu ziehen.

In Verbindung mit der betreffenden Bremse ist im Sinne des Ministerialerlasses auch für die Einrichtung einer von den einzelnen Wagenabtheilen aus zu handhabenden Nothbremse vorzusorgen, wodurch es möglich wird, das nicht immer verlässlich wirkende elektrische Interkommunikationssignal zu entfernen und hierfür eine stets sicher wirkende Nothsignalvorrichtung zu gewinnen.

Das Eisenbahnministerium hat in dem Erlasse beigefügt, dass es in Hinkunft der Einführung von Zügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von über 80 km in der Stunde nur dann zustimmen werde, wenn die betreffenden Züge mit der schnellwirkenden selbstthätigen Luftsaugebremse der Vacuum-Brake Cie. ausgerüstet werden, und die Erwartung ausgesprochen, dass die Bahnverwaltungen in der Einführung der mehrerwähnten Bremse ein wirksames Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit erblicken und deshalb schon in ihrem eigenen Interesse nach Kräften bestrebt sein werden, den Bestrebungen des Eisenbahnministeriums zu entsprechen.

Um dem Eisenbahnministerium die Beurtheilung des Zeitraumes zu ermöglichen, welcher zur allgemeinen Einführung der mehrgenannten Vorrichtung auf den österreichischen Eisenbahnen erforderlich werden dürfte, wurden die Verwaltungen zugleich ersucht, ein Programm vorzulegen, aus welchem zu entnehmen ist, in welcher Reihenfolge und bis zu welchen Terminen die Verwaltung die Einrichtung der einzelnen personenführenden Züge mit der gegenständlichen Bremse zu vollenden in Aussicht nimmt.

— **Der Etat des Eisenbahnministeriums.** Der Budgetausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses zog am 16. und 17. d. Mts. den Etat des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1902 in Berathung. Hierbei gelangten zahlreiche Eisenbahnfragen zur Erörterung. So wurde es u. a. als wünschenswerth bezeichnet, dass anlässlich der bevorstehenden Regelung der handelspolitischen Beziehungen Oesterreichs zu Ungarn und dem Auslande die bisher äusserst lückenhafte Statistik des Eisenbahngüterverkehres entsprechend ergänzt werde. Bereits vor vielen Jahren sei im Staatseisenbahnrathe die Anregung gegeben worden, dass in Befolgung eines in Deutschland bewährten Musters auch in Oesterreich die Güterbewegung zwischen den einzelnen Verkehrsgebieten sowie zwischen den letzteren und dem Auslande statistisch erfasst werden möge. Diese Anregung habe bisher keine Berücksichtigung gefunden, was zur Folge habe, dass, während die deutsche Statistik über die Strömungen der Güterbewegung einen vollständigen Ueberblick ermöglicht, man in Oesterreich im Dunklen tappe, ein Mangel, der in tarifpolitischer Hinsicht äusserst fühlbar sei. Was die Tarifverhältnisse betrifft, so wurde geltend gemacht, dass zunächst das Augenmerk auf die Tarifverträge gerichtet werden müsse, die in den Jahren 1882 und 1891 zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der österreichisch ungarischen Staatseisenbahngesellschaft abgeschlossen wurden und vermöge deren den ungarischen Staatsbahnen ein Tarifbestimmungsrecht auch rücksichtlich der österreichischen Linien zugestanden wurde. Es wurde die Nothwendigkeit betont, dass von dem Kündigungsrechte, welches der diesseitigen Reichshälfte rücksichtlich des Vertrages von 1891 zustehe, unbedingt Gebrauch gemacht werde. Einer eingehenden Prüfung bedürfen, wie ferner hervorgehoben wurde, die Frachtsätze, auf Grund welcher sich die Cerealienausfuhr aus Ungarn nach Oesterreich vollziehe. Das ganze gegenwärtige Tarifsystem sei unter dem Gesichtswinkel des ungarischen Interesses aufgestellt. Wie fast sämmtlichen Tarifklassen, sei auch dem Spezialtarif I (Getreide, Mehl usw.) das Staffelsystem zu Grunde gelegt, wodurch der Lokalverkehr benachtheiligt, dagegen der Fernverkehr äusserst begünstigt werde. Dies habe erstens zur Folge, dass in Oesterreich die heimischen Erzeugnisse theuerer als die ungarischen verfrachtet werden, ferner werden durch dieses Tarifsystem die Preise der einheimischen Erzeugnisse nachtheilig beeinflusst. Es sei deshalb angezeigt, den Spezialtarif I auf kilometrischer Grundlage aufzubauen.

Von anderer Seite wurden der Regierung die Verhandlungen mit der Nordbahn wegen Ermässigung der Holztarife in Erinnerung gebracht, auch wurde die Verstaatlichung der Nordbahn verlangt, da es unbegreiflich sei, dass der Hauptabsatz- und Handelsplatz Wien und der Ausfuhrplatz Triest durch die Tarife der Nord- und Südbahn wie durch Schanzen von der Produktion und dem Verkehre künstlich getrennt werden. Das russische und ungarische Getreide werden billig, das österreichische aber theuer auf den Markt geführt. Der Staat treibe zwar Schutzpolitik zu Gunsten des eigenen Getreides, die Eisenbahnen dagegen eine Ausfuhrprämienpolitik zu Gunsten des fremden Getreides. Weiter sei eine Individualisirung und grössere Beweglichkeit der Tarife geboten. Dies gelte insbesondere auch rücksichtlich der Lokalbahnen. Auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens wäre eine billigere Verwaltung nothwendig. Es sollten weder das Kriegsministerium, noch das Eisenbahnministerium so kostspielige Anforderungen in Bezug auf Stationsanlagen, Fahrbetriebsmittel usw. stellen, wie es bisher geschehen.

Ein Mitglied des Ausschusses erörterte die Verhandlungen mit der Graz-Köflicher Bahn in Betreff Herabsetzung der Tarife und forderte, dass die Regierung allen ihr zu Gebote stehenden Einfluss dahin aufwende, dass die Gesellschaft nicht durch neuerliche endlose Verhandlungen die Sache verschleppe und den fortwährend wiederkehrenden Klagen, insbesondere über die hohen Tarife, Rechnung tragen werde.

Von mehreren Seiten wurde die Fortsetzung der Verstaatlichung empfohlen. Insbesondere wurde die Regierung aufgefordert, zur Ermöglichung der Verstaatlichung der Nordwestbahn die Legung des zweiten Gleises auf allen jenen Strecken dieser Bahn anzuordnen, wo ein zweites Gleis durch die Verkehrsrücksichten geboten sei. Ebenso wurde die Regierung ersucht, die Verstaatlichung der Südbahn in Erwägung zu ziehen. Die Südbahn habe überaus hohe Tarife, und nur durch deren Ermässigung werde es möglich sein, die Märkte für das Vieh aus den Alpenländern zu eröffnen.

Weiter wurden verschiedene Wünsche in Bezug auf den Bau von Lokalbahnen, die Verbesserung der Stationsanlagen usw. zum Ausdruck gebracht.

Was die Personalverhältnisse betrifft, so beglückwünschte ein Redner das Eisenbahnministerium zu seiner sozialpolitischen Thätigkeit, die in der Zuerkennung der Wohlthat einer ständigen Anstellung an 7 000 Arbeiter, der Verbesserung der Lebensbedingungen des Arbeiterstandes, der gleichfalls einen wesentlichen sozialpolitischen Fortschritt darstellenden Dienstordnung und den Wohlfahrtseinrichtungen, Lebensmittelmagazinen, Konsumvereinen, Weihnachtsbescherungen, Ferienkolonien, Badeanstalten, Speiseräumen usw. bestehe.

Andererseits wurden Anregungen zur weiteren Verbesserung der finanziellen Lage der Staatsbahnbediensteten gegeben und wurde der Regierung namentlich empfohlen, das Ansuchen um die Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung einem wohlwollenden und sorgfältigen Studium zu unterziehen, inwieweit diesem Ansuchen durch Erhöhung des Pensionsfondsbeitrages unter entsprechender Mitwirkung des Staates entsprochen werden könnte.

Des ferneren wurde dem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, dass gelegentlich der vor einiger Zeit durchgeführten Regelung der ständigen Bezüge der Bediensteten eine Schmälerung gewisser Nebenbezüge eingetreten sei.

Was das finanzielle Gesammtergebniss der Staatsbahnen in den letzten Jahren betrifft, so wurde von mehreren Seiten der Besorgniss über die steigenden Lasten Ausdruck gegeben, welche der Staatseisenbahnbetrieb erfordere. Aus diesem Grunde wurde insbesondere das Anwachsen der Kosten der Centralleitung, so u. a. durch die Errichtung der Eisenbahnbaudirektion, beklagt und eine Verringerung der Kosten durch eine weitergehende Decentralisation der Verwaltung angeregt. Andererseits wurde jedoch darauf hingewiesen, dass der jährliche Zuschuss von etwa 60 000 000 Kr. zwar kein besonders erfreuliches, aber gewiss auch kein erschreckendes Bild biete. Man müsse nämlich zu Gunsten dieses Ergebnisses folgende drei Umstände in Anschlag bringen: 1. In der Zinsenlast liegen noch die Jugendsünden des österreichischen Bahnbaues. 2. Auch zur Zeit des Privatbahnsystems war das Staatsbudget durch Zinsengarantien und Subventionen ausgiebig belastet, und die Last wäre bei Fortsetzung dieses Systems sehr bedeutend angewachsen. 3. Viele Bahnen wurden ausdrücklich als strategische mit dem Bewusstsein ihrer Passivität gebaut, und wenn sie auch den Etat des Eisenbahnministeriums belasten, so gehören sie doch zum Titel „Landesvertheidigung".

Der Eisenbahnminister nahm Anlass, jede einzelne Frage eingehend zu besprechen. Er bedauerte u. a. den Mangel einer Statistik über die Güterbewegung auf den Staatsbahnen, hob die der Einführung einer solchen Statistik entgegenstehenden Schwierigkeiten finanzieller Natur hervor und verwies auf die diesfalls bereits unternommenen Studien und Versuche der Staatseisenbahnverwaltung, welche bisher allerdings noch zu keinem ganz befriedigenden Ergebniss geführt haben.

In Bezug auf das geltende Tarifsystem führte der Minister aus, wie werthvoll die Einheitlichkeit desselben für alle österreichischen und ungarischen Bahnen sei, wonach einer Aenderung seiner Grundlagen nur mit äusserster Vorsicht nähergetreten werden könnte. Insbesondere gelte dies von dem seitens des genannten Redners in Anregung gebrachten Uebergange von dem Grundsatze der Staffeltarife zu jenem der kilometrischen Einheitstarife. Uebrigens habe sich zu seiner besonderen Befriedigung zwischen den diesfalls einander früher schroff gegenüber gestandenen Anschauungen in letzterer Zeit allgemach eine Annäherung vollzogen, so dass die Meinungsverschiedenheit heute auf den verhältnissmässig kleinen Bereich der Cerealien eingeschränkt sei. Dem Wunsche nach Individualisirung der Tarife könne der Minister seinerseits nur vollkommen beipflichten. Doch finde dieses Streben in dem Bedürfniss nach Einfachheit und Uebersichtlichkeit der Tarife seine Schranke. Das Bestreben nach Verbilligung des Lokalbahnbetriebes finde im Eisenbahnministerium volles Verständniss und kräftige Unterstützung.

Auf eine Anfrage bezüglich des gegenwärtigen Standes der Angelegenheit wegen tarifarischer Begünstigung galizischer Holztransporte nach dem Westen und nach Wien erwiderte der Minister, dass die bezüglichen Verhandlungen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Abschluss gelangt seien und ein günstiges Ergebniss gehabt haben.

Hinsichtlich des Verkehrstheilungs - Uebereinkommens zwischen der Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen gibt der Minister nähere Aufklärungen und theilt mit, dass die angeregte Kündigung dieses Uebereinkommens bereits stattgefunden habe. Ferner kündigte der Minister an, dass in den nächsten Tagen eine Besprechung im Eisenbahnministerium stattfinden werde, um die Vorschläge der Graz-Köflacher Bahn in Betreff der Ermässigung ihrer Gütertarife entgegenzunehmen und zu prüfen.

In den Ausführungen über die Frage der Verstaatlichung der Nordwestbahn erblickt der Minister eine dankenswerthe Unterstützung der Regierungsaktion. Bezüglich der Südbahn spricht er den Wunsch und die Hoffnung aus, dass es der Gesellschaft, welche wichtige Interessen des Eisenbahnkredits vertrete, gelingen werde, über die jetzigen schwierigen Verhältnisse ungeschädigt hinwegzukommen.

Ferner ertheilte der Minister Aufklärungen über eine Reihe von Ausgabeposten der Centralleitung. Was insbesondere die Eisenbahnbaudirektion anlangt, so verwies er darauf, dass die Errichtung dieser Abtheilung des Ministeriums sich als eine Maassregel zum Zwecke der Entlastung des eigentlichen Ministeraldienstes darstelle, wobei auch die Absicht mitgewirkt habe, diese Dienststelle durch Einräumung einer grösseren Selbständigkeit gegenüber den anderen Dienstabtheilungen des Ministeriums die nothwendige Bewegungsfreiheit zu sichern. Auf die damit in Zusammenhang gebrachte schwierige Frage der Centralisation oder Decentralisation bei der Verwaltung der Staatsbahnen wolle der Minister bei diesem Anlasse nicht tiefer eingehen. Er beschränke sich darauf, festzustellen, dass auch hier ein Mittelweg eingehalten werden müsse, damit der Centralleitung einerseits die ihrer Verantwortlichkeit entsprechende Einflussnahme gesichert bleibe, andererseits aber diese von nebensächlichem Beiwerk freigehalten werde. Ein solches vom sachlichen Standpunkte aus zu Stande gekommenes Kompromiss sei in dem gegenwärtig geltenden Organisationsstatute aus dem Jahre 1896 niedergelegt; dieses Statut besitze die nothwendige Anpassungsfähigkeit, um innerhalb desselben auch noch neu zuwachsende Aufgaben gedeihlich lösen zu können.

Was die von einer Reihe von Rednern aufgeworfene grundsätzliche Frage der bei der Bewirthschaftung des Staatsbahnnetzes einzuhaltenden Gesichtspunkte betrifft, so erkannte der Minister an, dass zweifellos die Hauptaufgabe der Staatsbahnen in der Förderung der Volkswirthschaft liege; gleichwohl dürfe aber die Verwaltung nicht übersehen, dass die Kosten der Institution, soweit sie der Betrieb nicht deckt, die Steuerträger belasten. Der Minister entwirft an der Hand der ziffermässigen Angaben ein Bild der in den letzten Jahren erzielten Betriebsüberschüsse, welche seit 1895 von 61 auf 52 100 000 Kr. (Erfolg 1900) beziehungsweise 59 700 000 Kr. (Voranschlag 1902) zurückgegangen sind, und der sohin nothwendig gewordenen steigenden Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln (von 41 800 000 auf 63 200 000 bezw. 60 600 000 Kr.). Die ungünstigen Ergebnisse des Betriebes seien überwiegend auf die Steigerung der Personalausgaben zurückzuführen. Die Staatseisenbahnverwaltung müsse sich daher die Durchführung von eingreifenden, mit erheblichen Kosten verbundenen Maassnahmen, wie solche namentlich in der Eingabe des Staatseisenbahnbeamtentages erbeten werden, vorläufig versagen. Es schliesse dies aber nicht aus, dass gewisse Einzelwünsche, namentlich einer allmählichen Verbesserung des Standes, wie auch der erbetenen Anrechnung eines Theiles des Gehalts in die Pension, etwa nach Art einer

Versicherung, seitens der Verwaltung wohlwollend in Erwägung gezogen werden. Indess dürfte auch bei dieser Frage deren Zusammenhang mit ähnlichen Wünschen der Staatsbeamtenschaft nicht ausser Acht gelassen werden.

In Bezug auf die Veränderungen, welche in den Bezügen der einzelnen Klassen von Bediensteten infolge der Gehaltsregelung eingetreten sind, gab der Minister die Versicherung, dass hierbei selbstverständlich als oberster Grundsatz festgehalten werde, dass durch die gedachte Regelung keine Verkürzung der Bediensteten eintreten dürfe. Wenn bei diesem Anlasse einzelne, einer beschränkten Zahl von Bediensteten zugestandene, sachlich nicht mehr gerechtfertigte und häufig von Zufälligkeiten abhängige Nebenbezüge zur Einstellung gelangten, so sei solchen Bediensteten ein theilweiser Ersatz durch anderweitige Zuwendungen wie ständige Remunerationen und dergleichen eingeräumt worden. Die hauptsächlichste Verbesserung der Lage dieser Bediensteten sei aber darin zu erblicken, dass die Staatsbahnverwaltung einen Theil der wechselnden Nebenbezüge in die festen, für die Pensionsbemessung anrechenbaren Bezüge umgewandelt habe.

Der Etat ist nach erfolgter Durchberathung schliesslich mit den aus dem Schoosse des Ausschusses beantragten Resolutionen angenommen worden.

Ungarn.

— **Regelung der Bezüge und der Arbeitsdauer der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Im Auftrage des ungarischen Handelsministers beschäftigte sich, wie berichtet wird, die Direktion der ungarischen Staatsbahnen auf das eingehendste mit der Frage der Regelung der Bezüge der Beamten und Bediensteten und gleichzeitig auch mit der Durchführung einer entsprechenden Arbeitseintheilung. Im Sinne der geplanten Arbeitseintheilung soll im dienstlichen sowohl, als im Interesse des Personals die 24 stündige bezw. 12 stündige Arbeitszeit eingeführt werden.

— **Beschränkung von Umladungen der Obst-, Kartoffel- und Grünzeugtransporte in loser Schüttung.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat in jüngster Zeit bedeutende Schadensummen aus dem Grunde vergüten müssen, weil in loser Schüttung zur Aufgabe gelangte Obst-, Kartoffel- und Grünzeugsendungen infolge Heisslaufens der Wagen oder anderer Wagengebrechen während der Beförderung umgeladen werden mussten und hierbei beschädigt wurden. Die Umladung solcher Güter wurde, einer bestehenden Vorschrift entsprechend, bisher in allen jenen Fällen vorgenommen, in denen die Beschädigung des Wagens nicht innerhalb 24 Stunden behoben werden konnte. Da nun die Erfahrung zeigte, dass die meisten Wagenschäden innerhalb 24 Stunden nicht behoben werden können, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angeordnet, dass die Umladung der Obst-, Kartoffel- und Grünzeugsendungen nur dann unbedingt vorzunehmen ist, wenn die wahrgenommenen Wagengebrechen nicht innerhalb 48 Stunden beseitigt werden können. Seitens der Stationen sind nach Anlangen von beschädigten Wagen die betreffenden Werkstätten unverzüglich telegraphisch zu verständigen, welche geeignete Arbeitskräfte in Begleitung eines Ingeniörs oder Werkführers zu entsenden verpflichtet sind.

— **Die Aufsichtskommission des Eisenbahnbeamten-Fachkurses** hielt jüngst eine Sitzung ab, in welcher festgestellt wurde, dass zu Ende des verflossenen Schuljahres 170 ordentliche Hörer und 42 Privatschüler den Kursus besucht haben, und dass das Studienergebniss ein günstiges war, indem blos 4 Hörern ein Abgangszeugniss verweigert wurde. Für das laufende Studienjahr wurden 180 ordentliche Hörer aufgenommen, von denen inzwischen 3 ausgetreten sind; die Zahl der Privatschüler beträgt 30. Die im verflossenen Herbste stattgehabten Befähigungsprüfungen haben 160 frühere ordentliche Hörer und 27 Privatschüler bestanden; von diesen legten die Prüfung 10 mit vorzüglichem, 67 mit gutem und 63 mit hinreichendem Ergebniss ab.

— **Ausführung elektrischer Eisenbahnen durch die Firma Ganz & Cie. in Budapest.** Im Bericht für das Jahr 1901 hebt die Direktion der Firma Ganz & Cie. hervor, dass ihre elektrische Abtheilung während des Vorjahres mit der Ausführung von eisenbahntechnischen Aufträgen in Anspruch genommen war, und bespricht die Bestrebungen der Firma, welche darauf abzielen, die bisher nur für den Betrieb von Strasseneisenbahnen als Zugförderungsmotor verwendete elektrische Kraft auch für den Betrieb von Vollbahnen nutzbar zu machen. Die nach dem System Kandó vorgenommenen Umwandlungsarbeiten von Dampf- auf elektrischen Betrieb im Bereiche der Linien der Valtellinabahn (Oberitalien) seien beendet und das bisherige günstige Ergebniss berechtige zu der Hoffnung, dass die Bahn schon in den ersten Monaten des laufenden Jahres den regelmässigen Betrieb ausschliesslich mittelst elektrischer Kraft bewerkstelligen werde. Dieses Ergebniss werde auf die Vervollkommnung des Vollbahnverkehres und im Zusammenhange damit auf die Entwickelung der elektrischen Fabrik zweifellos einen grossen Einfluss ausüben. Nach dem bei der Valtellinabahn verwendeten System, dessen wesentlichster Theil in der direkten Anwendung von hochgespanntem Drehstrom besteht, wurde in jüngster Zeit auch die Militärbahn in Wöllersdorf bei Wien mit bestem Erfolge in Betrieb gesetzt.

— **Personalnachrichten.** Dieser Tage starb in Budapest der hochverdiente Direktorstellvertreter der ungarischen Staatsbahnen und Professor des Eisenbahnfachkurses, Ferdinand Hauser.

Uebrige europäische Länder.

— **Einnahmen der belgischen Staatsbahnen.** Während bisher die belgischen Staatsbahnen regelmässig Ueberschüsse für anderweitige Staatszwecke zur Verfügung stellen konnten, schliesst das neue Eisenbahnbudget zum ersten Mal mit einem Fehlbetrag ab.

— **Fahrscheine der belgischen Eisenbahnen.** Der belgische Obereisenbahnrath (conseil supérieur des chemins de fer) hat den Wunsch geäussert, dass die Fahrscheine mit mehreren Bestimmungsorten beseitigt werden sollen. Indessen erachtet er in gewissen Fällen es als vortheilhaft, sie auf zwei Bestimmungsorte zu beschränken. Andererseits ist der Obereisenbahnrath der Ansicht, dass man die Verkaufsschalter nach Klassen auf den wichtigsten Bahnhöfen wieder einführen sollte, um den Andrang zu verhüten.

— **Neue Frachtguteintheilung in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat soeben eine neue allgemeine und gleichmässige Eintheilung der als Frachtgut zu befördernden Waaren (marchandises à petite vitesse) genehmigt, welche eine merkliche Vereinfachung der Kostenberechnung und Preisverminderungen mit sich bringt. Das Lastenheft jeder Eisenbahngesellschaft theilt, um den Höchsttarif, dessen Erhebung gestattet ist, festzusetzen, alle in 72 sehr allgemeine Benennungen begriffenen Waaren in 4 Klassen; eine gewisse Anzahl von Beförderungsbedingungen finden sich sonach festgelegt. Der „Generaltarif" ist die Gesammtheit der angewendeten Preise, wenn von diesen Bedingungen keine Abweichung vorkommt. Durch die „Spezialtarife" werden dagegen dem Publikum Preisermässigungen gewährt, die gewissen Abweichungen vom Generaltarif untergeordnet sind, wie Verlängerung der Beförderungsfristen, Milderung der Verantwortlichkeit der Beförderungsanstalt, Verpflichtung des Absenders, eine volle Wagenladung zu liefern usw. Von vornherein erkannten alle französischen Eisenbahngesellschaften die Nothwendigkeit an, die Zahl der Waaren, deren Tarifirung besonders angezeigt ist, zu vermehren und für eine grosse Zahl von ihnen die Taxen, sei es im Generaltarif, sei es im Wege besonderer Tarife, zu ermässigen. Da aber jede Gesellschaft einzeln vorging, ergaben sich bald grosse Abweichungen in der Eintheilung von einem Netz zum anderen. Es kam vor, dass eine Waare von den verschiedenen Gesellschaften in verschiedener Art eingeordnet war, und die Nothwendigkeit einer Vereinfachung drängte sich auf. Die Untersuchung über eine vereinfachte und gleichmässige Frachtguteintheilung wurde 1878 begonnen und hat erst 1895 zum Ziele geführt. Die im letztgenannten Jahre aufgestellte gleichmässige allgemeine Eintheilung (classification générale uniforme) umfasste, in sechs Serien eingetheilt, 2 428 Benennungen von Waaren. Ihre Zahl wuchs seitdem sehr rasch; sie hat jetzt 3 850 erreicht und würde sich weiter vermehrt haben, wenn man nicht Abhilfe geschaffen hätte. Noch dazu konnte die Einschreibung einer neuen Benennung nur um den Preis langer Förmlichkeiten, nach den vorschriftsmässigen Vergleichungen usw. und der ministeriellen Genehmigung erfolgen. Die Zulassung durfte erst ausgesprochen werden, nachdem die sieben grossen Netze sich auf ihren Vorschlag geeinigt hatten. Es folgten daraus für das Publikum Verwickelungen, die nicht nur in Schwierigkeiten bei den Nachsuchungen, sondern auch Beeinträchtigungen betreffs der bezahlten Preise bestanden. Die nun in Ausführung eines an die Gesellschaften vom Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 26. August 1899 gerichteten Rundschreibens vorbereitete Eintheilung wird nur noch 1 325 Benennungen umfassen. Das hat man durch Unterdrückung von Posten erreicht, die sich in eine allgemeinere Bezeichnung einfügen lassen, und durch Beseitigung solcher, welche für eigentlich gleiche Waaren verschiedene Bezeichnungen enthielten. Z. B. umfasst die gegenwärtige Eintheilung 29 verschiedene Benennungen landwirthschaftlicher Werkzeuge und Maschinen, welche die neue Eintheilung unter der einen Benennung „landwirthschaftliche

Werkzeuge und Maschinen" vereinigt. Da künftig die gleichmässige allgemeine Eintheilung nur noch Artenbenennungen enthält, so kann jede neue Waare, die sich in eine dieser Benennungen einfügt, bei der Vorweisung von einer Gesellschaft zur Vergünstigung der Spezialtarife zugelassen werden, ohne dass es wie früher nöthig ist, vorläufig eine Uebereinstimmung der sieben grossen Netze betreffs der Einreihung in die allgemeine Eintheilung herbeizuführen. Uebrigens bewirkt die neue Eintheilung für fast 300 Waaren Tariferniedrigungen. Den Eisenbahngesellschaften ist eine Frist von 6 Monaten gestellt, um ihre Spezialtarife in Einklang mit dieser neuen Eintheilung zu bringen.

— **Platzwahrung auf der französischen Westbahn.** Die Westbahngesellschaft macht Versuche mit einer Vorkehrung, welche den Reisenden ermöglichen soll, sich einen bestimmten Platz im Wagen zu sichern. Nach den Mittheilungen in der Pariser Presse handelt es sich um eine ganz ähnliche Einrichtung wie die deutschen Platzkarten. Ein Apparat mit einer Nummer und dem Namen des Bestimmungsbahnhofs wird über den Plätzen angebracht und die Reisenden erhalten Scheine mit den entsprechenden Zahlen. Der Versuch wird zunächst nur in zwei Wagen I. Klasse bei je zwei Zügen der Strecke Paris-Havre und Paris-Angers gemacht. Wenn die Neuerung Anklang beim Publikum findet, soll sie verallgemeinert werden.

— **Verstaatlichung der schweizerischen Nordostbahn.** Nachdem der Uebergang des Unternehmens an den Bund erfolgt ist, erlässt letzterer eine öffentliche Bekanntmachung, dass sich der Bund durch die Uebernahme zur Erfüllung sämmtlicher Verbindlichkeiten der Nordostbahngesellschaft, insbesondere zur Verzinsung und Rückzahlung der Anleihen usw., verpflichtet hat.

— **Lötschbergbahn.** Laut Berner „Bund" ist in dem neuen Gesetzentwurf des Kantons Bern, betreffend finanzielle Betheiligung des Staates beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen, auch die geplante Lötschbergbahn inbegriffen. Der „N. Zürcher Zeitung" wird aus Bern berichtet, in dortigen Regierungskreisen erachte man die technische Seite des Planes für ziemlich abgeklärt, anders stehe es mit der finanziellen Seite. Da man auch fremdes Kapital interessiren müsse und wohl auf englisches Kapital rechne, wäre der gegenwärtige Zeitpunkt nichts weniger als günstig. Die Eidgenossenschaft ihrerseits lässt sich jedenfalls vorerst auf ein so grossartiges neues Unternehmen nicht ein; es dürfte sonach noch Zukunftsmusik bleiben.

— **Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen.** Für die Generalversammlung hat der Verwaltungsrath der Gesellschaft einen Bericht erstattet, der, wie die Rückkaufskommission des Verwaltungsraths, zu dem Schluss kommt, dass der Rückkaufsvertrag zwar nicht besonders günstig sei, aber das zur Zeit Erreichbare enthalte, so dass man sich einfach entscheiden müsse, ob der Vertrag angenommen oder der konzessionsgemässe Rückkauf mit unabsehbaren Prozessen vorgezogen werden solle.

— **Schenkung für die Erholungsstation Grubisbalm am Rigi.** Dem Vorstande der von den schweizerischen Eisenbahnern am Rigi eingerichteten Erholungsstätte Grubisbalm ist, wie die „Schw. E.-Z." meldet, von dem bisherigen Präsidenten der schweizerischen Nordostbahn, Birchmeier, am 1. d. Mts. ein Betrag von 2 000 Fr. übersandt und dabei mitgetheilt worden, dass der Uebersender bei seinem Eintritt in den Dienst der Bundesbahnen als Präsident der Kreisdirektion Zürich den Wunsch hege, sich denjenigen erkenntlich zu zeigen, die 29 Jahre mit ihm an den grossen Aufgaben des Verkehres gearbeitet haben. Dies glaube er nicht besser bewirken zu können, als durch eine Unterstützung der Erholungsstätte auf Grubisbalm, wo schweizerische Eisenbahnangestellte und Arbeiter unentgeltlich Aufnahme finden, und er hoffe und wünsche, dass dieser wohlthätigen Anstalt noch recht viele Spenden zugehen möchten.

Fremde Welttheile.

— **Mekkabahn.** Wie man der „Pol. Korresp." aus Konstantinopel schreibt, ist nach der letzten Sitzung der unter dem Präsidium des Sultans stehenden Kommission für den Bau der Mekkabahn ein Jrade an den Chefingeniör des Baues, Meissner, mit der Aufforderung ergangen, sein möglichstes zu thun und keine Kosten zu scheuen, um demnächst den Bau bis Maan zu beendigen.

— **Deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn.** Die Budgetkommission stellte vor einigen Tagen den vom Abg. Prinzen Arenberg bearbeiteten Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend die Uebernahme einer Garantie des Reiches in Bezug auf eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, fest. Bekanntlich hatte die Kommission die Berathung kurz vor Vertagung des Reichstages im Mai 1901 beendet, sie wurde aber durch den Abbruch der Reichstagsverhandlungen genöthigt, die Feststellung des Berichtes hinauszuschieben. Nach den Beschlüssen der Kommission lautet der Gesetzentwurf folgendermaassen: § 1. Zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro durch die auf Grund der beigedruckten Bau- und Betriebskonzession zu bildende ostafrikanische Eisenbahngesellschaft wird den Antheilseignern der genannten Eisenbahngesellschaft die Garantie des Reiches für a) eine Verzinsung des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von 22 000 000 ℳ. mit 3 % vom Tage der Einzahlung an, b) die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrages der jeweiligen geloosten und als solche abzustempelnden Antheilscheine nach der näheren Maassgabe der vorgezeichneten Konzession hiermit bewilligt. § 2. Der Reichskanzler wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Die Kommission nahm endgültig diese Fassung des Entwurfes sowie die Satzungen der ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft nach den Beschlüssen in voriger Tagung und die Bau- und Betriebskonzession für die ostafrikanische Eisenbahngesellschaft an. In die Bau- und Betriebskonzession waren s. Zt. auf Antrag des Abg. Müller-Fulda die Bestimmungen von der Budgetkommission neu aufgenommen worden, dass ein Zinszuschuss des Reiches frühestens 1903 (statt 1902) eintreten soll, vom etwaigen Gewinn der Bahn schon über 5 % das Reich erhalten soll und im Falle des Rückkaufes nur das 20 fache (statt des 25 fachen) des durchschnittlichen Jahresertrages als Abfindung an die Aktionäre gezahlt werden soll.

Bagdadbahn.

Die aus Konstantinopel eingetroffene Nachricht, dass dort am 17. d. Mts. der anatolischen Gesellschaft die Konzession für den Bau der Bagdadbahn ertheilt sei und damit der endgültige Vertrag hierüber die Genehmigung des Sultans erhalten habe, weckt in ganz Deutschland um so freudigeren Widerhall, als gerade in den letzten Wochen allerhand ungünstige Nachrichten über die Aussichten der Bahn verbreitet waren. Aus den bis jetzt bekannt gewordenen Einzelheiten der Bedingungen ist zu erwähnen, dass die türkische Regierung für eine jährliche Roheinnahme von mindestens 12 000 Fr. für das Kilometer die Bürgschaft übernimmt. Wenn weiter gemeldet wird, dass die Bürgschaft sich auch auf einen Mindestbetrag von 4 500 Fr. der jährlichen Betriebskosten auf das Kilometer erstrecke, so ist dies ohne nähere Erläuterung nicht verständlich. Im übrigen soll über die von der Türkei zu stellende Sicherheit wegen der übernommenen Verpflichtung weitere Verständigung erfolgen. Durch den Abschluss des Vertrages wird nun der anatolischen Eisenbahngesellschaft das ausschliessliche Recht zur Ausführung der Bahn verliehen. Das ist die Hauptsache! Die Verbürgung einer kilometrischen Jahresroheinnahme von 12 000 Fr. für das Kilometer scheint hoch genug, um dem Unternehmen das Herbeiströmen der erforderlichen Kapitalien zu sichern. Nimmt man an, dass die Betriebskosten der Bahn selbst 8 000 Fr. auf das Kilometer betragen werden, das ist so viel wie beispielsweise etwa diejenigen der mecklenburgischen Staatsbahnen, so würde ein Betrag von 4 000 Fr. zur Verzinsung des Anlagekapitals verfügbar sein, das hiernach bei einer Verzinsung von 4 % die Höhe von 100 000 Fr. oder 80 000 ℳ. für das Kilometer erreichen könnte. Wie man weiter erfährt, ist die Konzession für die Bagdadbahn auf 99 Jahre ertheilt und zugleich auch die Konzessionsdauer für das bestehende Netz Haidar-Pascha - Angora und Eskischehr - Angora auf 99 Jahre vom Zeitpunkte der Ertheilung der Bagdadbahnkonzession an gerechnet. „W. T.-B." meldet ferner: „Die Bagdadlinie wird ihren Ausgangspunkt in Konia haben, über Bagdad gehen und im persischen Golf an einem noch später mit der Pforte gemeinsam festzusetzenden Punkte endigen. Die Gesellschaft wird das oben bezeichnete bisherige Netz verbessern, um den Anforderungen des direkten Expressdienstes Konstantinopel-persischer Golf zu genügen. Die Regierung wird daher der Gesellschaft 30 Jahre lang jährlich 350 000 Fr. als Entschädigung für die Kosten dieser Verbesserung und weitere 350 000 Fr. jährlich während der ganzen Dauer der Konzession zur Bestreitung der Erhöhung der Betriebskosten bezahlen, welche sich aus der Einrichtung des direkten Expressdienstes ergibt. Die Bagdadlinie wird mit ihren Zweiglinien eine Länge von 2 500 km haben."

Schickt man diese hocherfreulichen Meldungen voraus, so rückt dadurch nun auch die eigenartige Auslassung in das rechte Licht, welche das russische Finanzministerium vor kurzem in einem ihm nahestehenden Organ, dem „Westnik Finanzow",

veröffentlichte. Dort hiess es: „Das russische Finanzministerium bringt zur Kenntniss des Publikums, dass die ottomanische Gesellschaft der anatolischen Eisenbahn nach Empfang der Konzession zum Bau der Bagdadbahn seitens der türkischen Regierung 40 % der Betheiligung an dieser Konzession an französische und belgische Kapitalisten übergeben hat und 40 % an Russen und andere Nationalitäten abzutreten beabsichtigt, die in Handelsbeziehungen mit der Türkei stehen. Das Finanzministerium bringt dieses Angebot der anatolischen Gesellschaft zur Kenntniss der russischen Kapitalisten, die ihr Geld in dem genannten Unternehmen anlegen wollen.“ Im Anschluss hieran veröffentlicht die genannte Zeitung eine lange Auseinandersetzung, in der ausgeführt wurde, dass zwar die Konzession infolge eines Missverständnisses (?!) russischen Händen entglitten und an die unter deutscher Leitung stehende anatolische Gesellschaft gelangt sei, dass aber, wie aus obigem erhelle, Russland von der Theilnahme an dem Unternehmen keineswegs ausgeschlossen sei, russischem Kapital vielmehr ein sehr erheblicher Antheil gewährt werde. Der Aufsatz erklärte aber weiter, dass die russische Regierung ihrerseits nicht betheiligt sei und sich auch jeder Empfehlung der Kapitalanlage enthalte. Die Bahn habe wohl grosses Interesse für Deutschland, da es einen beträchtlichen Theil Kleinasiens in den Umkreis des deutschen Einflusses bringe und den Zugang zu einer neuen Kornkammer öffne; das mesopotamische Getreide werde mit russischem und amerikanischem in Wettbewerb treten. Der kürzeste Weg aus Europa zu den Grenzen Indiens führe nicht über den Bosporus und durch Kleinasien, sondern er gehe durch die ostasiatischen Besitzungen Russlands! (Anm. der Schriftl. Wohl von den mittleren und östlichen Theilen Russlands, aber doch keinesfalls vom übrigen Europa aus!) Im übrigen hält „Westnik Finanzow“ die Aussicht auf Reingewinn bei dem Unternehmen für zweifelhaft, da man nicht vergessen dürfe, dass das Gebiet von Konia bis Kuweit sich auf ziemlich niedriger Kulturstufe befinde und sogar unter Unsicherheit leide. Das Gebiet sei den räuberischen Einfällen kurdischer und arabischer Stämme ausgesetzt, welche zu zügeln die türkische Regierung nicht die Kraft besitze, was sich nicht so bald ändern werde.

Diese missgünstigen Auslassungen haben natürlich in türkischen Kreisen lebhaft verstimmt; man wies dort mit Recht darauf hin, dass das, was von der niedrigen Kulturstufe der kleinasiatischen Gegenden gesagt sei, ebenso sehr auf die russischen Bahnbauten in Asien passe usw. Uebrigens hat die anatolische Eisenbahngesellschaft selbst zu den russischen Auslassungen inzwischen erklärt, dass in Anbetracht des bedeutenden Kapitals, welches ein so gewaltiges Werk wie die Bagdadbahn erheische, von vornherein ein Zusammengehen der deutschen und französischen Finanz vereinbart und zugleich vorbehalten worden war, auch anderen Nationen einen Platz in dem Unternehmen einzuräumen, sofern dahingehende Wünsche geäussert werden sollten. Ueber die Höhe solcher Abgaben an Dritte seien aber endgültige Abmachungen bis zum gegenwärtigen Augenblick überhaupt noch nicht getroffen.

Jedenfalls hat man in Deutschland allen Anlass, über den endlich nach langem Harren trotz aller entgegenstehenden Einflüsse erzielten Erfolg sich zu freuen und dem grossartigen Unternehmen, durch das unter Zugrundelegung unserer obigen Annahme ein Kapital von **mindestens** 2500 × 80000 = 200000000 Mark in ganz runder Summe zur Verwendung gelangt, einen raschen Fortgang und guten Erfolg zu wünschen. Inzwischen ist Russland, während es Deutschland diesen Erfolg nicht mehr streitig machen kann, eifrig mit seinen Plänen beschäftigt, Persien durch eine Eisenbahn aus den Kaukasusländern auf Teheran aufzuschliessen und dadurch seinen Einfluss in Persien zu befestigen, worüber wir in der nächsten Nummer d. Ztg. interessante neuere Nachrichten bringen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kauder.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Kauder für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Breslau, den 15. Januar 1902. (196)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. die Station Nittritz des Eisenbahndirektionsbezirks Posen als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. Januar 1902. (197)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Geltung vom 1. Februar 1902 kommen für den Versand von Cement und Cementwaaren von Diedenhofen nach den badisch-schweizerischen Grenzstationen ermässigte Frachtsätze in dem Ausnahmetarif Nr. 24 des Hefts 4 des Verbandsgütertarifs zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 13. Januar 1902. (198)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900 (Holzverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 20. lfd. Mts. gelangen für die Beförderung von Holz der Abtheilung d des Abschnittes I von Nussdorf, Penzing, Penzing Rgbhf., Wien I K. E. B. (Westbhf.) und Wien St. E G. transit nach Milbertshofen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 16. Januar 1902. (199)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1902 werden die Stationen Asbach i. Baden und Heilbronn Südbhf. in den Ausnahmetarif 2 a (Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel) des badisch-württembergischen Gütertarifs aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 15. Januar 1902. (200)

Gr. Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Holzausnahmetarif, Theil IV, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1902.

Ab 15. Februar 1902 wird die Station Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckar-Eisenbahn in die Abtheilung I (Schnittholz) dieses Ausnahmetarifs einbezogen und ist diese Station auf Seite 10 desselben unter Ziffer 6 mit einem Anstossbetrag von 0,40 ℳ. für 100 kg an die Frachtsätze für Crailsheim nachzutragen.

München, den 15. Januar 1902. (201)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft, durch welchen die bisher für die Verbandsstationen gültigen Thiertarife des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1894, des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. April 1891 und bezüglich der Stationen Horchheim am Rhein und Niederlahnstein des Bezirks Cöln die Thiertarife des nassau-badischen Verkehrs vom 1. Januar 1891, sowie des Frankfurt a/M.-Main-Neckarbahn-Verkehrs vom 1. Mai 1889 aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält fast durchweg Frachtermässigungen für Grossvieh (ausgenommen Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen, er ist indessen auf solche Stationen der nördlichen und südlichen Endbahnen beschränkt, für die ein Bedürfniss der direkten Abfertigung vorlag. Soweit der neue Tarif direkte Frachtsätze für gewisse Stationen des Verbandes nicht wieder aufweist oder vereinzelt Frachterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. März d. J. gültig.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Tarif zum Preise von 1,50 ℳ. käuflich zu haben ist, ertheilen Auskunft.

Cöln, den 15. Januar 1902. (202)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die Station Mannheim Industriehafen wird vom 1. Februar 1902 ab in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen des Hefts 4 des Verbandsgütertarifs aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.
Strassburg, den 13. Januar 1902. (203)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.
Am 1. Februar 1902 wird ein Nachtrag 4 zum Gütertarif, Theil II eingeführt, der neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der bayerischen und preussischen Staatseisenbahnen, sowie der Militäreisenbahn, ermässigte Entfernungen für Fremdingen der bayerischen Staatsbahnen und Arnswalde, Deutsch-Krone Ost, Goldap der preussischen Staatsbahnen, erhöhte Entfernungen für Nürnberg Rangirbahnhof der bayerischen Staatsbahnen, die Uebernahme von Wustermark aus dem nordwestdeutsch-bayerischen Verbande, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 5 und A, sowie Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze eintreten, gelten sie erst vom 15. März 1902 ab. Auskunft ertheilen die Abfertigungs- und Auskunftsstellen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.
Druckabzüge des Nachtrags können vom hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhofe Alexanderplatz zum Preise von 0,15 ℳ bezogen werden.
Berlin, den 13. Januar 1902. (204)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Im sächsisch-südwestdeutschen Verbande findet vom 25. Januar 1902 an der Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) auch auf die Beförderung von Zuckerrübenfutterschnitzeln, trockene, im Versande von der Station Waghäusel der badischen Staatsbahnen Anwendung.
Dresden, am 18. Januar 1902. (205)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.
Der in Nr. 100 von 1901 dieser Zeitung auf den 1. Februar d. J. angekündigte neue Tarif wird auf 1. März d. J. zur Ausgabe gelangen.
Stuttgart, den 16. Januar 1902. (206)
Generaldirektion,
der k. württ. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Durch den vom 1. Januar 1902 ab gültigen neuen Gütertarif für den Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern sind Frachtsätze zwischen Mannheim Neckarvorstadt und der badisch-bayerischen Gemeinschaftsstation Wertheim eingeführt worden. Die bezüglichen, im Heft B 3 des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandstarifs enthaltenen höheren Frachtsätze kommen deshalb mit dem gleichen Zeitpunkte in Wegfall.
Frankfurt a/M., den 17. Januar 1902. (207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI und Wechseltarife mit Gruppe VI (ausgenommen Gruppe VI/VIII), süddeutsche Privatbahn-Gütertarife, Staatsbahn- und Staatsbahn-Privatbahn-Thiertarife.
Am 1. Februar d. J. treten für die Stationen Mombach und Weisenau des Direktionsbezirks Mainz theilweise Frachtermässigungen ein. Auskunft ertheilen die beiden Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.
Mainz, den 14. Januar 1902. (208)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.
Am 25. Januar d. J. wird Seidenberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 16. Januar 1902. (209)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.
Am 20. Januar d. J. erscheint zum Tarif vom 1. November 1901 der Nachtrag I, enthaltend u. a. Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Hannover und Münster.
Die Entfernungen der an der Strecke Buchholz-Bremervörde gelegenen Stationen gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.
Soweit durch die ausserdem in dem Nachtrage enthaltenen Entfernungsberichtigungen Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 10. März d. J.
Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 10 ₰ zu haben.
Essen, den 17. Januar 1902. (210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.
In den direkten Gütertarifen der k. b. Staatseisenbahnen mit den anderen deutschen Bahnen ist in Abschnitt E die Bestimmung, wohin nach Orten mit mehreren räumlich getrennten Stationen mangels näherer Bezeichnung abzufertigen ist, hinsichtlich der Stationen in Wolnzach wie folgt zu ändern:

„Wolnzach Bahnhof Markt Wolnzach	Frachtbriefe ohne genaue Bezeichnung sind zur Ergänzung zurückzugeben.“

München, den 16. Januar 1902. (211)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.
Die Bestimmungen und Frachtsätze des Nachtrags 9 zum Heft 1, des Nachtrags 10 zum Heft 2, des Nachtrags 8 zum Heft 3, sowie das neue gemeinschaftliche Heft des deutsch-niederländischen Gütertarifs, sämmtlich gültig ab 15. Januar 1902, haben für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels, Meiningen und Probstzella auch im niederländisch-bayerischen Verkehr Gültigkeit.
München, den 17. Januar 1902. (212)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif-Theil II, Heft 2.
(Gültigkeit der Frachterhöhungen im Nachtrage II.)
Im Nachtrage II zum Heft 2 für den obenbezeichneten Verkehr ist auf den Seiten 13, 14 und 17 bei den Schnittsätzen für Kleie etc. nach Krotoschin, Lissa i. P., Ostrowo und Pleschen im Verkehre mit Brody A, Nowosielitza A und Podwoloczyska A ein †) zu setzen und am Fusse dieser Seiten zu vermerken:
†) Gültig vom 1. Februar 1902.
Weiter ist auf Seite 23, bei Posen, in der Kolonne Brody b und Podwoloczyska b auch ein †) zu setzen und am Fusse dieser Seite der gleiche Vermerk zu machen.
Schliesslich ist die auf Seite 24 vorgesehene Fussnote:
„†) Gültig vom 15. Januar 1902“ auf †) Gültig vom 1. Februar 1902“ abzuändern.
Wien, am 14. Januar 1902. (213)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Einführung eines Nachtrages VI zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3.
Zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.
Derselbe enthält:
I. Einen neuen Tarif der Lokalbahnen Starkenbach-Rochlitz, gültig vom 15. Februar 1902.
Hierdurch tritt der gleichnamige Tarif Nr. 6 in der II. Abtheilung des in Rede stehenden Tarifheftes ausser Wirksamkeit.
II. Aenderungen bezw. Ergänzungen, gültig vom 1. Februar 1902 und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 15. März 1902.
Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern pro Stück erhältlich.
Wien, am 14. Januar 1902. (214)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Zu dem vom 1. Januar 1896 ab gültigen Binnen-Personentarif haben wir ein Berichtigungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs und der Tariftabelle.
Die aufgenommenen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Die Direktion. (215)

4. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am

Donnerstag, den 6. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 21. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlussfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, über die Gewinnvertheilung sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper, endlich Feststellung des Etats für 1902 und Vornahme der statutenmässigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlussfassung nach § 236 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf
Dienstag, den 4. Februar d. J.
angesetzt und zwar
Vormittags von 9—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch).

Nürnberg, den 18. Januar 1902. (216)
Das Direktorium.

5. Verdingungen.

Verdingung von 207 000 kg Leinöl in 3 Loosen, 24 100 kg französischem und 16 000 kg gewöhnlichem Terpentinöl in je 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. Februar 1902, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Februar 1902.

Berlin, den 16. Januar 1902. (217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung einer eisernen Brückenkonstruktion.

Für die Unterführung der Lehener und Albertstrasse im Personenbahnhofe Freiburg im Breisgau soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktion, eine fünfgleisige Bahnbrücke von 15,0 m Lichtweite, vollwandige Bogenträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von zusammen 182 800 kg Flusseisen, Gusseisen und Stahl vergeben werden.

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, zur Einsicht auf. Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung durch Postanweisung von 2 ℳ nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktion enthalten sollen, sind bis längstens
Donnerstag, den 30. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr,
auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf eine Eisenkonstruktion" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Freiburg, den 14. Januar 1902. (218)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Lieferung von Bürstenwaaren usw. soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
10. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar d. J.

Magdeburg, den 14. Januar 1902. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Material für Schwellentränkungen.

Für die Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 sind zu beschaffen:
Loos 1—3 = je 400 000 kg 10 prozentiges Theeröl,
Loos 4 = 170 000 kg 20 prozentiges Theeröl,
Loos 5 = 140 000 kg Zinkchlorid.

Die Lieferungsbedingungen werden von uns gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ portopflichtig übersandt.

Die Angebote müssen als solche durch Aufschrift auf dem Umschlage „Angebot zum Termin am 22. 2. 02" kenntlich gemacht und versiegelt sein.

An diesem Tage Vorm. 11 Uhr werden im Zimmer Nr. 9 der unterzeichneten Inspektion in Gegenwart der Anbieter oder ihrer Bevollmächtigten die Angebote eröffnet.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Nordhausen, den 22. Januar 1902. (220)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Holzkohlen, Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Harzfackeln, Lampencylindern, Plomben und Streichhölzern für das Etatsjahr 1902 soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 3. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude hierselbst, Zimmer 72 anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien" bis zum angegebenen Termin an das Centralbüreau der Eisenbahndirektion Mainz, Zimmer Nr. 51, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen bezw. gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) daher bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen.

Der Zuschlag wird bis 28. Februar 1902 ertheilt.

Mainz, im Januar 1902. (221)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Kupfer in Stücken und Spähnen, Rothguss- und Zinkschrott, Gusseisen, Gummi, Filz und Glasbrocken, lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und daselbst zu besichtigen.

Eröffnung der Angebote am 4. Februar 1902. Zuschlagsfrist bis zum 20 Februar, Abends 8 Uhr. Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Münster, den 18. Januar 1902. (222)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Mit dem 1. April d. J. wird die Maschineninspektion Stettin 1 unter der Bezeichnung „königliche Eisenbahn-Maschineninspektion Eberswalde" nach Eberswalde verlegt. Die Maschineninspektionen Stettin 2 und 3 erhalten von diesem Tage ab die Bezeichnung „Stettin 1" und „Stettin 2". Von dem genannten Tage ab verwalten:

1. Maschineninspektion Eberswalde (bisher Stettin 1)
die Strecken: Bernau (ausschl.) -Angermünde, Angermünde-Schwedt, Angermünde-Prenzlau (ausschl.), Angermünde-Freienwalde a/O., Eberswalde - Freienwalde a/O.-Frankfurt a/O. (ausschl.), Britz-Templin - Fürstenberg i/M., Werneuchen (ausschl.) -Wriezen-Jädickendorf (ausschl.), Oranienburg (ausschl.) -Neustrelitz (ausschliessl.), Löwenberg i. d. M. - Templin-Prenzlau.

2. Maschineninspektion Stettin 1 (bisher Stettin 2)
die Strecken: Angermünde (ausschl.) -Stettin-Finkenwalde, Stettin-Podejuch, Stettin-Cüstrin (ausschl.) -Reppen (ausschl.), Stettin - Jasenitz, Stettin - Pasewalk - Landesgrenze bei Strasburg U/M., Prenzlau-Pasewalk - Ducherow (ausschl.), Jatznick-Ueckermünde.

3. Maschineninspektion Stralsund
die Strecken: Neustrelitz-Stralsund-Sassnitz-Hafen, Bergen a/R.-Lauterbach, Stralsund - Rostock (ausschl.), Velgast - Barth, Stralsund - Ducherow, Züssow - Wolgast, Ducherow - Swinemünde - Heringsdorf, Fährbetrieb Swinemünde-Ostswine.

Der Bezirk der Maschineninspektion Stettin 2 (bisher Stettin 3) bleibt unverändert.

Stettin, den 16. Januar 1902. (223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

KESSEL- UND MASCHINENRAUM DER ELEKTRISCHEN HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN.

... H. C. HERMANN BERLIN

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 8. | 25. Januar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. (Fortsetzung.)
Nachrichten:
Deutschland: Anfrage der sozialdemokratischen Abgeordneten Albrecht und Genossen, betr. Maassregeln gegen die Arbeitslosigkeit. — Beschwerden über Eisenbahnverwaltungen. — Deutsche Eisenbahntarifkommission. — Dezembereinnahmen der preuss.-hess. Eisenbahngemeinschaft. — Erhöhung der Bauthätigkeit. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschl. Kohlenrevier. — Zum Bericht über die Interpellation wegen des Altenbekener Eisenbahnunglücks. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Vorkonzession für Eisenbahnbauten in Bayern. — Die „Eisenbahngemeinschaft" in der Landesversammlung der deutschen Partei in Württemberg. — Einnahmen der württemb. Staatseisenbahnen. — Zur Verbilligung des Personenverkehres. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Erklärungen des Eisenbahnministers. — Graz-Köflacher E. — Das 2. Gleis der österr. Nordwestbahn. — Stand der Eisenbahnbauten im November 1901. — Zur Eisenbahnverstaatlichung. — Die Eisenbahnlinien Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg. — Verkehr und Betriebseinnahmen der Aussig-Teplitzer E. — Ein brennender Güterzug. — Der erste Spar- und Bauverein von Bediensteten der österr. Staatsbahnen in Wien.
Ungarn: Investitionen auf den ungar. Staatsbahnen. — Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der ungar. Staatsbahnen. — Ergebnisse der ungar. Eisenwerke.
Uebrige europäische Länder: Albulatunnel. — Simplontunnel. — Zum Bau der Eisenbahn Swenzjäny-Ponewesh-Bauske-Riga. — Beschaffung rollenden Materials für die Moskau-Kiew-Woroneshbahn.
Fremde Welttheile: Bagdadbahn. — Russ. Eisenbahnpläne in Persien. — Vom Baikalsee.
Allgemeines: Ein neues System drahtloser Telegraphie.
Nachricht der Schriftleitung.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.*)

(Fortsetzung aus Nr. 5.)

C. Betriebsanlagen der Hochbahn.

Elektrische Bahnen von der Ausdehnung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn werden zweckmässig mit Gleichstrom betrieben, und auch die Frage, ob der Gleichstrom passender auf einzelnen an der Bahn vertheilten Unterstationen mit Hilfe von Wechselstromtriebmaschinen erzeugt werden solle, die wiederum aus einem Hauptkraftwerk gespeist werden, oder ob die Gleichstromerzeugung in einem Hauptkraftwerk unmittelbar durch den Dampfmaschinenantrieb zu bewirken sei, konnte bei der Hoch- und Untergrundbahn ohne weiteres zu Gunsten des letzteren Systems entschieden werden, da das Kraftwerk in der Mitte der Bahn angelegt werden konnte, so dass die Spannungsverluste in den Leitungen nur in mässigen Grenzen blieben.

Die Verwendungsweise des elektrischen Stromes in solchem Falle ist allgemein bekannt. Es ist in der üblichen Weise ein System von Arbeitsleitungen vorhanden, von denen die Fahrzeuge den Strom abnehmen, und ein System von Speiseleitungen, die wiederum die Arbeitsleitungen mit Strom versorgen. Auch darin gleicht die Hoch- und Untergrundbahn vorhandenen Ausführungen, dass für die Rückleitung des Stromes die Fahrschienen benutzt werden, denn von dem ursprünglichen Gedanken, für jedes Gleis noch eine zweite Arbeitsrückleitung anzulegen und die Motorwagen demgemäss ausser mit Stromabnehmern auch noch mit Abgebern auszurüsten, ist man später wieder abgekommen. Auch die Regelung des Ganges der Fahrzeuge, das Ingangsetzen, die Regelung der Fahrgeschwindigkeit, das Anhalten, erfolgt im grossen und ganzen in ähnlicher Weise wie bei anderen gleichartigen Bahnen. Bei der Hochbahn hat in letzterer Beziehung insbesondere das System der Wannseebahn als Vorbild gedient.

Beim Betrieb von Lokomotivzügen, gleichviel, ob es sich um elektrische Lokomotiven im eigentlichen Sinne — wie noch auf einigen Londoner Untergrundbahnen — oder um Motorwagen handelt, die auch noch zur Personenbeförderung benutzt werden können — wie bei der Pariser elektrischen Untergrundbahn — ist am Ende der Fahrt das Umsetzen der Lokomotive erforderlich, abgesehen von dem Falle, dass an den Endpunkten befindliche Schleifen die Umkehr der Züge ohne Fahrtänderung gestatten, wie es beispielsweise bei der Pariser Stadtbahn der Fall ist. Die Anlage solcher Rückkehrsschleifen war in Berlin der örtlichen Verhältnisse wegen ausgeschlossen. Die Unbequemlichkeit des Umsetzens aber ist nach anderweiten Vorbildern dadurch vermieden, dass auch an das hintere Ende des Zuges ein Motorwagen gestellt ist, so dass sich der Führer des Zuges an den Endstationen — Potsdamer Platz, Zoologischer Garten, Warschauer Brücke — nur an das andere Ende des Zuges zu begeben braucht, um sofort wieder zurückfahren zu können.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen erscheint es zweckmässig, die Eintheilung für die folgenden Mittheilungen so zu treffen, dass zunächst über die Betriebsweise der Bahn und was damit zusammenhängt und sodann über die Anlagen, welche zur Erzeugung und Verwendung des Stromes dienen, in den Hauptpunkten berichtet wird.

Die Sicherung der Züge und der äussere Abfertigungsdienst unterscheiden sich von den Dampfbahnen nicht in wesentlichen Punkten. Immerhin ist auch hierüber einiges Bemerkenswerthe mitzutheilen.

*) Die beifolgenden Abbildungen 14 bis 17 konnten dem zweiten Abschnitt dieses Aufsatzes in Nr. 5 d. Ztg. nicht mehr beigefügt werden und werden daher hier nachgeholt.

Abb. 14. Viaduktstrecke zwischen dem Bahnhof Bülowstrasse und dem Nollendorfplatz.

Abb. 15 und 16. Grundrissanordnung des Bahnhofs Schlesisches Thor.

Abb. 17. Querschnitt durch den Bahnhof Bülowstrasse.

a) Züge, Zugbildung und Abfertigungsweise der Züge.

Der Betrieb wird zunächst mit Zügen aus 3 Wagen, 2 Antriebwagen mit dazwischengestelltem Beiwagen, geführt werden. In dieser Zusammensetzung bildet der Zug eine Einheit, die in der Wagenzahl nicht unterschritten wird. Die Länge der Haltestellen ist indessen auf Züge von 6 Wagen eingerichtet. Diese werden gebildet durch Zusammenstossen zweier Wageneinheiten von je 3 Wagen. Ferner ist Vorkehrung dafür getroffen, dass aus der Dreiwageneinheit in einfacher Weise auch eine Vierwageneinheit gebildet werden kann durch Einschieben eines zweiten Beiwagens. Die für diesen Fall erforderliche Verstärkung der Zugkraft wird gewonnen durch Einbauen eines weiteren Motors. Da jeder Triebwagen zur Aufnahme zweier 71 pferdiger Motoren eingerichtet ist, 3 solcher Motoren aber zur Fortbewegung einer Dreiwageneinheit ausreichen, so kann der Platz für den vierten Motor leer bleiben, bis die Beistellung des vierten Wagens erfolgt. Züge aus 8 Wagen durch Zusammenstellung zweier Vierwageneinheiten herzustellen, wird auf lange Zeit nicht erforderlich sein. Zu diesem Zweck würde man freilich auch die Bahnhöfe verlängern müssen.

Abb. 18. Dreiwagenzug der Hoch- und Untergrundbahn.

Abb. 19. Querschnitt eines Wagens.

Wie auf der Stadtbahn, sind auch auf der Hoch- und Untergrundbahn zwei Klassen eingerichtet, eine Polsterklasse und eine Holzklasse, die auch aus Zweckmässigkeitsgründen übereinstimmend mit der Stadtbahn als II. und III. Klasse benannt worden sind. Die Motorwagen der Hochbahn führen die III., die Zwischenwagen bei den Dreiwagenzügen die II. Klasse. Der Klassenunterschied ist auch äusserlich erkenntlich gemacht, indem die Wagen III. Klasse, gleichzeitig Motorwagen, gelben, die Wagen II. Klasse — Anhängewagen — kirschrothen Anstrich erhalten haben. Die II. Klasse ist wie bei der Stadtbahn Nichtraucherklasse, während in der III. Klasse Rauchverbot erlassen wird, von dem aber je nach den Umständen einzelne Wagen ausgenommen werden.

Abb. 20. Normalprofile des freien Raumes für die Betriebsmittel und die Bahn.

Die Abb. 18 und 19 veranschaulichen die Abmessungen und die Platzeintheilung der Wagen, deren vorgeschriebene

Profilgrenzen aus Abb. 20 ersichtlich sind. Wie aus diesen Abbildungen und dem in Abbildung 21 beigefügten Schaubild ersichtlich, sind die Wagen an den Enden mit breiten Seitenthüren ausgestattet. Weiter kam in Frage, ob es nicht angängig sei, sie in der Mitte mit Quersitzen, an den Enden dagegen mit Längssitzen zu versehen, sowohl um in der Nähe der Ein- und Ausgänge freie Räume zu gewinnen, auf denen sich die Fahrgäste zum Aussteigen bereit machen und nach dem Einsteigen vertheilen könnten, als auch, um in der Mitte eine Anzahl ruhigerer Plätze zu gewinnen. Diese an sich sehr zweckmässige Einrichtung, die amerikanischen Ursprungs ist und auch von der Centrallondonbahn angenommen wurde, ist aber nur da mit vollem Erfolge durchführbar, wo die Wagenbreite so auskömmlich bemessen werden kann, dass an jeder Seite des Mittelganges zwei Sitzbreiten verfügbar sind. Verbleibt an der einen Seite nur für e i n e Sitzbreite Raum, so ist den an dieser Seite auf der Längsbank am Mittelgang sitzenden Personen der Platz für die Kniee in unbequemer Weise beengt. Dieser Fall lag bei der Hoch- und Untergrundbahn vor, und man hat sich nach längeren Studien überzeugen müssen, dass es zweckmässiger war, die Längssitze auch in der Mitte der Wagen durchzuführen, eine Anordnung, die übrigens ebenfalls mehrfach auf amerikanischen Stadtbahnen mit Erfolg zur Anwendung gekommen ist. Die Ausbeute an Sitzplätzen ist übrigens bei einer Wagenbreite, die neben dem Mittelgang nur drei Sitzplätze in der Querrichtung zulassen würde, bei beiden Anordnungen die gleiche. Diese Betrachtungen zeigen bereits, wie wichtig es ist, beim Entwurf einer Stadtbahn nicht von den Abmessungen des Bahnkörpers, sondern von der Einrichtung des Wagens auszugehen.

Durch die Anordnung ununterbrochener Längssitze ist ein sehr breiter Mittelgang gewonnen worden. Dies ist von besonderem Vortheil insofern, als dadurch eine angemessene Zahl von Stehplätzen geschaffen worden ist. Der Betrieb von Stadtbahnen hat, wie die Erfahrungen unwiderleglich dargethan haben, nicht allein mit Sitzplätzen zu rechnen. Die stossweise, höchst ungleichmässige Inanspruchnahme der Betriebsmittel ist eine Erscheinung des wirthschaftlichen Lebens der Grossstädte, die sich niemals wird ändern lassen; dieser Ungleichheit vermag eine Stadtbahn aber nur dann Rechnung zu tragen, wenn sie auch eine auskömmliche Zahl Stehplätze zulässt, und es ist wenig einsichtig, dem etwa aus vermeintlichen Rechtsgründen widersprechen zu wollen. Auch in den an den Wagenenden befindlichen Vorräumen, die mittelst der seitlichen Schiebethüren zum Ein- und Aussteigen dienen, sind neben einer Anzahl von Sitzplätzen noch Stehplätze enthalten. Im Hauptraum sind die Sitze zu je dreien abgetheilt und an ihren Vorderkanten Messingstangen hochgeführt, die nicht allein den im Wagen stehenden Personen einen Halt gewähren, sondern auch das Innere wirkungsvoll beleben (Abb. 22 und 23). Ein Wagen III. Klasse fasst 39 Sitzplätze und bis zu 26 Stehplätzen. Die Wagen II. Klasse haben 44 Sitzplätze und ebenfalls eine entsprechende Anzahl von Stehplätzen. Ein Dreiwagenzug vermag rund 175, ja bis zu 200 Personen aufzunehmen.

Abb. 21. Ansicht eines Wagens III. Klasse.

Die Motorwagen unterscheiden sich von den Beiwagen in der Grundrissanordnung im wesentlichen nur dadurch, dass den Vorräumen die Führerstände vorgelegt sind, während an den freien Wagenstirnen für besondere Fälle und für dienstliche Zwecke kleine Kopfthüren angeordnet sind.

Die Züge sind wie mit elektrischer Beleuchtung, so auch mit elektrischer Heizung versehen. Ausser der Hand- und Kurzschlussbremse besitzen sie eine Luftdruckbremse nach Westinghouse'scher Bauart mit elektrischem Antrieb der Luft-

Abb. 22. Inneres eines Wagens II. Klasse.

Abb. 23. Inneres eines Wagens III. Klasse.

Abb. 24. Schema des Fahrplans der Hoch- und Untergrundbahn.

pumpe. Die Zahl der beschafften Züge beläuft sich auf 21; sieben weitere Dreiwagenzüge sind in Bestellung gegeben.

Da die Bahnhöfe der Hoch- und Untergrundbahn durchweg Aussensteige haben, ergibt sich von selbst, dass — in der Richtung der Fahrt gerechnet — allemal an der linken Seite ein- und ausgestiegen wird, was nöthig macht, dass die dem Bahnsteig abgewendeten Thüren des Zuges verriegelt gehalten werden. Auf den Endstationen müssen diese bisher unter Verschluss gehaltenen Thüren dem Verkehr freigegeben und die bis dahin benutzten verschlossen werden; gleichzeitig werden die vor den Thüren befindlichen Sitze — die abnehmbar sind — auf die andere Seite hinübergelegt.

Zur besseren Veranschaulichung der Betriebsweise auf der Bahn sind in Abb. 25 die Gleisanlagen in verzerrtem Maassstabe dargestellt, wobei zu bemerken ist, dass die Anlagen westlich vom Bahnhof Zoologischer Garten, wie schon früher erwähnt, sich noch im Bau befinden. Am Bahnhof Potsdamer Platz fährt der ankommende Zug am östlichen Bahnsteig vor, setzt hier die Fahrgäste ab, zieht alsbald auf das die beiden Hauptgleise vereinigende Stumpfgleis vor und setzt nach Umstellen der Anschlussweiche an den westlichen Bahnsteig zurück, wo die neuen Reisenden aufgenommen werden. Die gleiche Betriebsweise wird auch am Bahnhof Zoologischer Garten Anwendung finden, sobald die dort in Ausführung befindlichen Arbeiten weiter gefördert sein werden. Vorerst muss daselbst der Betrieb mit Hilfe eines vor dem Bahnhof befindlichen Weichenkreuzes derart geführt werden, dass die Züge abwechselnd an dem einen oder anderen Bahnsteig vorfahren, und es findet im Gegensatz zum Bahnhof Potsdamer Platz auf jedem der beiden Bahnsteige die Abgabe und Aufnahme von Fahrgästen statt. Die Betriebsweise hat den Nachtheil, dass das Ankunftsgleis von den ankommenden Zügen nicht so schnell geräumt werden kann, wie bei Anwendung des Umsetzgleises möglich ist. Auf der Haltestelle Warschauer Brücke werden die Züge dauernd ohne Umsetzgleis in den Bahnhofskopfgleisen abgefertigt werden müssen; sollte dadurch späterhin die Schnelligkeit der Zugfolge beeinträchtigt werden, so kann noch ein drittes Gleis, das jetzt als Ausziehgleis dient, in den Bahnhofsbetrieb eingezogen werden.

Zwischen die Streckengleise sind neben einzelnen Haltestellen noch besondere Weichenverbindungen eingelegt, um im Falle der Noth einzelne Gleisstrecken im Betriebe ausschalten, gegebenenfalls auch den Betrieb streckenweise eingleisig führen zu können.

Die Züge müssen nach den mit den Stadtgemeinden abgeschlossenen Verträgen eine Folge von mindestens 5 Minuten haben. Dies bedeutet, dass beispielsweise vom Bahnhof Zoologischer Garten mindestens je alle 10 Minuten ein Zug nach dem Potsdamer Platz und der Warschauer Brücke abfahren müsste und umgekehrt, und dass hinsichtlich der beiden anderen Bahnendpunkte die gleiche Fahrordnung Platz zu greifen hätte. Dieser Zugverkehr erscheint für die Beziehungen zwischen dem Potsdamer Bahnhof und dem Bahnhof Zoologischer Garten bereits im Anfang nicht völlig ausreichend, und es ist durch die Neubeschaffung der bereits erwähnten 7 Züge Vorsorge getroffen worden, dass man auf dieser Weststrecke alle 5 Minuten nach jeder Richtung von dem einen Endpunkt zum anderen gelangen kann. Der Abschnitt Bahnhof Zoologischer Garten - Bülowstrasse hat unter diesen Umständen eine Zugfolge von $2\frac{1}{2}$ Minuten. In der Gesammtanordnung bietet ein solcher Verkehrsplan den Vortheil, dass die Beziehungen zwischen dem Osten und Westen ihre Erledigung unter Umgehung des Potsdamer Platzes finden. Abb. 24 veranschaulicht den Aufbau des Fahrplans, wie er mit Rücksicht hierauf gedacht ist. Es werden Züge verkehren, die von der Warschauer Brücke ausgehen, auf dem Umweg über den Potsdamer Platz nach dem Zoologischen Garten und unter Umgehung des Potsdamer Platzes nach der Warschauer Brücke zurückfahren, um dann den Lauf im umgekehrten Sinne fortzusetzen, ausserdem aber Pendelzüge zwischen den Stationen Zoologischer Garten und Potsdamer Platz.

Abb. 25 lässt genau erkennen, welche Aufstellungs- und Verschubgelegenheiten für die Züge mit Rücksicht auf jenen Fahrplan getroffen worden sind. Die Bahn besitzt Gruppen von

Abb. 25. Gleisplan der elektrischen

Abb. 26. Wagenschuppen am Bahnhof Warschauer Brücke (Bahnsteige des Bahnhofs Stralauer Thor im Vordergrunde).

Verschiebe- und Aufstellungsgleisen am östlichen und demnächst auch am westlichen Endpunkt der Bahn, ferner einige Aufstellungsgleise am Potsdamer Bahnhof, die bei der Weiterführung der Bahn ins Stadtinnere eine Erweiterung erfahren werden. In die Gleisgruppe am Bahnhof Warschauer Brücke sind zwei Wagenschuppen — zu vergl. auch Abb. 26 — einbezogen, während unter dem Viadukt, auf dem diese Gleisgruppe mit den Schuppen Platz gefunden hat, sich die Werkstätten der Bahn befinden, die durch einen Aufzug mit der oberen Gleisanlage verbunden sind. Ein weiterer Wagenschuppen nebst anschliessender kleiner Werkstatt befindet sich im Gleisdreieck; der Bau eines zweiten daselbst in Aussicht genommenen Wagenschuppens — des östlichen in Abb. 25 — steht noch aus. Diese Anlagen dürften für die erste Zeit des Betriebes auskömmlich sein, aber bei der Weiterführung der Bahn werden sie eine Vermehrung erfahren

Hoch- und Untergrundbahn.

müssen, namentlich auch mit Rücksicht darauf, dass an verschiedenen Punkten der Strecke für die zeitweise vorzunehmenden Betriebsverstärkungen die ausreichende Zahl von Zügen in Bereitschaft gehalten werden muss.

In Abb. 25 ist auch der Gleisanschluss der Flachbahn von der Warschauer Brücke nach dem Centralviehhof ersichtlich. Die Flachbahn wird die Einrichtungen der Hochbahn an der Warschauer Brücke zum Theil mitbenutzen.

b) Erzeugung und Verwendung der elektrischen Kraft.

Für die Erzeugung des elektrischen Stromes, der an den Sammelschienen im Kraftwerk mit einem Druck von 750 Volt in die Leitung getrieben wird, sind drei Verbunddampfmaschinen aufgestellt, die bei 9 Atm. Anfangsspannung normal 900 PS, bei etwas grösserem Dampfverbrauch aber auch 1200 PS dauernd zu leisten in der Lage sind.

Mit Rücksicht auf die Betriebsverstärkung auf der Strecke vom Potsdamer Platz bis zum Zoologischen Garten ist jetzt noch eine vierte Dampfmaschine nebst Zubehör bestellt worden, die normal 1200 PS leistet, deren Leistung aber bis auf 1500 PS gesteigert werden kann. Das Kraftwerk kann bis zum vollständigen Ausbau noch drei weitere Maschinen aufnehmen und ist in dieser Erweiterung in Abb. 29 bereits dargestellt.

Mit den vorhandenen Dampfmaschinen sind an der einen Seite, wie aus der beiliegenden Tafel und der Abb. 27 sowie dem in Abb. 28 wiedergegebenen Querschnitt des Kraftwerks zu ersehen ist, Siemens & Halske'sche Innenpoldynamomaschinen unmittelbar gekuppelt, die 800 Kilowatt bei 750 Volt Spannung leisten. Obwohl auch die sich umdrehenden Massen der Dynamomaschinen einen regelnden Einfluss auf den Gang der Dampfmaschinen ausüben, hat man noch besondere Schwungräder im Gewicht von 33 t angeordnet. Das Kraftwerk in seiner Gesammtanlage ist mit den bewährten Einrichtungen versehen, welche den neuesten Stand der Technik kennzeichnen. Dass die Dampfkessel — 6 vorhandene Wasserröhrenkessel von je 230 qm Heizfläche — im Obergeschoss des Maschinenhauses aufgestellt sind unter Ausbildung der Zwischendecke zur Unterbringung der Esse, der Gänge für die Ansammlung und Abfuhr der Asche, von Rohrleitungen usw., ist für Kraftwerksanlagen, bei denen der Grund und Boden so theuer zu stehen kommt, wie in der Berliner Innenstadt, keineswegs mehr ungewöhnlich. Auf diese Anordnung der Kessel ist auch zurückzuführen, dass der untere Theil des beiläufig 80 m hohen und am oberen Ende 3,5 m breiten Schornsteines zu Nutzräumen ausgestaltet worden ist. Wie auch die Abb. 28 erkennen lässt, gelangt der Dampf durch die Zwischendecke auf kürzestem Wege zu den Dampfmaschinen, so dass eine nennenswerthe Abkühlung nicht eintritt. Im übrigen wird der Dampf auf beiläufig 230° überhitzt. Zur Speisung der Dampfkessel dienen zwei Dampfpumpen von je 40 cbm Leistungsfähigkeit in der Stunde. Das Kesselspeisewasser wird aus dem Landwehrkanal genommen, entweder unmittelbar oder aus einem vorgelagerten Sammelbehälter, in dem es durch den eingeleiteten Pumpenabdampf und das Niederschlagswasser aus den Dampfleitungen eine Vorwärmung erfährt. Die grossen Mengen Wasser, welche zum Niederschlagen des Abdampfes der Dampfmaschinen gebraucht werden, werden ohne weiteres dem Landwehrkanal entnommen.

Bei der Einrichtung des Kraftwerkes hat man sich ferner die grossen Fortschritte zu Nutze gemacht, die in der Ausbildung der Fördereinrichtungen für die Kesselkohle und die Verbrennungsrückstände der Kessel in den letzten Jahren gemacht worden sind. Die Kohle wird entweder mit der Eisenbahn oder in den Sommermonaten auf dem Landwehrkanal herangebracht. Im ersten Falle wird die Kohle in denjenigen beiden Viaduktbögen, in denen sich laut Abb. 29 vier Trichter *e e* befinden, gelagert oder unmittelbar in diese Trichter (Abb. 30) geschaufelt, aus denen sie auf ein unter dem Erdboden ver-

laufendes Förderband *e f* fällt (Abb. 30 und 31), das die Kohle an ein senkrechtes Becherwerk *g* führt, welches sie bis unter Dachfirsthöhe hebt und daselbst wiederum durch eine kurze Schüttrinne auf ein in der First entlaufendes Förderband abwirft — Abb. 32 —, von dem schliesslich die Kohle mittelst verschiebbaren Abwurfwagens in die Kohlenbunker fällt. Diese Kohlenbunker — zu vergl. die beigefügte Tafel und den Querschnitt Abb. 28 — sind grosse Trichter, die einen Vorrath von je 75 t Kohlen aufzunehmen vermögen. Aus dem Fallrohr dieser Trichter wird die Kohle in gewünschter Menge ins Kesselhaus übergeleitet. Durch ein auf und ab verstellbares Ueberschieberohr, welches das Fallrohr als Verlängerung umgibt, wird der Abfluss der Kohle geregelt, indem das Ueberschiebrohr bis zu einer bestimmten Höhe über dem Fussboden eingestellt wird, das dadurch die Höhe des Schüttungskegels unter dem Bunker genau bestimmt. Kohle, die zu Wasser eintrifft, wird — zu vgl. Abb. 29 — mit einem Bagger *a* aus dem Schiffsraum gehoben und fällt dann auf ein unter dem Erdboden laufendes Förderband *a b*, von dem sie ein zweites Baggerwerk *c* auf rund 8 m Höhe über dem Fussboden anhebt und durch eine selbstthätige Waage auf ein zweites Band schüttet, das die Kohle in den Stapelraum der beiden Viaduktbögen, in dem die Trichter *e e* liegen, führt. Die Förderbänder und Becherwerke werden durchweg elektrisch bewegt — zu vergleichen beispielsweise Abb. 31.

Aschen- und Schlackenrückstände der Kessel werden in den Gängen des Kesselfussbodens mit einem zweirädrigen Kippwagen an eine nach aussen führende Schüttrinne gebracht, hier in Landfuhrwerk gestürzt und abgefahren.

Die Schaltanlage im Kraftwerk zerfällt in zwei Haupttheile:

1. eine Hauptschaltanlage für ein Stromnetz von 750 Volt Spannung für den Bahnbetrieb,
2. eine Nebenschaltanlage für ein Stromnetz von 220 Volt Spannung für Beleuchtungszwecke und den Betrieb von Motoren.

Für die Speisung des erstgenannten Stromnetzes werden bei vollständigem Ausbau des Kraftwerkes 7 Dynamomaschinen vorhanden sein. Diese werden parallel mit einer Bufferbatterie auf die Hauptsammelschienen geschaltet. Von den letzteren führen 8 Aussenleitungen nach dem Bahnnetz. Entsprechend der Zahl der Dynamomaschinen und Aussenleitungen ist die Hauptschalttafel in 15 Felder getheilt, so dass für jede Maschine sowie für jede Aussenleitung ein besonderes Feld vorhanden ist, in dem die Mess-, Regelungs-, Schalt- und Sicherungsapparate untergebracht sind, die für einen geordneten und sicheren Betrieb nothwendig sind. Der Strom jeder Maschine geht durch unterirdisch verlegte Kabel zunächst durch eine im Keller angebrachte Sicherung, dann durch den auf der Hauptschalttafel befindlichen Handausschalter und durch einen Stromzeiger bis zur positiven Sammelschiene, von dieser in die Aussenleitungen durch je einen auf der Schalttafel angebrachten Stromzeiger, einen Handausschalter, einen Wattstundenzähler, einen selbstthätigen Maximalausschalter, durch die hinter der Schalttafel angebrachte Sicherung und von dieser durch ein unterirdisch verlegtes Kabel, das an die Arbeitsschiene auf dem Viadukt angeschlossen ist, in das Bahnnetz. Die Rückleitung des Stromes

Abb. 27. Dynamomaschinen im Kraftwerk der Hoch- und Untergrundbahn.

Abb. 28. Querschnitt durch das Kraftwerk.

Abb. 29. Kohlenförderungsanlage.

erfolgt durch Kabel, die die Fahrschienen mit der negativen Sammelschiene verbinden. Letztere liegt sowohl an dem negativen Pol der Maschine, als auch an Erde. Die Spannung an den Maschinen und Aussenleitungen kann mit Hilfe der Voltmeterumschalter an zwei auf dem mittelsten Felde der Schalttafel angebrachten Voltmetern abgelesen werden.

Alle übrigen nicht unmittelbar zum Bahnbetrieb gehörigen Apparate befinden sich auf der Nebenschalttafel, die zur Aufnahme der Schalt-, Mess-, Regelungs- und Sicherungsapparate für zwei sich drehende Umformer, die Bufferbatterie und eine Lichtbatterie dient.

Die Umformer, deren Dynamoseite von 75 bis 350 Volt geregelt werden kann, dienen erstens zum Aufladen der Lichtbatterie, zweitens in Reihe mit den Hauptdynamomaschinen geschaltet — also als Zusatzmaschinen — zum Aufladen der Bufferbatterie, drittens zum Betrieb der Kohlenförderanlagen.

An das von den Umformern und der Lichtbatterie gespeiste Netz von 220 Volt Spannung sind angeschlossen die Motoren für die Laufkrahne, für die Andrehvorrichtungen der Dampfmaschinen und für die Kohlenförderanlagen, ferner die Beleuchtung des Gleisdreiecks und des Kraftwerkes und die — späterhin noch zu erörternde — elektrische Weichen- und Signalstellanlage auf dem Gleisdreieck.

Abb. 30. Schütttrichter *e e* in der Abb. 29.

Abb. 31. Förderband für die Kesselkohle (unter dem Erdboden).

Abb. 32. Förderband für die Kesselkohle (im Dachfirst).

Eine besondere Stromquelle von 220 Volt Spannung für die soeben erwähnten Motoren ist deshalb nothwendig, weil die Wickelung von so kleinen Motoren, wie sie im vorliegenden Falle

gebraucht werden, für eine Spannung von 750 Volt mit Schwierigkeiten verbunden ist und ausserdem aus Gründen der Sicherheit, da besonders die Motoren für die Kohlenförderanlage fast ununterbrochen dem Kohlenstaub ausgesetzt sind, wodurch bei hohen Spannungen die Bildung von Kurzschlüssen sehr erleichtert wird.

Abb. 36. Leitungen auf der Hochbahn; Anordnung bei hölzernen Querschwellen.

Auch innerhalb der einzelnen Arbeitsstrecken sind noch einzelne Schalter vorhanden, damit im Falle eines Isolationsfehlers in der Arbeitsleitung nicht das ganze Speisegebiet stromlos gemacht zu werden braucht, sondern nur das zwischen zwei Streckenschaltern befindliche Gleis unbefahrbar ist. Die Schalter sind in Abb. 25 besonders angedeutet; diese Abbildung zeigt auch, dass die Speiseleitungen theils Kabel, theils blanke Kupferschienen sind; die Leitungen sind blank, wo sie zwischen den Gleisen auf der Bahn entlang geführt werden.

Die Speiseleitungen sind unmittelbar angeknüpft an die Arbeitsleitungen der beiden Gleise, wie es Abb. 25 unter der Vorstellung andeutet, dass diese Abbildung statt der beiden Gleismittellinien die beiden Stromschienen darstelle. Die Arbeitsleitung besteht aus gewöhnlichen Eisenbahnschienen, die in 18 cm Höhe über Schienenoberkante auf Hartgummiisolatoren gelagert sind. Letztere sind auf Holzschwellen geschraubt, wodurch eine doppelte Isolirung erreicht ist. Nach den zur Verwendung gekommenen beiden Oberbauarten ist der Einbau in etwas verschiedener Weise durchgeführt (Abb. 33 und 36). Die Isolatoren sind in Abb. 37 mit dem isolirenden Hartgummikörper — schwarz gezeichnet — genauer dargestellt. An den Stössen der Stromschienen sind zwecks besseren Ausgleichs der Spannung noch zwei Kupferseile angebracht. An den Weichen sind die Stromschienen unterbrochen; die Weiterleitung des Stromes wird hier durch unterirdisch verlegte Kabel vermittelt.

Abb. 33. Querschnitt.

Abb. 34. Längenschnitt.

Die mit schwarzem Querschnitt gezeichnete Schiene a in den Abb. 33 und 36 ist eine blanke Speiseleitung. Sie ruht auf Porzellanisolatoren, die wiederum auf Holz befestigt sind. Sie sind mit Rollen versehen, um die Längsverschiebung der Leitungsschiene bei Längenänderungen, die durch die Wärme hervorgerufen werden, zu erleichtern. Alle 45 m ist die Kupferschiene unterbrochen und eine biegsame Seilverbindung eingesetzt, in der Mitte dagegen ist sie festgelegt, damit sie sich nach beiden Seiten gleichmässig ausdehnt. An der Rückleitung des Stromes betheiligt sich ausser den beiden Fahrschienen, an die die Rückleitungskabel angeschlossen sind, auch die Eisenkonstruktion des Viadukts. Zu dem Zweck ist ausser einer Verbindung durch Kupferseile, die die Fahrschienen an den Stössen erhalten haben, alle 125 m zwischen Fahrschiene und Eisenkonstruktion des Viadukts noch eine Kupferverbindung hergestellt. In den Abb. 33 und 36 bezeichnen die Buchstaben a die Arbeitsleitung, b eine blanke Speiseleitung, c eine Lichtleitung, d sind Schwachstromleitungen und e ist ein an Erde angeschlossener Kupferdraht zur Sicherung gegen etwaige herabfallende Telephondrähte.

Abb. 35. Grundriss.

Abb. 33 bis 35. Leitungen auf der Hochbahn; Anordnung auf eisernen Querträgern.

Für den Betrieb ist die Bahn in fünf von einander unabhängige Strecken eingetheilt, von denen jede ihren Strom vom Kraftwerk gesondert zugeführt erhält; es sind dies die Abschnitte vom Bahnhof Warschauer Brücke bis zum Bahnhof Kottbuser Thor, von hier bis zum Gleisdreieck, sodann das letztere einschliesslich der Strecke bis zum Potsdamer Platz, dann die an das Gleisdreieck anschliessende Weststrecke bis zum Bahnhof Nollendorfplatz und endlich der Abschnitt von diesem Bahnhof bis zum Bahnhof Zoologischer Garten. Die zu diesen Strecken führenden Speiseleitungen sind in Abb. 25 dargestellt. Die Strecken sind elektrisch getrennt, indessen ist für Fälle von Störungen, die an den Arbeitsleitungen oder an einer Speiseleitung vorkommen können, Vorsorge getroffen, dass die Trennstellen durch Einlegen von Schaltern und Herausnehmen anderer Schalter verlegt werden können.

c) Signaleinrichtungen auf der Hochbahn.

Bei der verhältnissmässig bedeutenden Länge, die sich für den Bremsweg bei den Hochbahnzügen im Hinblick auf ihr

Abb. 37. Stützen für die Arbeitsschienen.

erhebliches Gewicht und ihre grosse Geschwindigkeit, zumal auf den Gefällstrecken, ergibt, war die Einrichtung einer regelrechten Streckenblockung für den Verkehr auf der Hochbahn begreiflicherweise unumgänglich nothwendig. Für die Wahl des Systems kamen folgende Gesichtspunkte in Betracht: Ganz selbstthätige Systeme, soweit sie vollkommen sind, arbeiten mit Schienenstrom, d. h. die eine Schiene des Gleises muss gegen die andere isolirt sein und die Achsen der Fahrzeuge bewirken einen Kurzschluss, der die Signalgebung bethätigt. Es wäre nothwendig geworden, die eine Schiene des Gleises lediglich für Signalzwecke zu verwenden, was erhebliche technische Schwierigkeiten und andere Unzuträglichkeiten im Gefolge gehabt hätte. Ein solches System war daher von vornherein ausgeschlossen. Die sonstigen selbstthätigen Systeme erschienen nicht genügend zuverlässig und verlangen ein grosses Unterhaltungspersonal. Dazu kam, dass es, wie eine Berechnung der zur Innehaltung des Fahrplanes erforderlichen Zahl der Blockstationen ergab, mit einer einzigen Ausnahme möglich war, die Blockstationen stets mit den Haltestellen zu vereinigen und auf diese Weise ohne ein besonderes Bedienungspersonal für die Blockstationen auszukommen, da ja auf jeder Haltestelle zwei Beamte ohnehin erforderlich sind und diesen die Bedienung der Blockapparate mit übertragen werden kann.

Aus diesem Grunde ist auf der Hoch- und Untergrundbahn das bekannte und auch auf Hauptbahnen benutzte Siemens'sche vierfeldrige Blocksystem zur Anwendung gebracht worden, bei dem die Handbedienung durch die Mitwirkung des Zuges ergänzt ist, um die richtige Bedienung der Apparate zu erzwingen.

Auf dem Abschnitt der Bahn östlich vom Gleisdreieck reichen die Blockstrecken jeder Fahrrichtung von Bahnhofsende zu Bahnhofsende, umfassen also ausser dem freien Abstand zwischen den Stationen die vorwärts gelegene Station noch mit. Diese Eintheilung der Strecke lässt eine Zugfolge bis zu 4 Minuten zu. Am Ende jedes Bahnsteiges befindet sich das Streckenblocksignal für die vorliegende Strecke (Abb. 38) und auf dem Bahnsteig selbst der zu der Fahrrichtung gehörende Blockapparat, der so eingerichtet ist, dass die Freimeldung einer Strecke erst möglich ist, nachdem der Zug einen Schienendurchbiegekontakt befahren hat und durch das nächstfolgende Streckenblocksignal gedeckt ist. Die Signale auf den Haltestellen der Hochbahn, die sich in nächster Nähe der Apparate befinden, werden durch Doppeldrahtzüge gestellt.

Abb. 38. Signal mit Zug auf Bahnhof Möckernstrasse.

Auf der Weststrecke der Hoch- und Untergrundbahn wird, wie schon mitgetheilt, bereits im Anfang des Betriebes zeitweilig in Abständen von 2½ Minuten gefahren werden. Um dies zu ermöglichen, sind hier für jede Fahrrichtung noch weitere Blocksignale vor den Haltestellen aufgestellt, so dass die Stationen eigene Blockabschnitte bilden, wie auf der Stadtbahn.

Auf den Endbahnhöfen sind Stellwerke errichtet, von denen aus die zur Umstellung der Züge bestimmten Weichen bedient werden, und die sich in dem üblichen Abhängigkeitsverhältniss zu den Signalen und den Streckenblocks befinden. Diese Stellwerke bieten gegenüber den sonst gebräuchlichen nichts bemerkenswerthes.

Beim Gleisdreieck ergaben sich gewisse Schwierigkeiten. Hier handelte es sich darum, von einem einzigen Punkte aus die Weichen zu bedienen, die grosse Anzahl der erforderlichen Signale zu stellen und die sämmtlichen Handhabungen für die Streckenblockung auszuführen. Eine Vermehrung dieser Handhabungen verursachte der Verkehr nach und von dem

Abb. 40. Vorderansicht des Stellwerks.

Abb. 41. Stellwerk von der Vorderseite, offengelegt.

im Gleisdreieck befindlichen Wagenschuppen, für den die Einrichtungen so getroffen werden mussten, dass davon die Streckenblockungen nicht beeinflusst werden. Für die Bedienung sämmtlicher Weichen und Signale sind Elektromotoren

Abb. 39. Schema des Stellwerks im Gleisdreieck.

vorgesehen, die vom Stellwerk aus gesteuert werden. Ihre Verbindung mit dem Stellwerk ist durch Kabel hergestellt.

Die Sicherung des Gleisdreiecks ist so durchgeführt, dass jedes Gleis einer Dreieckseite eine Blockstrecke für sich bildet. Für jede der so sich ergebenden sechs Blockstrecken befinden sich sowohl das Anfangs- als das Endfeld im Stellwerk und ferner befinden sich im Stellwerk die Anfangsfelder für die drei vom Gleisdreieck ausgehenden und die Endfelder für die drei am Dreieck endigenden Blockstrecken. Die Strecke vom Potsdamer Platz zum Gleisdreieck ist in zwei Blockstrecken eingetheilt; das für diese Zwischenblockstelle erforderliche Signal wird aber vom Stellwerk des Gleisdreiecks mit bedient, so dass für diese Blockstation — übrigens die einzige auf freier Strecke — eine besondere Bedienung nicht erforderlich ist.

Die Anordnung der einzelnen Hebel im Stellwerk ist insofern eigenartig, als sie von der üblichen Reihenfolge vollständig abweicht. Die drei zu einer Fahrstrasse gehörigen Hebel, der Weichenhebel, Fahrstrassenhebel und Signalhebel sind unmittelbar neben einander so angebracht, dass für die Fahrt eines Zuges stets drei neben einander liegende Hebel aufeinander folgend zu bedienen sind. Diese Gruppen von je drei Hebeln sind zu einander wiederum so angeordnet — zu vergl. Abb. 39 —, dass eine Einfahrt in das Gleisdreieck stets neben der dazu gehörigen Ausfahrt aus dem Gleisdreieck liegt, so dass die völlige Durchführung eines Zuges durch die Bedienung von insgesammt sechs neben einander liegenden Hebeln vollzogen wird. Die Bedienung der Blockwerke ist im übrigen dadurch wesentlich erleichtert, dass ein besonderer kleiner Gleichstrom-Wechselstromumformer den Wechselstrom für die Blockapparate liefert, so dass die Arbeit des Kurbeldrehens fortfällt. Während die Abb. 39 auf die Nebengleise des Gleisdreiecks keine Rücksicht nimmt, zeigen die Abb. 40—42 die vollständige Stellwerksanlage mit Einbeziehung des Wagenschuppenanschlusses. Die Einrichtungen sind — ohne im übrigen näher darauf einzugehen — so getroffen, dass auch die zum Wagenschuppen verkehrenden Züge völlig gesichert in ihn ein- und ausfahren. Es sei noch erwähnt, dass jeder Signalhebel im allgemeinen zwei Signale, entweder ein doppelflügliges Einfahrtsignal oder zwei einflüglige Ausfahrtsignale bedient. In einem Falle stellt sogar ein Hebel sechs verschiedene Signale je nach der Stellung der zugehörigen Fahrstrassenhebel.

Die Signale sind während der Nacht elektrisch beleuchtet und zwar durch zwei von einander vollkommen unabhängige Stromkreise, so dass eine Störung ausgeschlossen erscheint. Die Schaltung der Blockwerke ist mit Rücksicht auf mögliche Beeinflussungen durch die Starkströme — Stromübergänge oder Induktionswirkungen — allgemein so erfolgt, dass derartige Einwirkungen niemals eine Freigabe herbeiführen können. Auf den Tunnelstrecken werden, wie noch zu bemerken ist, die Signale durch rothe und grüne Glühlampen gegeben.

(Schluss folgt.)

Abb. 42. Stellwerk von der Rückseite, offengelegt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Anfrage der sozialdemokratischen Abgeordneten Albrecht und Genossen, betr. Maassregeln gegen die Arbeitslosigkeit**, welche am 17., 18. und 20. d. Mts. auf der Tagesordnung des deutschen Reichstages stand, hat dem Staatssekretär des Innern Grafen Posadowsky Veranlassung gegeben, mitzutheilen, dass er sich an sämmtliche Reichsämter mit der Frage gewendet habe, in welchem Umfange nach Maassgabe der ihnen zu Gebote stehenden Mittel sie in der Lage wären, Arbeit zu schaffen. Denn dies sei doch der zunächst zu verfolgende praktische Zweck, da es sich um einen Zustand handele, dem möglichst bald abgeholfen werden müsse. Vom Staatsminister v. Thielen als dem Vorstande der Reichseisenbahnverwaltung sei ihm hierauf geantwortet, er habe für seinen Dienstbereich angeordnet, dass die durch den Verkehrsrückgang entbehrlich werdenden Arbeiter nicht zu entlassen, sondern in geeigneter Weise anderweit zu beschäftigen und überall da zu verwenden seien, wo infolge des natürlichen Ausscheidens von Arbeitskräften Ersatz nöthig ist. Auch sollen die ständig bei der Verwaltung beschäftigten Arbeiter in ihren Lohnbezügen keine Verkürzung erleiden, und nur bei unvermeidlichen Neueinstellungen soll, wenn dies nach Lage der Verhältnisse angängig erscheint, ein geringerer als der bisher gezahlte Anfangslohn bewilligt werden. Ausserdem sollen die Bauausführungen und Beschaffungen, für welche die Mittel bereits zur Verfügung stehen, soweit dies irgend möglich ist, gefördert werden. — Mit Bezug auf eine Aeusserung des Abgeordneten Zubeil, dass von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung Arbeiter entlassen seien, sprach sich dann der sächsische Bundesrathsbevollmächtigte Graf Hohenthal noch in folgender Weise aus: Nach einer ihm soeben zugegangenen telegraphischen Mittheilung könne er erklären, dass derartige Arbeiterentlassungen nicht erfolgt seien; vielmehr sei die sächsische Eisenbahnverwaltung entschlossen, ihre Arbeiter trotz eines thatsächlich eingetretenen Mangels an Beschäftigung nicht zu entlassen und die ihr dadurch erwachsenden Opfer auf sich zu nehmen. Allerdings seien zu Anfang des Winters die nur für vorübergehende Beschäftigung angenommenen Aushilfsarbeiter wieder entlassen worden, doch sei ihnen dies von vornherein bekannt gewesen und geschehe alljährlich, und übrigens sei Vorsorge getroffen, dass die ausgetretenen Arbeiter bei staatlichen Bauten in erster Linie Beschäftigung fänden. Eine kürzlich in der Presse hervorgetretene Behauptung, als sei die sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz zu Arbeiterentlassungen dadurch gezwungen worden, dass die Staatsbahnverwaltung grössere, jener Firma ertheilte Aufträge zurückgezogen habe, entbehre der Begründung. Vielmehr sei dieser Maschinenfabrik der Auftrag zum Bau einer grossen Anzahl von Lokomotiven ertheilt worden, nachdem sie die ausdrückliche Zusicherung gegeben hatte, dass sie die von ihr gekündigten Arbeiter wieder einstellen werde. Es sei also die sächsische Staatsregierung trotz der eingetretenen schwierigen Verhältnisse nach jeder Richtung bemüht gewesen, der Arbeitslosigkeit entgegenzutreten. — Gegenüber der vom Abgeordneten Lenzmann aufgestellten Behauptung, als sei die Zahl der an der Strecke Altenbeken-Paderborn beschäftigten Bahnwärter vor kurzem von 23 auf 16 herabgesetzt worden, erklärte der preussische Ministerialdirektor Wehrmann, dass die betr. in der Presse verbreiteten Angaben unrichtig seien. Die Zahl der Bahnwärter hat dort seit 10 Jahren keine Veränderung erfahren. Ihre Zahl beträgt bei Nacht 20 und während des Tages 19. — Dass bei Fahrten S. K. H. des Kronprinzen sowie S. M. des Kaisers besondere Vorsichtsmassregeln von der Eisenbahnverwaltung getroffen würden, sei selbstverständlich. Gegenüber dem von dem Abgeordneten Hoch erhobenen Vorwurf der Lohndrückerei müsse er hervorheben, dass im Laufe der letzten 10 Jahre die von der preussischen Staatsbahnverwaltung gezahlten Durchschnittslöhne sich um 22,3 % erhöht hätten.

— **Beschwerden über Eisenbahnverwaltungen.** Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichseisenbahnamt im Jahre 1901: 87 Beschwerden eingelaufen. Davon beziehen sich 39 auf die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 6 auf das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 20 auf die Tarife, 6 auf den Fahrbetrieb und 16 auf andere Gegenstände.

Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 11, als unbegründet abgelehnt 24, auf den Rechtsweg verwiesen 6. 46 Beschwerden sind an die zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben worden.

— **Die deutsche Eisenbahn-Tarifkommission** und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden am 5. und erforderlichenfalls am 6. Februar in Berlin tagen. Die Tagesordnung für die gemeinschaftliche Sitzung umfasst die nachstehenden Berathungsgegenstände: 1. Mehrgewicht bei Wagenladungen. 2. Lieferfristen für Schnellzugsgut. 3. Lebende Fische. 4. Trass. 5. Sahne. 6. Eisschränke. 7. Emaillemasse. 8. Kieselfluornatrium. 5. Brennspähne zur Glasfabrikation. 10. Landwirthschaftliche Maschinen. 11. Futter aus getrocknetem Blut. 12. Eindeckung von Zollgütern. Am Tage zuvor wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten seine vorberathende Sitzung abhalten.

— **Dezembereinnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Dezember 1901 stellen sich auf 103 106 000 ℳ. und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr um 4 672 000 ℳ. zurückgegangen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 27 505 000 (— 1 186 000 Mark), der Güterverkehr 68 833 000 (— 2 955 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 768 000 (— 531 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1901 sind 1 048 575 000 ℳ., das sind 27 473 000 ℳ. weniger als im Vorjahre, eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit 4 933 000 ℳ. auf den Personen- und Gepäckverkehr, mit 21 104 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 1 376 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— **In Bezug auf die Erhöhung der Bauthätigkeit** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten am 16. d. Mts. einen bedeutsamen Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet, den wir nachstehend unter Weglassung einiger nur für das Innere der Verwaltung wichtiger Punkte wörtlich zum Abdruck bringen: „Aus den auf den Erlass vom 28. September 1901 erstatteten Berichten habe ich ersehen, dass meine hinsichtlich der Erhöhung der Bauthätigkeit getroffenen Anordnungen noch nicht überall und nicht in allen Punkten richtig aufgefasst sind. Bei der praktischen Bedeutung, welche der vollen Durchführung dieser z. Zt. für Industrie, Arbeiterschaft und die Eisenbahnverwaltung selbst höchst wichtigen Maassregel beizulegen ist, nehme ich Veranlassung, auf die Angelegenheit noch einmal zurückzukommen und zur sicheren Erreichung des verfolgten Zweckes weitere Bestimmungen zu treffen.

Bei dem Drucke, der noch immer auf dem Erwerbsleben lastet, betrachtet es die Staatsregierung als ihre Pflicht, alle verfügbaren Mittel zur Belebung der gewerblichen Thätigkeit anzuwenden. Wie dies auch bei Eröffnung des Landtags zum Ausdruck gekommen ist, soll insbesondere die Eisenbahnverwaltung, wennschon sie durch den Rückgang der Betriebsleistungen und damit der Betriebseinnahmen zur Einschränkung des Betriebsaufwandes gezwungen ist, dennoch durch Erhöhung der Bauthätigkeit vermehrte Arbeitsgelegenheit geben und die Gewerbthätigkeit im Lande durch Zuweisung umfangreicher Aufträge nach Möglichkeit unterstützen. Die Eisenbahnverwaltung hat hierzu um so mehr Veranlassung, als sie einerseits dadurch in die Lage kommt, den zeitigen niedrigen Preis fast aller beim Bau zu verwendenden Materialien auszunutzen, wie sie andererseits zugleich die Möglichkeit schafft, die im eigenen und anderen Betrieben frei werdenden Arbeiter nutzbringend weiter zu beschäftigen. Zudem wird die Beschleunigung der Bauthätigkeit zur Zeit dadurch wesentlich erleichtert, dass bei dem Rückgange des Verkehres die Beförderung der Baudienstgüter keinen Schwierigkeiten begegnet. Im Gegentheil kann es nur erwünscht sein, die zur Zeit überzähligen Betriebsmittel für Bauzwecke zu verwenden und hierdurch die Betriebseinnahmen zu verbessern.

Demzufolge mache ich es den königlichen Eisenbahndirektionen erneut zur Pflicht, alle Arten der Bauthätigkeit, vornehmlich aber diejenigen nach Kräften zu fördern, die weiten Kreisen jetzt beschäftigungsloser Arbeiter, Handwerker, Unternehmer und Industrieller Arbeitsgelegenheit gewähren, soweit dies ohne Vertheuerung der Bauausführung angängig ist. Die Mittel hierfür stehen der Eisenbahnverwaltung sowohl aus früheren Kreditgesetzen und dem Etatsextraordinarium der verschiedenen Jahre, wie auch aus dem ausseretatsmässigen Dispositionsfonds zu Gebote. Ich erwarte, dass sogleich bei Beginn der besseren Jahreszeit überall im Staatseisenbahnbau eine besonders lebhafte Bauthätigkeit entfaltet und schon jetzt von den betheiligten Dienststellen von langer Hand alles so vorbereitet wird, dass im geeigneten Zeitpunkt ohne weiteres vorgegangen werden kann. Was meinerseits zur Förderung dieses Planes hat geschehen können, ist angeordnet worden, insbesondere habe ich das Baupersonal den erhöhten Anforderungen entsprechend verstärkt und bin auch im übrigen bereit, den Direktionen Arbeitskräfte und Mittel zu gewähren, welche die Erreichung eines vollen Erfolges sicherstellen.

Wenn auch der Verwendung eines Theils der bereits bewilligten Baufonds zur Zeit noch sachliche, zum Theil gesetzliche Hindernisse entgegenstehen, so lässt sich doch die Bau-

thätigkeit noch weiter steigern. Hinsichtlich einzelner grösserer Objekte wird den königlichen Eisenbahndirektionen noch besondere Anregung zugehen, jedoch hat sich die Förderung der Bauten hierauf nicht zu beschränken, vielmehr ist — soweit es nicht bereits geschehen — alsbald unter Leitung der Etatsräthe seitens der betheiligten Dezernenten an der Hand der sämmtlichen bei der Direktion schwebenden Kostenanschläge und Pläne eine eingehende Prüfung aller bewilligten Baufonds und zwar nicht nur der extraordinären, sondern auch der bei Tit. 8 Pos. 3 und 4 freigegebenen und noch zur Verfügung stehenden vorzunehmen, um alle die Punkte zu ermitteln, wo eine Erhöhung der Bauthätigkeit möglich ist. Es werden sich dabei, wie ich annehme, viele Ausführungen finden, die an sich vielleicht unbedeutend sind, durch ihre grosse Zahl aber immerhin Gelegenheit zur Beschäftigung zahlreicher Arbeiter, Handwerker und Unternehmer bieten. Wenn hierbei zugleich mit einer Anzahl älterer Baufonds aufgeräumt werden könnte, so wäre das in hohem Maasse erwünscht. Die Etatsräthe wollen auch hierauf ihr besonderes Augenmerk richten.

Im allgemeinen werden die zur Verfügung stehenden Mittel, namentlich auch die im Extraordinarium ausgebrachten Raten, zu jeder sachlich möglichen Baubeschleunigung ausreichen. Wie ich aus den mir vorgelegten Berichten ersehen habe, besteht an einigen Orten die Auffassung, mit dem Abschluss von Verträgen über Bauausführungen könne nur insoweit vorgegangen werden, als der durch den Vertrag festgelegte Betrag in den bewilligten Raten seine Deckung finde, auch wenn die Abwickelung des Vertrages erst in späteren Jahren möglich ist. Die Auffassung ist irrig. Die bewilligten Raten sollen nur den Maassstab für die thatsächlichen Zahlungen und Verrechnungen bilden. Es ist also durchaus angängig, z. B. einen Vertrag über Herstellung einer Brücke zum Betrage von 600 000 ℳ. abzuschliessen, obgleich im Etat von den auf diesen Betrag festgestellten Gesammtkosten nur eine erste Rate von 300 000 ℳ. bewilligt ist, wobei allerdings vorausgesetzt wird, dass im ersten Etatsjahre höhere Zahlungen als 300 000 ℳ. nicht zu leisten sind.

Sollte in dem einen oder anderen Falle die sachlich mögliche Beschleunigung der Bauausführung zu Ausgaben Veranlassung geben, die über die Ratenbewilligung hinausgehen, so ist deshalb zwar von der Baubeschleunigung nicht Abstand zu nehmen, es ist jedoch alsbald meine Genehmigung zur Ueberschreitung der Rate einzuholen. Bis zu deren Ertheilung dürfen ohne zwingende Gründe nicht Maassnahmen getroffen werden, welche die Ueberschreitung der Ratenbewilligung unvermeidlich machen würden. . . . . .

Was diejenigen Bauten anbetrifft, deren Ausführung noch nicht in Angriff genommen ist, so bestimme ich für sie im Rahmen der bestehenden Vorschriften das folgende: Nach § 19[1] der Wirthschaftsordnung soll zwar mit der Bauausführung in der Regel erst begonnen werden, nachdem durch spezielle Veranschlagung nach Abschluss der etwa erforderlichen landespolizeilichen Prüfung die Zulänglichkeit der bewilligten Geldmittel genau festgestellt ist. Indess kann nach der Bestimmung im § 19[3] a. a. O. mit meiner Genehmigung eine Ausnahme hiervon dann eintreten, wenn besonders gewichtige Gründe es gerechtfertigt erscheinen lassen, mit der Bauausführung alsbald nach Bereitstellung der Geldmittel zu beginnen, vorausgesetzt, dass auch in diesem Falle eine Ueberschreitung der Baumittel nach der Erklärung des verantwortlichen Baubeamten und des Etatsraths nicht zu befürchten ist. Ich wünsche, dass für die Zeit des gegenwärtigen wirthschaftlichen Druckes, also so lange und so weit es sich zu dessen Milderung um die beschleunigte Schaffung von Arbeitsgelegenheit handelt, diese Ausnahme in weiterem Umfange Platz greift, und sehe den hierauf gerichteten Anträgen der königlichen Eisenbahndirektionen entgegen.

Bei Auswahl einzelner Bautheile zur beschleunigten Ausführung ist unbeschadet der gebotenen Wirthschaftlichkeit darauf zu rücksichtigen, dass in erster Linie solche Einzelprojekte ausgeführt werden, welche Arbeitsgelegenheit schaffen. Auch ist zu erwägen, ob nicht nach Erfüllung der etwaigen gesetzlichen oder sonstigen Vorbedingungen zur Förderung der Gewerbthätigkeit und Schaffung weiterer Arbeitsgelegenheit namentlich in nothleidenden Gegenden zunächst mit der Ausführung von einzelnen Theilen eines grösseren Projekts vorgegangen werden kann, wenn es noch nicht möglich ist, wegen Genehmigung des Baues in seiner ganzen Ausdehnung Anträge zu stellen.“ Der Erlass des Ministers fordert dann zu einer näheren Prüfung wegen etwaiger Theilausführungen und zur Einreichung der nöthigen Anträge auf, wobei für die sonst erforderlichen Unterlagen im Interesse der Beschleunigung gewisse Erleichterungen gewährt werden.

Dann heisst es weiter: „Nach den vorgedachten Gesichtspunkten ist auch bei denjenigen Baufonds vorzugehen, die durch den Etat für 1902 neu bereit gestellt werden. Soweit irgend thunlich, sind diese Bauten durch Aufstellung der Einzelentwürfe und durch Herbeiführung der landespolizeilichen Prüfung, ferner durch rechtzeitige Stellung der etwa erforderlichen Anträge bei mir und gegebenenfalls durch Verdingung der Arbeiten und Einleitung des Grunderwerbs (unter Vorbehalt der gesetzlichen Genehmigung des Etats) usw. derart vorzubereiten, dass nach dem 1. April d. J. thunlichst sofort mit dem gesammten Bau oder einzelnen Theilen desselben begonnen werden kann.“ Es folgen nun erleichternde Bestimmungen für die förmliche Behandlung der Vorlagen. Dann schreibt der Erlass weiter vor: „Alle Anträge wegen landespolizeilicher Prüfung von Entwürfen oder wegen Enteignung sind mit Beschleunigung zu stellen. Die Herren Regierungspräsidenten sind beauftragt, auch ihrerseits das einzuleitende Verfahren nach Thunlichkeit zu beschleunigen. Ebenso sind alle Verhandlungen mit anderen Behörden oder Privaten über die Vorbedingungen der Bauausführung, über die Ertheilung der Bauerlaubniss usw. — auch unter Hinweis auf die Bedeutung der Maassregel für das wirthschaftliche Leben — so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen.

Um die Bauthätigkeit zu erhöhen, sind die vorhandenen technischen Kräfte von allen nichttechnischen Arbeiten thunlichst zu entbinden, dagegen mit technischen Arbeiten so zu beschäftigen, dass ihre Arbeitskraft voll ausgenutzt wird, und dass — wie schon bemerkt — namentlich diejenigen Bauten gefördert werden, bei denen alsbald möglichst viel Arbeiter beschäftigt werden können.

Ich vertraue, dass es gelingen wird, in dieser Weise dem gesammten Erwerbsleben eine kräftige Förderung zu Theil werden zu lassen. Die Präsidenten wollen dafür Sorge tragen, dass die hier angeordneten Untersuchungen alsbald eingeleitet und nach Möglichkeit beschleunigt werden.

Ich behalte mir vor, die Förderung der Bauthätigkeit demnächst durch Kommissare an Ort und Stelle prüfen zu lassen.“

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in $11\frac{1}{2}$ Arbeitstagen 175 283 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 242 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 189 428 und auf den Arbeitstag 15 786 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 544 und im ganzen 14 145 Doppelwagen oder 7,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 25 631 Doppelwagen gegen 27 985, in Oberschlesien 61 931 Doppelwagen gegen 72 687 und in den drei Bezirken zusammen 262 845 Doppelwagen gegen 290 100 und war demnach im Saarbezirk 2 354 Doppelwagen oder 8,4 %, in Oberschlesien 10 756 Doppelwagen oder 14,7 % und in den drei Bezirken zusammen 27 255 Doppelwagen oder 9,3 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Der Minderversand ist zum grösseren Theile auf die um $\frac{1}{2}$ Tag kürzere Arbeitszeit gegen die gleiche Zeit im Vorjahre zurückzuführen.

— **Zu unserem Bericht über die Interpellation wegen des Altenbekener Eisenbahnunglücks** (vergl. Nr. 7 S. 110) theilt uns Herr Geheimer Baurath Daub mit, dass dort seine Aeusserungen in der Verhandlung des Abgeordnetenhauses ungenau wiedergegeben seien. Er schreibt:

„Meine Stellungnahme zu dieser Frage ist, wie Sie aus dem mittlerweile gedruckten Stenogramm ersehen werden, etwa folgende: Der mit Maschinen bespannte Personenzug fuhr mit solcher Wucht auf die hinter dem D-Zug stehende, aber von diesem noch durch einen Zwischenraum getrennte schwere Druckmaschine, dass diese mit dem Tender sogar auf den D-Wagen heraufgehoben wurde, auf welchen allein die Zerstörung sowie die Verletzung und Tödtung von Personen sich beschränkte. Ein Schutzwagen allein ohne die zufällig vorhandene Druckmaschine hätte einen so gewaltigen Stoss in diesem Maasse nicht abgehalten, es wären wahrscheinlich noch mehrere Wagen vor ihm mit zerdrückt worden.

Ich bin ja nun auch der Ansicht, dass, wo es möglich ist, man einen Schutzwagen einstellen soll, weil er immerhin den Stoss mildert; aber vielfach wird dadurch die Durchführung der D-Züge in dem jetzigen Fahrplan und der Anschluss an der Endstation unmöglich gemacht, weil das Abziehen und Ansetzen des Schutzwagens auf Unterwegsstationen, wo Kurswagen eingesetzt oder abgenommen werden, je nach den Verhältnissen des Bahnhofes vielleicht 10 Minuten und mehr Aufenthalt als bisher beansprucht, die Anschlüsse aber so knapp sind, dass auf

den internationalen Fahrplankonferenzen oft wegen einer Minute lange verhandelt wird.

Vielfach haben die D-Züge auch eine solche Achsenstärke, dass wegen des Schutzwagens eine zweite Maschine vorgespannt werden müsste. Aber weder durch die zweite Maschine, noch auch durch Theilung in zwei Züge, die in Stations- bezw. Blockstationsentfernung mit einer Geschwindigkeit von 80 bis 90 km hintereinander herjagen, wird, wenn man die Gesammtheit der Gefahren berücksichtigt, eine erhöhte Sicherheit im Vergleich zu einem Zuge mit einer Maschine ohne hinteren Schutzwagen erzielt werden."

Wir sind dem Herrn Abgeordneten für seine Berichtigung um so dankbarer, als seine Stimme in dieser Frage mit Rücksicht auf seine Eigenschaft als technisches Mitglied einer preussischen Eisenbahndirektion besonders ins Gewicht fällt.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1901 sind bei einer Bahnlänge von 5 804 (5 785) km befördert worden 1 994 450 (2 092 271) Personen und 1 202 376 (1 340 614) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 700 799 (2 779 755) ℳ, aus dem Güterverkehr 7 321 918 (7 683 353) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 165 489 (169 261) ℳ und aus dem Thiertransport 208 794 (197 553) ℳ, zusammen 10 397 000 ℳ gegen 10 834 922 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Der Gesammt jahreserlös 1901 beziffert sich auf 150 547 099 ℳ, gegenüber dem Jahre 1900 weniger um 6 186 155 ℳ.

— **Vorkonzession für Eisenbahnbauten in Bayern.** Dem Stadtmagistrat Deggendorf wurde vom zuständigen Staatsministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn Deggendorf-Hengersberg-Schöllnach-Eging auf die Dauer eines Jahres mit dem Bemerken ertheilt, dass durch diese Bewilligung ein Anspruch auf Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn nicht erworben wird.

— **Die „Eisenbahngemeinschaft" in der Landesversammlung der deutschen Partei in Württemberg.** Die deutsche Partei Württembergs hielt am 19. d. Mts. zu Stuttgart im Stadtgarten ihre aus allen Theilen des Landes stark besuchte Landesversammlung. Landtagsabgeordneter Reichsgerichtsrath a. D. v. Gess berichtete über die Aufgaben des Landtags. In Bezug auf die Eisenbahnfragen trat der Redner unbedingt für einen Anschluss an Preussen ein. Eine unmittelbare Erreichung von Reichseisenbahnen könne nicht gehofft werden. Dagegen sei zu hoffen, dass ein von Württemberg mit Preussen abzuschliessender Vertrag die Grundlage für eine allgemeine Vereinbarung über den einheitlichen Betrieb aller deutschen Bahnen werden könnte, ja werden müsste. Wenn dem König das Recht der Erneuerung für die Bahnen vorbehalten, der Regierung und den Ständen eine entsprechende Mitwirkung bei der Verwaltung eingeräumt und das Recht, Nebenlinien auch künftig zu bauen, zugestanden, wenn endlich ein Kündigungsrecht nach einer Reihe von Jahren vereinbart würde, so könnte von einer staatsrechtlichen Benachtheiligung Württembergs keine Rede sein. Die Gegner fürchteten den mächtigen Einfluss Preussens. Allein Preussen mit seinem grossen Bahnnetz könne auch ohne einen Anschluss einen sehr erheblichen Einfluss ausüben. Gerade diesen Gefahren würde dadurch begegnet, dass Württemberg als gleichberechtigter Vertragschliessender seine Rechte wahren könnte. Diese Ausführungen fanden lebhafte Zustimmung von allen Seiten.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1901 wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 840,48) km befördert 2 521 038 (2 475 479) Personen, 560 208 (622 290) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 448 000 (1 414 704) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 175 000 (2 295 066) ℳ, aus sonstigen Quellen 252 000 (343 000) ℳ, im ganzen 3 875 000 (4 052 770) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres 177 770 ℳ. Vom 1. April bis letzten Dezember 1901 betrugen die Einnahmen 43 376 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 43 815 114 ℳ weniger 439 114 ℳ.

— **Zur Verbilligung des Personenverkehres.** Der erste Theil des Jahresberichts der Handelskammer zu Essen für 1901 erörtert in ausgiebiger Weise die vielbesprochene Frage einer Verbilligung der Personentarife und kommt dabei zu folgendem Ergebnisse. „Die Handelskammer nimmt gegenüber den auf eine allgemeine Verbilligung des Personenverkehres gerichteten Bestrebungen heute wie früher die Stellung ein, dass für eine solche Verbilligung nicht nur kein Bedürfniss vorliegt, sondern dass ihr schwere soziale Bedenken entgegenstehen. Ferner erscheint der Handelskammer eine weitergehende Verbilligung der Personentarife auch um deswillen bedenklich, weil eine solche Maassregel voraussichtlich wesentliche Einnahmeausfälle im Gefolge haben würde, die ihrerseits einer gedeihlichen Weiterführung der Reform der Gütertarife im Sinne der Herabsetzung derselben hindernd im Wege stehen müssten. Von welcher Bedeutung der letzte Gesichtspunkt ist, erhellt aus der Mittheilung der Staatsregierung, dass der Vorschlag, unter gänzlicher Beseitigung der IV. Wagenklasse die Fahrpreise der ersten drei Klassen auf die Fahrpreise der Klassen II, III und IV herabzusetzen, wenn er durchgeführt würde, rechnungsmässig einen Einnahmeausfall von etwa 50 000 000 ℳ jährlich zur Folge haben würde. Es liegt auf der Hand, dass ein solcher Ausfall für die preussischen Staatsfinanzen sich in ganz empfindlicher Weise fühlbar machen müsste. Im übrigen steht die Handelskammer auf dem Standpunkt, dass nach der Entwickelung, den der Eisenbahnverkehr im Norden unseres Vaterlandes nun einmal genommen hat, die Beseitigung der IV. Wagenklasse ein schwerer volkswirthschaftlicher Fehler sein würde. Die IV. Wagenklasse hat sich für den Lokalverkehr, den Marktverkehr usw. als nützlich und nothwendig erwiesen und ist für die weniger bemittelten Volksklassen geradezu unentbehrlich geworden. Unseres Erachtens müsste eher eine weitere Ausgestaltung, als eine Beseitigung dieser Wagenklasse ins Auge gefasst werden. Der Versuch, eine Vereinheitlichung der Personentarife in ganz Deutschland herbeizuführen, verspricht danach unseres Erachtens nur dann Erfolg, wenn er auf der Grundlage einer Beibehaltung der IV. Wagenklasse unternommen wird, und umgekehrt erscheint uns jede Personentarifreform, welche von der Beseitigung der IV. Wagenklasse ausgeht, von vornherein aussichtslos."

Die Handelskammer begrüsst dagegen die Erhöhung der Gültigkeitsdauer aller Rückfahrkarten, der sich alle anderen deutschen Bundesstaaten alsbald angeschlossen haben, als einen willkommenen Schritt auf dem Wege zur Vereinfachung des Personentarifwesens.

„Der an diese Maassnahme geknüpften Forderung, im Interesse weitestgehender Vereinfachung die Rückfahrkarten überhaupt zu beseitigen und die Preise für die einfachen Fahrkarten entsprechend herunterzusetzen, vermag die Handelskammer aus den oben angedeuteten, gegen eine allgemeine Ermässigung der Personentarife sprechenden Gründen jedoch nicht beizutreten, da sie das finanzielle Wagniss einer solchen Maassregel als ein grosses erachtet. Jedenfalls dürfte nach Ansicht der Handelskammer eine solche weitergehende Maassnahme erst dann erwogen werden, wenn sich die wirthschaftlichen und finanziellen Wirkungen der Verlängerung der Dauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage in vollem Umfange übersehen lassen."

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Nixdorff, bisher in Winsen a. Aller, ist zur Betriebsinspektion 1 in Hannover versetzt. — Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Oberschulte in Frankfurt a/M. ist die nachgesuchte Entlassung aus dem preussischen Staatsdienste ertheilt. — Der Geheime Baurath Hermann Erdmann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, ist am 19. d. Mts. plötzlich in Berlin verstorben. Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Magdeburg widmen dem Verstorbenen unter den amtlichen Bekanntmachungen dieser Zeitung einen warmen Nachruf.

Oesterreich.

— **Erklärungen des Eisenbahnministers.** Dieser gab vor einigen Tagen den Vertretern der freien industriellen Vereinigung im Abgeordnetenhause wichtige Erklärungen über die Tarif- und die Verstaatlichungsfrage. Die Wortführer dieser Vereinigung hatten beim Minister vorgesprochen, um zunächst die an die genannte parlamentarische Vereinigung aus industriellen Kreisen gelangten Wünsche wegen Beschleunigung der Vergebung von Arbeiten namentlich aus dem Investitionskredite vorzubringen. Der Eisenbahnminister gab die Versicherung, dass in seinem Wirkungskreise alles geschehe, um der heimischen Industrie Beschäftigung zu schaffen, dass insbesondere Fahrbetriebsmittel schon für das Jahr 1903 hinaus in Bestellung gegeben seien, dass die Arbeiten bei den Alpenbahnen möglichst beschleunigt und eine möglichst grosse Anzahl von Werkvorrichtungen hierfür schon verwendet oder bestellt worden wären.

Bei diesem Anlasse wurde von den Vertretern der erwähnten Vereinigung gegenüber dem Minister der beunruhigenden Gerüchte gedacht, dass die Staatsbahnverwaltung Erhöhungen der Frachtentarife plane, und den Besorgnissen Ausdruck gegeben, die sich infolge dessen an eine etwaige Fortsetzung der Verstaatlichung knüpfen. Hierüber gab der Minister die bestimmte Erklärung ab, dass nur jene rechnerischen Arbeiten gegenwärtig im Ministerium durchgeführt werden, welche in Ausführung des Beschlusses des Staatseisenbahn-

rathes über den Antrag Dr. Froscht (vergl. Nr. 96 S. 1491 Jahrg. 1901 d. Ztg.) nothwendig seien, um die finanzielle Wirkung der Uebertragung oder der Erhöhung des gegenwärtigen Staatsbahntarifs zu berechnen, in der Richtung, dass die Fortführung der Verstaatlichung ihre staatsfinanzielle Bedenklichkeit verliere. Die höchst umfassenden und umständlichen Berechnungen seien im Gange. Doch sei es gleichwohl fraglich, ob es möglich sein würde, sie bis zur Frühjahrstagung des Staatseisenrathes fertigzustellen. Der Staatseisenbahnverwaltung liege aber jede Ueberstürzung oder Ueberraschung fern. Der Minister würde unter allen Umständen, ehe irgend welche frachtentarifarische Reformmaassnahmen getroffen werden, den berufenen Interessenvertretungen, insbesondere aber dem Staatseisenbahnrathe Gelegenheit zur rechtzeitigen Stellungnahme bieten.

In der am 21. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Budgetausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses äusserte sich ferner der Eisenbahnminister bei der Fortsetzung der Berathung des Etats des Eisenbahnministeriums über verschiedene die Staatseisenbahnverwaltung betreffende Fragen, welche von den Mitgliedern des Ausschusses berührt worden waren. Der Minister erläuterte zunächst die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes und legte in eingehender Weise die Ursachen dar, auf welche die minder befriedigenden Ergebnisse der Verwaltung des Staatsbahnnetzes zurückzuführen seien.

Gegenüber dem von einzelnen Rednern angestellten Vergleichen zwischen diesen Ergebnissen und jenen der preussischen Staatsbahnen erinnerte der Minister daran, dass sich die Vorbedingungen sowohl für die erste Anlage, als für den Betrieb der preussischen Staatsbahnen, wie auch die Bedingungen ihrer Erwerbung durch den Staat ungleich günstiger gestaltet haben, als in Oesterreich, wo die topographischen Verhältnisse die grössten Schwierigkeiten bieten und auch in wirthschaftlicher Beziehung zumeist erst geschaffen werden musste, was die preussische Verwaltung bereits in reicher Fülle vorfand.

Auch der Vergleich zwischen dem österreichischen Staatsbahnbetriebe und den heimischen Privatbahnen könne der Minister nicht als zutreffend bezeichnen. Zum Unterschiede von diesen letzteren, denen es gegönnt sei, die Früchte der aufsteigenden Verkehrsbewegung ruhig zu geniessen, seien die Staatsbahnen vermöge des beständigen und raschen Zuwachses an neuen und zumeist schwächeren Linien in einer unaufhörlichen Bewegung begriffen, durch welche die sich allgemach vollziehende Erstarkung des Verkehres zum nicht geringen Theile wett gemacht werde. Die Statistik lehre, dass die Privatbahnen gegenüber den Staatsbahnen einen um 100 % stärkeren Verkehr an Gütern und Personen und dementsprechend auch doppelt hohe Einnahmen aufweisen. Gleichwohl zeige die Jugendlichkeit des Staatsbahnbetriebes auch eine erfreuliche Seite, denn ihr sei es zuzuschreiben, dass zu einer Zeit, wo die Privatbahnen ihr Jahresergebniss mit mehr oder minder beträchtlichen Einnahmeausfällen abschliessen, der Staatsbahnbetrieb auf eine Mehreinnahme zu verweisen vermöge, welche nach dem letztaufgestellten Ausweise für das Jahr 1901 den Betrag von 3 200 000 Kr. gegenüber dem Vorjahre erreiche. Auch der befürchtete Ausfall gegenüber dem Voranschlag des Jahres 1901 habe sich dank der Entwickelung des Verkehres in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres namhaft herabgemindert und biete Anhaltspunkte dafür, dass die im Staatsvoranschlage 1902 angesetzte Einnahmeziffer auch wirklich zu erreichen sein werde. Durch eine rationelle Tarifpolitik könne die Entwickelung der Einnahmen zweifellos sehr wirksam gefördert werden; auch hier, wo die entgegengesetztesten Anschauungen einander gegenüberstehen, sei der Mittelweg der beste, und wenn auch zugegeben werden müsse, dass die Staatseisenbahnverwaltung in ihrem Streben nach Unterstützung des wirthschaftlichen Lebens zu weit gegangen sei, so dürfe doch nicht übersehen werden, dass eine Erhöhung der Tarife unter Umständen wichtige Interessen abträglich berühren könne, ohne zu dem erhofften finanziellen Erfolge zu führen. Jede Maassnahme auf tarifarischem Gebiete müsse daher sorgfältigst geprüft und jedenfalls streng individualisirt werden. Auch sei das Eisenbahnministerium in diesen Fragen an die Mitwirkung anderer, an dem wirthschaftlichen Gedeihen unmittelbar interessirter staatlicher Faktoren gewiesen.

In Bezug auf die von einem Redner berührte Frage der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung gibt der Minister der Anschauung Ausdruck, dass die landschaftliche Eintheilung der Verwaltungsgebiete, wie solche gegenwärtig gelte, infolge der durch sie herbeigeführten näheren Berührung der Verwaltungsstellen und der ihnen zugewiesenen Gebiete eine eindringlichere Wahrnehmung der wirthschaftlichen Bedürfnisse ermögliche, als dies bei einer nach Verkehrswegen gebildeten Gebietseintheilung der Fall wäre. Die Staatseisenbahnverwaltung sei davon überzeugt, dass sie gegebenenfalls auch künftighin mit der landschaftlichen Eintheilung der Direktionsbezirke das Auslangen finden werde.

Bezüglich der möglichen Einschränkungen und Ersparungen im Lokalbahnbetriebe verweist der Minister zunächst darauf, dass die Art der Förderung dieses Betriebes durch das Lokalbahngesetz vom Jahre 1894 gegeben ist; der Ausfall bei der Betriebskostenvergütung erscheine auch weniger hoch, wenn man erwägt, dass 80 Lokalbahnen im Staatsbetriebe stehen. Die grösste Wirthschaftlichkeit im Lokalbahnbetriebe, an der auch Landesfinanzen interessirt sind, werde jedoch unausgesetzt angestrebt, und ist es bei diesem Betriebe bereits gelungen, den Betriebskoeffizienten von 80 % auf 65 % herabzudrücken.

Ebenso behalte das Eisenbahnministerium die Wirthschaftlichkeit der Fahrordnung unausgesetzt im Auge. Es werde der Ertrag jedes neu eingeführten Zuges aufmerksam verfolgt, damit, wenn ein Zug einem Bedürfnisse nicht entspreche, dieser aufgelassen oder doch die Zugstärke auf das erforderliche Maass eingeschränkt werde.

Hinsichtlich der Frage, ob bei der Entlohnung der Arbeiter das Akkord- oder das Lohnsystem den Vorzug verdiene, hob der Minister hervor, dass er eine wichtige Aufgabe der Verwaltung darin erblicke, aus dem im losen Dienstverband stehenden, wechselnden Dienstpersonal ständige Arbeitskräfte zu gewinnen, auf welche die Verwaltung sicher rechnen könne. Wenn daher der dauernden Anstellung der Arbeiterschaft, mit welcher bei den Staatsbahnen im Jahre 1895 begonnen wurde, fortgesetzt volles Augenmerk zuzuwenden sei, so habe diese Maassnahme auf einzelnen Arbeitsgebieten auch minder günstige Erfahrungen gezeitigt. Die Staatsbahnverwaltung sei daher zum Studium der Frage angeregt worden, inwieweit mit dem festen Lohnsystem der Antrieb zu einer erhöhten individuellen Thätigkeit verbunden werden könne. Es dürfte vielleicht mit einem festen Entlohnungsbetrag eine Prämie für erhöhte Leistungen in Zusammenhang zu bringen sein. Von der Rückkehr zum einfachen Akkordsystem könne keine Rede sein.

Bezüglich der Ergebnisse der Wiener Stadtbahn macht der Minister darauf aufmerksam, dass erst am 6. August 1901 die letzte und wichtigste Strecke eröffnet wurde, sonach aus den Ergebnissen einer fünfmonatlichen Betriebsdauer um so weniger verlässliche Schlüsse auf die Ertragsfähigkeit gezogen werden können, als gerade Stadtbahnen erfahrungsmässig jahrelang brauchen, bis sich ihr Verkehr einlebt.

Der Minister erwähnte sodann, dass hinsichtlich der elektrischen Zugkraft sehr interessante Versuche im Gange, die Studien aber noch nicht abgeschlossen sind. Der Vorzug der elektrischen Motoren sei Billigkeit und Schnelligkeit, und dürften diese vielfach, so insbesondere bei Lokalbahnen, anwendbar sein; dagegen dürfte der Vollbahnbetrieb noch lange durch die Lokomotive beherrscht werden.

Rücksichtlich der angeregten Errichtung von Auskunftsstellen in Tarifangelegenheiten hob der Minister hervor, dass derlei Büros bereits in mehreren wichtigen Verkehrspunkten bestehen und auch fernerhin nach Bedarf und den vorhandenen Mitteln errichtet werden würden.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Regierung hat bekanntlich an die Verwaltung dieser Bahn vor einiger Zeit die Aufforderung gerichtet, die Gütertarife um durchschnittlich 5 % zu ermässigen, weil die für eine solche Ermässigung in der Konzession festgesetzte Mindesteinnahme erreicht sei. Die Gesellschaft machte dagegen geltend, dass nach der Aufstellung der Regierung unter die Einnahmen auch die Erträgnisse der Industrie- und Schleppgleise aufgenommen seien. Wenn man, wie es die Auffassung der Gesellschaft ist, diese Nebeneinnahmen ausscheidet, sinken die Gesammteinnahmen unter die konzessionsmässige Grenze. Die Gesellschaft wird zur Wahrung ihres Rechtsstandpunktes gegen die Entscheidung der Regierung, wie verlautet, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergreifen. Die Tarifermässigung, welche die Regierung begehrt, bedeutet für die Graz-Köflacher Bahn einen Einnahmenausfall von etwa 44 000 Kr. im Jahre und ist daher keineswegs von besonderem Belange.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** In Ausführung des von dem Verwaltungsrathe der Nordwestbahn in seiner letzten Sitzung gefassten Beschlusses (vergl. Nr. 5 S. 82 d. Ztg.) wird von der Gesellschaft innerhalb der gesetzlichen Frist gegen jene Erlässe des Eisenbahnministeriums, durch welche die Herstellung des zweiten Gleises auf einigen Strecken des garantirten Netzes ohne Inanspruchnahme der Staatsgarantie aufgetragen wird, die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreicht werden. Was die Stellungnahme der Verwaltung zu den weiteren in jenen Erlässen getroffenen Verfügungen, insbesondere in Ansehung der Reihenfolge der durchzuführenden Bauten sowie der Art der Geldbeschaffung für das Ergänzungsnetz anbelangt, so wird diese nach Abschluss der im Gange befindlichen Studien erfolgen, und dürfte der Verwaltungsrath in seiner nächsten Sitzung die Erwiderung auf die Regierungserlasse feststellen.

— Stand der Eisenbahnbauten im November 1901. Am 1. November 1901 standen 139,1 km Hauptbahnen und 521,5 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Durch die begonnene Legung des zweiten Gleises in der Strecke Lambach-Vöcklabruck der Linie Wels-Salzburg der österreichischen Staatsbahnen, dann durch den Baubeginn der Theilstrecke Jakobeni-Dorna watra der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra, ferner einer Linie der Wiener elektrischen Kleinbahnen und der Lokalbahn Karlsbad-Merkelsgrün sind 21,9 km Hauptbahnen und 26,6 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub und durch die Eröffnung einer Linie der Wiener elektrischen Kleinbahnen 9,3 km Lokal- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates November 1901 an Hauptbahnen 161,0 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 538,8 km in Bauausführung.

— Zur Eisenbahnverstaatlichung. Wie berichtet wird, hat der Verein böhmischer Eisenbahnbeamten in einer am 14. Dezember 1901 abgehaltenen Versammlung in Angelegenheit der Verstaatlichung der Privatbahnen folgenden Beschluss gefasst: „Die Eisenbahnbeamten erachten es für ihren Stand als vortheilhaft, dass die Nordwestbahn und die Staatseisenbahngesellschaft sobald als möglich verstaatlicht werden. Sie verlangen, dass bei der Verstaatlichung die erworbenen Rechte der übernommenen Beamten und Diener aufrechterhalten und garantirt werden, ohne dass die Beamten der österreichischen Staatsbahnen in ihren Rechten geschädigt würden. Sie erwarten auch, dass die Bahnverwaltungen vor der Verstaatlichung die Gehälter ihrer Angestellten derartig regeln, dass die Ungleichmässigkeiten früherer Jahre ausgeglichen werden. Sie stimmen für die Verstaatlichung sämmtlicher Eisenbahnen, damit alle Beamten bei gleichen Pflichten auch der gleichen Rechte theilhaftig werden. Sie erachten es als unumgänglich nothwendig, dass vorläufig, so lange nicht alle Bahnen verstaatlicht sind, ein Gesetz herausgegeben werde, welches das Verhältniss zwischen den Bahnverwaltungen als Arbeitgebern und den Beamten und Dienern als Angestellte regelt."

— Die Eisenbahnlinien Rakonitz - Laun und Hartberg-Friedberg. Die Sicherstellung dieser beiden Eisenbahnlinien ist, wie bekannt, durch Konzessionirung erfolgt, so dass die im Investitionsgesetze vorgesehene Herstellung dieser Bahnen im Wege des Stadtbaues gegenstandslos geworden ist. Da die Konzessionirung der beiden Bahnlinien im Herbste zur Thatsache geworden ist, wird seither an der Fertigstellung der Pläne zum Zwecke der Bauausführung und Bauvergebung eifrig gearbeitet. Die Arbeiten dürften in den nächsten Monaten zum Abschlusse gebracht werden. Die Vergebung des Baues der beiden Eisenbahnlinien wird zweifellos im Laufe des nächsten Frühjahres, spätestens zu Beginn des Sommers, und die Inangriffnahme des Baues jedenfalls im Laufe des Sommers erfolgen.

— Verkehr und Betriebseinnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn. Zu unseren Mittheilungen in Nr. 5 S. 82 d. Ztg. über das Erträgniss der böhmischen Bahnen geht uns von der Direktion der Aussig-Teplitzer Bahn eine Berichtigung zu. Die richtigen Ziffern des Verkehres und der Einnahmen des alten Netzes sind:

	1901	gegen 1900	gegen 1899
Personenverkehr (Anzahl)	3 093 697	+ 151 772	+ 391 943
Güterverkehr . . . . (t)	9 853 289	+ 512 384	+ 209 566
Transporteinnahmen (Kr.)	14 686 021	+ 1 436 077	+ 1 263 236

— Ein brennender Güterzug. Die Direktion der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft theilt mit, dass am 20. d. Mts. bei der Einfahrt eines Güterzuges in die Station Trautmannsdorf infolge eines Achsbruches bei einem Güterwagen ein Petroleum - Kesselwagen in Brand gerathen ist. Hierbei erlitten ein Bediensteter schwere und drei Bedienstete leichte Brandwunden. Zehn Wagen sind verbrannt.

Der Zug bestand, wie von anderer Seite gemeldet wird, aus einer Lastzugmaschine und etwa 40 Wagen. Aus noch unaufgeklärter Ursache brach die Vorderachse eines Kesselwagens, wodurch das eine Rad aus der Schiene kam und das Weiterfahren des Wagens hinderte. Der Wagen neigte sich zur Seite und es bestand die Gefahr einer vollständigen Entgleisung. Der Lokomotivführer, der dies merkte, bremste sofort, und auch die sämmtlichen Wagenbremsen des Zuges wurden angezogen. Plötzlich aber sprang der Kessel des beschädigten Petroleumwagens und die Flüssigkeit ergoss sich in starkem Strahl aus der beschädigten Stelle. Aus bisher unaufgeklärter Ursache fing das aus dem gesprungenen Kessel herausströmende Petroleum Feuer und setzte einen Theil der übrigen Wagen in Brand. Hierbei erlitten die auf denselben diensthuenden vier Bremser mehr oder minder starke Brandwunden.

— Der erste Spar- und Bauverein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen in Wien. Dieser Verein hat im zweiten Jahre seines Bestandes, dank der Unterstützung durch die Staatseisenbahnverwaltung, seine erspriessliche Thätigkeit durch Erbauung von weiteren vier Wohngebäuden mit Gartenanlagen nächst dem Hütteldorfer Bahnhofe, Einrichtung einer Filiale des Lebensmittelmagazins, Eröffnung eines Kindergartens und Aufstellung einer Bibliothek in sehr anerkennenswerther Weise fortgesetzt. In den für Unterbeamte, Diener und Arbeiter bestimmten sieben Wohnhäusern befinden sich 106 Wohnungen.

Die Wohnungsinhaber sind mit den schönen, geräumigen, allen Anforderungen der Hygiene entsprechenden und verhältnissmässig billigen Wohnungen sehr zufrieden, und ist die Nachfrage nach Wohnungen infolge dessen so gross, dass nie eine Wohnung leer steht. Der Hauptverdienst des Vereins besteht darin, gesunde, bequeme und billige Wohnungen zu bieten und zu solchen Gestehungskosten herzustellen, dass das aufgewendete Kapital sich mit mindestens 4 % verzinst, wodurch der Verein einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Wohnungsfrage geliefert hat. Kürzlich wurde der in einem der Vereinshäuser befindliche schöne Saal durch ein treffliches Konzert in Anwesenheit des Eisenbahnministers, der Protektorin des Kindergartens, Fräulein v. Wittek, sowie zahlreicher Bediensteter der Staatsbahnen feierlich eingeweiht. Das Konzert wurde mit Variationen über die österreichische Volkshymne aus dem Haydn'schen Streichquartett eröffnet, welche einen Beifallssturm entfesselten. Hierauf folgten noch mehrere meisterhaft durchgeführte Gesangs- und Musikvorträge. Das Fest, welchem der Eisenbahnminister bis zum Schlusse anwohnte, verlief in sehr gehobener Stimmung.

Dank der Fürsorge des rührigen Vorstandes des Vereins, Hofrath Dr. Prini, werden im Laufe des Winters an jedem Sonntage im Vereinssaale unentgeltliche Konzerte oder belehrende Vorträge hervorragender Fachmänner abgehalten werden.

Ungarn.

— Investitionen auf den ungarischen Staatsbahnen. Nach dem Berichte des Finanzausschusses des ungarischen Abgeordnetenhauses über den Etat des Jahres 1902 wurden auf Grund des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897 für Investitionen auf dem Netze der ungarischen Staatsbahnen angewiesen:

im Jahre	auf Grund des Budgets	auf Grund besonderer Ermächtigung der Gesetzgebung	zusammen
	Kronen		
1897 . .	—	73 398 352	73 398 352
1898 . .	18 443 972	12 436 860	30 880 832
1899 . .	12 559 834	15 360 928	27 920 762
1900 . .	12 831 845	7 959 420	20 791 265
1901 . .	25 346 000	13 894 001	39 240 001
zusammen	69 181 651	123 049 561	192 231 212

— Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der ungarischen Staatsbahnen. Im Jahre 1901 gelangten an neuen Fahrbetriebsmitteln zur Ablieferung: 56 Lokomotiven, 176 Personenwagen und 1 888 Güterwagen. Der Gesammtbestand an Fahrbetriebsmitteln belief sich Ende 1901 auf 2 536 Lokomotiven, 6 974 Personenwagen und 58 330 Güterwagen.

— Ergebnisse der ungarischen Eisenwerke. Das ungarische Finanzministerium verlautbart soeben die Ergebnisse des ungarischen Staatsbergbaues und der damit verwandten Betriebe. Einen wichtigen Theil des staatlichen Bergbaues bilden die Eisenwerke, und zwar gehören zu ihnen: die Werke von Zólyom-Brezó, Tiszolcz-Vashegy, Libetbánya, Werke von Vajda-Hunyad, Kudzsir, die Diósgyörer Eisen- und Stahlfabrik und die Staats-Maschinenfabrik. In allen diesen Fabriken und Werken hat der Staat 15 908 Arbeiter beschäftigt, die im Jahre einen Arbeitslohn von 12 527 736 Kr. erhielten. Der Grundbesitz dieser Werke hat ein Ausmaass von 2 659 Joch; die Länge der zu den Werken gehörenden Industriebahnen beträgt 90 km, der Seilbahnen 39 km und der Bergbahnen 820 m. Für verkaufte Erzeugnisse und Materialien wurden 22 073 321 Kr. vereinnahmt. In der Staatsmaschinenfabrik wurden u. a. erzeugt: 90 Lokomotiven, 66 Tender, 373 Lokomobilen, 818 Wagenräderpaare, 2 385 dz gepresste Wagenplatten, 50 694 dz Eisenguss, 2 237 dz Metallguss und verschiedene Bestandtheile für Brücken, Einrichtungen von Wasserstationen, Dampfkessel usw. Seit dem Bestande der Fabrik, 1874—1900, wurden in ihr 1 912 Loko-

motiven und 3 221 Lokomobilen hergestellt. Die Erzeugung der Diósgyörer Eisen- und Stahlfabrik betrug in dem Betriebsjahre u. a: Stahlschienen 19 859 (— 3 290) t, Schieneneisen und Platten 3 212 (+ 422) t, Brückenmaterial 15 395 (— 1 175) t, Kesselbleche 2 672 (+ 1 558) t, geschmiedete Maschinentheile 2 686 (— 59) t, Eisengusswaaren 3 679 (+ 120) t usw.

Uebrige europäische Länder.

— **Albulatunnel.** Im Dezember 1901 wurden auf der Nordseite 185 m, auf der Südseite 146 m erbohrt. Mit dem Jahresschluss war, bei einer Gesammttunnellänge von 5 866 m, auf der Nordseite bis 2 027 m, auf der Südseite bis 2 098 m vorgedrungen. Fertig ist der Tunnel auf einer Länge von 1 350 m auf der Nordseite und 930 m auf der Südseite.

— **Simplontunnel.** Wegen des ungeheuren Wasserandranges von 874 Sekundenlitern bringen Schweizer Blätter „aus bester Quelle" jetzt beruhigende Mittheilungen. Nach den von Fachmännern angestellten Untersuchungen soll das Wasser nicht, wie man bisher annahm, dem See von Avino oder dem Cairascafall entstammen, sondern einem unterirdischen Becken, das sich durch einsickerndes Regenwasser zwischen dem Kalk und dem Gneis gebildet hätte. Danach müsste der Zufluss aus dem verhältnissmässig kleinen Wasserbecken einmal aufhören, und würde der Wasserandrang die Vollendung des Tunnels nicht wesentlich verzögern.

— **Zum Bau der Eisenbahn Swenzjäny-Ponewesh-Bauske-Riga.** Schon seit mehreren Jahren bemüht man sich, eine Eisenbahnverbindung herzustellen, wie die vorbezeichnete, die sehr fruchtbare Theile des sogenannten Gottesländchens — Kurland — mit Riga verbinden soll, ohne dass die Bemühungen einen rechten Abschluss finden konnten. Gegenwärtig nun verlautet, dass soeben das Rigaer Syndikat die ihm seiner Zeit ertheilte Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahn Swenzjäny-Ponewesh-Bauske-Riga einem Konsortium ausländischer Kapitalisten verkauft habe, welch letzteres nicht säumen wird, die Arbeit sofort in Angriff zu nehmen. Damit würden die fruchtbarsten Striche Kurlands — die Bauskesche Gegend — und die fruchtbarsten des alten Samogitiens unmittelbar an Riga angegliedert werden. Es käme damit die wirthschaftliche Erschliessung Kurlands, wie sie sich innerhalb der letzten Jahrzehnte wesentlich zu Gunsten von Riga und zu entschiedenem Nachtheil von Mitau gestaltet hat, zum Abschluss.

Nach Lage der Verhältnisse kann wohl angenommen werden, dass das Unternehmen seinen Begründern nicht zum Nachtheile gereichen wird.

— **Beschaffung rollenden Materials für die Moskau-Kiew-Woroneshbahn.** Aus St. Petersburg wird mitgetheilt, dass einem am 21. Dezember 1901/3. Januar 1902 Allerhöchst bestätigten Gutachten des Ministerkomitees und des Departements der Staatsökonomie des Reichsrathes zufolge der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahngesellschaft gegenwärtig gestattet worden ist, zur Deckung der Kosten für den Ankauf von rollendem Material eine Obligationsanleihe im Betrage von 1 500 000 R. aufzunehmen, welche von der Regierung garantirt wird.

Schon seit längerer Zeit machte sich der Mangel an rollendem Material äusserst fühlbar. Der Personen- und Waarenverkehr ist auf der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn namentlich in den letzten Jahren bedeutend gestiegen; so hat sich z. B. der Verkehr auf ihr in dem verflossenen Jahre gegenüber dem Jahre 1897 fast verdoppelt. Die Gesellschaft sah sich daher genöthigt, um den stetig wachsenden Ansprüchen des Personen- und Waarenverkehrs zu genügen, endlich Schritte zu unternehmen, um das rollende Material der Eisenbahn zu vergrössern.

Diesem dringenden Bedürfnisse soll nun mit Hilfe jener 1 500 000 R. Genüge geleistet werden. Ob aber der Betrag gross genug gegriffen ist, ist eine andere Frage, denn sehr grosse Anschaffungen, da auch Personenwagen in Frage kommen, lassen sich für den voraufgeführten Betrag kaum bewerkstelligen.

Es bleibt auf den Bahnen Russlands das Uebel fast stetig auf ziemlich allen Bahnen und fast zu jeder Zeit des Jahres dasselbe: es fehlt überall rollendes Material, daher die steten Anhäufungen nicht rechtzeitig zur Beförderung gekommener Güter, die fast von Jahr zu Jahr wachsen.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Die „Frankf. Ztg." bringt über den Inhalt des jüngst bestätigten Vertrages zwischen der türkischen Regierung und der anatolischen Eisenbahngesellschaft nähere Mittheilungen, denen wir folgendes entnehmen:

Die Linie beginnt als Fortsetzung des anatolischen Bahnnetzes in Konia. Sie berührt Karaman, Eregli, Adana, Kanada, Hamidie, Kazanali, Killis, Tell-Habesch, Harrau, Nissibin, Mossul Tekrit, Sadije, B a g d a d, Kerbela, Nadjef, Zobejr und Bassora (Basra) mit Abzweigungen von Tell-Habesch nach Aleppo, von Sadije nach Hanikin und von Zobjr zum p e r s i s c h e n G o l f. Ausserdem verpflichtet sich die Gesellschaft, durch eine etwa 30 km lange Zweigbahn den bedeutenden Garnisonort Urfa an die Hauptbahn anzuschliessen. Auf letztere Zweigbahn bezieht sich die Bürgschaft indessen nicht.

Die Regierung zahlt für die Bagdadbahn getrennt, erstens als Deckung der Zinsen und Tilgung des aufzuwendenden Kapitals einen festen Betrag von 12 000 Fr. für das Jahr und im Betrieb befindliche Kilometer während der ganzen Dauer der Konzession; ferner werden während des gleichen Zeitraumes die über 10 000 Fr. erzielten Betriebseinnahmen derartig getheilt, dass der Gesellschaft 40 %, der Regierung 60 % zufallen. Werden nur 10 000 Fr. oder weniger Roheinnahmen erzielt, so wird der Gesellschaft auf ihren Antheil ein Mindestbetrag von 4 500 Fr. für das Jahr und Kilometer von der Regierung sichergestellt. Die Unterpfänder zur Deckung der Kapitalsgarantie und der Betriebskostengarantie werden im gemeinsamen Einverständniss festgesetzt. Ihre Auszahlung soll durch die Verwaltung der öffentlichen Schuld erfolgen.

Die Voraussetzung der praktischen Ausführung der anatolischen Bahn durch die durch den Vertrag ertheilte Konzession bleibt die Beschaffung genügender Unterpfänder sowie die Erfüllung aller dazu erforderlichen Förmlichkeiten spätestens in 18 Monaten. Von da ab müssen die endgültigen Pläne für die ersten 200 km eingereicht werden, innerhalb 3 Monaten nach ihrer Genehmigung die Arbeiten begonnen und i n 8 J a h r e n von da ab das ganze Netz fertiggestellt werden. Fälle höherer Gewalt, zu denen auch europäischer Krieg und schwere Finanzkrisen in Deutschland, Frankreich und England zählen, verlängern die Fristen.

Es folgen dann Bestimmungen für den Fall etwaiger Säumniss der Gesellschaft in der Erfüllung ihrer Verpflichtungen.

Interessant sind weiter folgende Bestimmungen: Die Bahn ist eingleisig mit Normalspur derartig zu bauen, dass im Bedarfsfall eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 km in der Stunde, der Aufenthalt auf den Stationen inbegriffen, eingehalten werden kann. Der Grunderwerb wird sofort auch für das zweite Gleis vorgenommen, das die Regierung aber erst dann fordern darf, wenn die Einnahmen 30 000 Fr. für das Jahr und Kilometer erreichen Als Mindestleistung hat täglich in jeder Richtung ein gemischter Zug zu fahren; ferner bei Verkehrsbedürfniss direkte Züge I. und II. Klasse zwischen Haidar-Pascha und dem persischen Golf mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nicht unter 40 km in der Stunde.

Für den i n t e r n a t i o n a l e n D u r c h g a n g s v e r k e h r fährt allwöchentlich ein direkter Expresszug zwischen Haidar-Pascha-Aleppo, der jede zweite Woche bis an den persischen Golf durchgeführt wird. Seine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit darf für die Stunde in den ersten 10 Jahren nach Fertigstellung des Netzes nicht unter 45 km, später nicht unter 60 km (Aufenthalt einbegriffen) betragen. — Weiter erfahren die „Berl. N. Nachr." aus Konstantinopel, dass die Arbeiten für die Bagdadbahn und die Ausgestaltung des gegenwärtigen Bahnnetzes sogleich, nachdem die Bestimmungen betreffend die Kilometergarantie im Einvernehmen mit der Pforte festgesetzt sein werden, ihren Anfang nehmen werden. Die Arbeitsdauer für die Bagdadbahnlinie darf den Zeitraum von 8 Jahren nicht überschreiten. Die türkische Regierung behält sich das Recht vor, die Linie von Konia bis zum persischen Golfe jederzeit gegen Bezahlung einer jährlichen Summe, welche einem Betrage von 50 % des Rohgewinnes des Unternehmens entspricht, einzulösen; diese Summe darf jedoch nicht weniger als 12 000 Fr. für das Jahr und Kilometer betragen.

Dem Vernehmen nach soll zwischen der Deutschen Bank und den französischen Kapitalisten ein Uebereinkommen dahin getroffen worden sein, dass das Material für die Bagdadbahnlinie von deutschen und französischen Fabriken gemeinsam geliefert werden solle.

Der „Köln. Ztg." wird noch gemeldet, dass der Sultan dem deutschen Botschafter seine besondere Freude darüber ausdrückte, dass er die Konzession einer deutschen Gesellschaft ertheilen konnte, die ihre Tüchtigkeit bereits bewiesen habe.

— **Russische Eisenbahnpläne in Persien.** Einem interessanten Aufsatz der „Kreuzzeitung" über russisch-persi-

sche Eisenbahnpolitik entnehmen wir auszugsweise folgendes: Seit der Erneuerung des Eisenbahnvertrages zwischen Russland und Persien, nach welchem Russland den Bau von Verkehrsmitteln für ganz Persien in der Hand hält, sind zwei Jahre ins Land gegangen, und nichts von dem, was in pomphafter Weise verkündigt wurde, ist, ausser dem mangelhaften Bau einer grösseren Handelsstrasse zwischen Rescht und Teheran, bisher in Erfüllung gegangen. Daraus, dass russische Ingeniöre vor einiger Zeit mit Trassirungen von Rescht nach Süden beschäftigt gewesen sind, ist zwar ersichtlich, dass die Bahnbauten nicht völlig aufgegeben sind und zur geeigneten Zeit auf der Tagesordnung erscheinen werden, aber der Zeitpunkt lässt sich nicht mit Sicherheit bestimmen. Der Grund dafür liegt einmal in der schlimmen Finanzlage im Zarenreiche und zweitens darin, dass, bevor man ernstlich an das persische Eisenbahnnetz denken konnte, man erst die Grenze des Landes mit dem europäischen Russland durch den Schienenstrang verbinden musste. Und das ist vor kurzem durch die Eröffnung der Linie Alexandropol-Eriwan, deren Bau still und unbemerkt vor sich gegangen, und deren Betriebseröffnung deshalb für viele eine Ueberraschung gewesen ist, geschehen. Die Bedeutung der Bahn liegt auf militärischem Gebiet, durch ihre Vollendung wird Russlands Stellung gegenüber Persien wesentlich gekräftigt. Dann bildet sie eine bemerkenswerthe Ergänzung der in Aussicht genommenen Eisenbahn nach Kars, die Kleinasien in Mitleidenschaft ziehen und Russlands Einfluss in der Türkei erhöhen würde.

Die neue Linie muss selbstverständlich von Eriwan aus eine Fortsetzung nach Süden finden, da Russland zur ferneren Ausbreitung seines Einflusses die persische Grenze überschreiten und mindestens die nördlichen Provinzen mit der Eisenbahn durchziehen muss. (Siehe Nr. 97 S. 1512 Jahrg. 1901 d. Ztg.) Diese Pläne bestehen thatsächlich, und zwar soll die Bahn zunächst bis zur persischen Stadt Schachtan, dann bis Täbris und schliesslich bis Teheran geführt werden. Dadurch muss natürlich das Ansehen Russlands in Teheran gewaltig wachsen und ihm das Uebergewicht über die englischen Nebenbuhler sichern. Der raschere und leichtere Verkehr bildet einen nicht zu unterschätzenden Werth, der unmittelbare Gedankenaustausch durch Sondergesandte zwischen Russland und Persien wird nach Vollendung dieser Linie besser von Statten gehen, als zwischen England und Persien. Neben dem politischen Einfluss Russlands würde der Anschluss Teherans ans europäische Netz dem Zarenreiche bedeutende wirthschaftliche Errungenschaften bringen. Die Russen haben schon jetzt im Norden Persiens einen bedeutenden Vorsprung vor England, und ihre dem mittelasiatischen Geschmack angepassten Waaren finden weite Verbreitung. Wenn alles zwischen Teheran und Dschulfa liegende Gebiet vom Schienenstrang durchzogen wird, werden die Engländer wahrscheinlich völlig aus dem Norden Persiens verdrängt werden, und die Russen werden den Austausch der Güter und die Ausbeutung der Bodenschätze dieses weiten Gebietes energisch betreiben. Es ist ja zweifelhaft, ob Russland solche bedeutenden Summen für persische Bahnen so bald flüssig machen kann, doch ist nach Ansicht unserer Quelle die Fortführung der Linie Alexandropol-Eriwan für Russland von solcher Bedeutung, dass die Mittel dazu beschafft werden müssen, und erst, wenn die Züge ungehindert bis Teheran verkehren, haben die Russen ihren politischen und wirthschaftlichen Einfluss für absehbare Zeiten in Persien befestigt. Das Gerücht, Russland beabsichtige sogar, die Linien bis zum persischen Meerbusen auszudehnen, ist jetzt verstummt, aber es ist möglich, dass die Ausführung dieser kostspieligen und politisch wichtigen Eisenbahnbauten vorläufig nur hinausgeschoben ist, da man nicht annehmen kann, dass Russland sie wirklich für immer hat fallen lassen. Es würde sich dabei nur um militärische Zwecke handeln; denn die Verbindung Südpersiens mit dem russischen Eisenbahnnetz bringt keinen wirthschaftlichen Nutzen, da hier die Engländer die wirthschaftlichen Herrscher geblieben sind. Die russischen Erzeugnisse fanden gar keinen Beifall in Südpersien und konnten mit den englischen nicht in Wettbewerb treten; die Engländer haben, namentlich seit der Eröffnung der neuen Handelsstrasse zwischen Nuschki und Kerman, in den Küstengebieten des persischen Meerbusens einen steigenden Waarenumsatz zu verzeichnen. Man hat in Petersburg an dieser Stelle den Kampf gegen die Briten offenbar eingestellt. Deshalb würde eine Eisenbahn vom kaspischen Meer oder von Teheran nach dem persischen Meerbusen oder dem indischen Ozean ein zweifelhaftes Unternehmen sein und höchstens nur den Werth haben, die Verbindung des künftigen Kriegshafens am südlichen Meere mit dem europäischen Russland herzustellen. Die Verbindung Teherans mit dem russischen Eisenbahnnetze genügt zunächst, um Russland über England im Reiche des Schah einen unbestrittenen Erfolg zu sichern. Fraglich bleibt es freilich, ob die Perser, die man nicht so niedrig schätzen darf wie die meisten asiatischen Stämme, und die in Turkestan die national-russische Bevölkerung an Intelligenz übertreffen, die Früchte der Erschliessung ihres Landes ohne weiteres den Russen überlassen werden. Sobald das Volk in näheren Verkehr mit Kulturerrungenschaften tritt, kann es möglicherweise erwachen und sich sein nationales Selbstbestimmungsrecht erkämpfen, und es liegt auf der Hand, was das für Russland bedeuten würde. Doch liegt dies alles noch in weiter Ferne.

— **Vom Baikalsee.** Die Verbindung zwischen den beiden Theilen der grossen sibirischen Bahn, die durch den Baikalsee getrennt sind, scheint noch immer viel zu wünschen übrig zu lassen. So erfährt aus der letztverflossenen Zeit die „St. Petersburger Ztg.“, dass es abermals auf dem Baikal viel Eis gibt, das sich infolge der heftigen Winde in der Nähe von Myssowaja besonders angesammelt hat. Die Reisenden des Eisenbahnzuges vom 1/14. Dezember 1901 erzählen, dass sie in Myssowaja vom 10. Dezember 1901 ab festgesessen hatten. An diesem Tage hatten die Eisbrecher sich gar nicht mehr hinausgewagt; am 11. Dezember 1901 wurde ein Versuch gemacht, der jedoch ungünstig verlief und die Eisbrecher nöthigte, zurückzukehren. Am 12. Dezember 1901 gingen die Eisbrecher endlich ab, doch war Eis in solchen Massen vorhanden, dass sie in 20 Stunden nur 3 Werst (= 3,201 km) zurückzulegen vermochten. In Myssowaja hatten sich Reisende von drei Zügen, in Barantschiki von vier Zügen angesammelt. In den Bahnhofswirthschaften waren sämmtliche Vorräthe aufgezehrt; die Reisenden der III. Klasse wurden auf Rechnung der Eisenbahn beköstigt. Der Eisbrecher „Baikal“ erwies sich als völlig hilflos, während die verhältnissmässig kleine „Angara“ sich tapfer hielt und das Fahrwasser vom Eise reinigte.

Hiernach kann im Interesse der Entwickelung des Verkehres allerdings nur dringend gewünscht werden, dass auch das noch fehlende Stück Eisenbahnstrecke möglichst bald fertiggestellt und dem Betriebe übergeben werde, denn neben den unendlich vielen Erschwernissen, die eine Reise mit der Eisenbahn schon an und für sich in Sibirien bietet, ist das Wagniss, am Baikalsee auf günstige Eisverhältnisse und einigermaassen glückliche Fahrgelegenheit warten zu müssen, ein gar zu gewagtes. Dazu kommt dann noch die Gefahr, die mit der Ueberfahrt zwischen den schiebenden Eisschollen und bei dem fast stetig starken Winde verbunden ist.

Kurz — die Russen haben Recht, wenn sie keine Mühe scheuen, auch den Rest des grossen Werkes möglichst bald herzustellen.

Allgemeines.

— **Ein neues System drahtloser Telegraphie** wird demnächst von der englischen Regierung geprüft werden. Der Erfinder heisst T. M. Johnson. Die Eigenart seines Systems geht nach Mittheilung des „Hamb. Korresp.“ darauf aus, verschiedene Schwierigkeiten und Mängel der bisherigen drahtlosen Telegraphie zu beseitigen. Zur Uebertragung der Signale wird die Erde oder das Wasser benutzt. Die Aufnahme geschieht durch einen gewöhnlichen Fernsprecher. Als besonderer Vorzug der Erfindung wird hervorgehoben, dass ihre Anwendung im Kriegsfalle das Auffangen der Signale durch den Feind ausschliesst. Ueber den Inhalt des ertheilten Patents wird Stillschweigen beobachtet, und es ist nur so viel bekannt geworden, dass bei dem Apparat eine Vorrichtung zum Abstimmen der elektrischen Wellen angebracht ist, wovon das System seinen Namen „harmonische Telegraphie“ herleitet. Der Empfänger muss genau in der gleichen Weise abgestimmt sein wie der Sendeapparat. Die Depeschen können, wie gesagt, ebensowohl den Erdboden oder eine Wasserfläche als Leiter benutzen. Die Versuche der englischen Regierung werden zunächst an Bord von drei Kriegsschiffen vorgenommen werden.

Nachricht der Schriftleitung.

Bei der Veröffentlichung des Leitaufsatzes in Nr. 6 d. Ztg. „Maassnahmen gegen die Einengung der Eisenbahnanlagen“ ist versehentlich der Verfasser, Herr Regierungsrath Loewe in Kattowitz, nicht genannt worden. Wir bringen daher seinen Namen hiermit nachträglich zur Kenntniss unserer Leser.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Der Name der Station Jannowitz an der Bahnstrecke Dittersbach-Hirschberg ist in Jannowitz a/Riesengebirge abgeändert worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Thorn-Insterburg liegende Haltestelle Papau erhält vom 1. Februar d. J. ab die Bezeichnung Thornisch-Papau.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Die Namen der Stationen Weissenstein b. Pforzheim und Gingen b. Geislingen sind in Dill-Weissenstein bezw. Gingen a. d. Fils abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 3 vom 4. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbstthätigen Kuppelungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 2 über die am 12. Dezember 1901 in München abgehaltene Sitzung (abgesandt am 16 Januar d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 12. Juni d. J. in Coburg abgehalten werden.)

Nr. III 5 vom 9. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 22. Januar d. J.).

Nr. III 10 vom 9. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (Ziffer II, V, VI, VII und VIII des Protokolls Nr. 49) (abgesandt am 22. Januar d. J.).

Nr. IV 8 vom 9. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 21. Januar d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 19. d. Mts. starb plötzlich und unerwartet am Herzschlage in Berlin

der königliche Geheime Baurath **Hermann Erdmann.**

Ausgestattet mit einem umfassenden Wissen auf dem Gebiete der Maschinentechnik und mit reichen Erfahrungen im Eisenbahndienste, war er uns ein hochgeschätzter Mitarbeiter; durch seine liebenswürdigen Charaktereigenschaften und durch seltene Herzensgüte stand er unseren Herzen besonders nahe und war uns ein treuer Freund, seinen Untergebenen ein wohlwollender Vorgesetzter.

Magdeburg, den 20. Januar 1902. (224)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

1. Berichtigungen.

Oberschlesisch - Oesterreich-ungarischer Kohlenverkehr.

Berichtigung von Druckfehlern in Heft III.

In dem zum 15. Januar 1902 eingeführten vorbezeichneten Kohlentarife, Heft III werden auf Seite 34 die Schnittfrachtsätze vom Schnittpunkte C. bis Pozsony-Ujváros loko von 20 auf 200 und bis Pozsony-Ujváros transit von 16 auf 160 Heller für 1 000 kg mit sofortiger Gültigkeit berichtigt.

Kattowitz, den 17. Januar 1902. (225)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Januar 1902. Druckfehlerberichtigung.)

Auf Seite 56 des in rubro bezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz der Stückgutklasse II Stettin-Reichenberg transit bezw. vice versa infolge eines Druckfehlers irrig mit 251 ₰ angegeben. Der richtige Satz beträgt 351 ₰ pro 100 kg und findet derselbe mit Gültigkeit vom 5. März 1902 an Anwendung.

Wien, am 18. Januar 1902. (226)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Güterverkehr.

Die Ladestelle Husum A wird mit Ablauf des 31. März d. J. geschlossen. Die Bestimmung unter lfd. Nr. 13 auf Seite 28 des Gütertarifs für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) wird mit dem genannten Tage aufgehoben.

Altona, den 20 Januar 1902. (227)

Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlentarif Nr. 8 nach Bayern.

Am 1. Februar d. J. erscheint der Nachtrag VII, welcher theilweise ermässigte und erhöhte Frachten für verschiedene bayerische Stationen enthält. Die erhöhten Sätze erhalten erst Gültigkeit vom 1. April d. J. ab.

Verkaufspreis 10 ₰. (228)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Januar 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Friedenthal-Giesmannsdorf des Direktionsbezirks Breslau als Versandstation in den Seehafen-Ausnahmetarif B (Sprit und Spiritus zur Ausfuhr etc.) der oben bezeichneten Tarife einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 20. Januar 1902. (229)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab werden die Stationen Hölzlebruck und Wasenweiler der badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Steinkohlen, Heft 1, aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 19. Januar 1902. (230)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel, Waldshut etc.

Mit dem 1. Februar 1902 wird die neu eröffnete Station Basel-St. Johann

der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Jura-Simplonbahn zu den Sätzen der bisherigen Station Basel Centralbahnhof für gewöhnliche Fracht, Stückgut und Wagenladungen in den direkten Tarif für den niederländischen Güterverkehr mit Basel, Waldshut etc., Heft 1 vom 1. September 1885, aufgenommen.

Die Abfertigung von Eilgutsendungen jeder Art ist auf dieser Station ausgeschlossen.

Die Station „Basel Centralbahnhof“ führt vom 1. Januar 1902 ab die Bezeichnung „Basel S. B. B.“.

Cöln, den 17. Januar 1902. (231)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Zetten-Andeist der holländischen Eisenbahngesellschaft mit den Frachtsätzen der Station Kesteren in Heft 3 der Abtheilung A aufgenommen.

Cöln, den 16. Januar 1902. (232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Im Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) kommen mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für rohe Kalksteine zur Einführung.

Nach Waldhof
von Eschelbronn . . . 0,22 ℳ
„ Mauer . . . . 0,20 „
„ Steinsfurth . . . . 0,24 „
„ Zuzenhausen . . . 0,21 „
für 100 kg.

Der Frachtberechnung wird das verladene Gewicht, mindestens aber 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt. Werden jedoch Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und darüber gestellt, so wird die Fracht mindestens für das Ladegewicht dieser Wagen berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Frankfurt a/M., 20. Januar 1902. (233)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Entfernungen zwischen Mombach und den Stationen der Strecke Altena-Kirchen und Creuzthal-Amalienhütte einschl. der Nebenstrecken um 1 bis 10 km ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Essen, den 17. Januar 1902. (234)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1902 werden im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande die Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 3 eingeführt. Sie enthalten 1. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Altwarnsdorf der königl. sächs. Staatsbahnen, Gogarten und Ohl-Rönsahl des Dir.-Bez. Elberfeld, Alterkülz, Castellaun und Cülz des Dir.-Bez. Mainz. 2. Ermässigungen bestehender Entfernungen, insbesondere für die Stationen Camen, Courl, Mombach, Recklinghausen, Recklinghausen-Bruch und Weisenau. 3. Aenderung bestehender Entfernungen für die Stationsverbindungen Viersen-Frankenau, Schalksmühle - Obergrüna, Crefeld-Rochlitz, sowie für den Verkehr mit Capellen-Lauersfort, die, insoweit die Frachtvertheuerungen in sich schliessen, erst vom 16. März d. Js. an gelten. 4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Braunkohlen etc.) für Lobstädt und des Ausnahmetarifs 8 (Giesserei-Roheisen) für Dortmund Hafen. Gleichzeitig werden in die Tarifhefte 2 und 4 die Station Altwarnsdorf der königl. sächs. Staatsbahn allgemein und die Station Lobstädt unter die sächsischen Versandstationen des Ausnahmetarifs 6a (Braunkohlen etc.) einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen, durch die auch die oben erwähnten Nachträge zu erlangen sind. Ferner werden am 16. März 1902 die Entfernungen und Frachtsätze für den direkten Güterverkehr mit der Station Elten der nierderländ. Staatsbahn und die am 1. Mai 1900 im Bekanntmachungswege eingeführten Thierfrachtsätze für diese Station aufgehoben.

Dresden, am 25. Januar 1920. (235)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

In dem vom 1. Januar d. J. ab gültigen Nachtrag IV zum Tarifheft A 5 (Frankfurt-Elsass) sind folgende Entfernungen zu berichtigen:

Bollingen-Offenbach . . in 304 km
Rieding-Frankfurt a/M. Hauptbhf. . . . . . . „ 262 „ *)
Rieding-Frankfurt a/M. Ostbhf. . . . . . . „ 270 „ *)
Rieding-Frankfurt a/M.-Sachsenhausen . . . „ 261 „ *)

(*) Diese Entfernungen treten erst am 15. März d. J. in Wirksamkeit.) (236)

Frankfurt a/M., den 21. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.) Theil II, Heft 1 vom 1. April 1900. Einbeziehung der Station Buda in den Ausnahmetarif 15 A Petroleumnaphta (Rohbenzin).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 ist auf Seite 24 des Nachtrages II zum vorbezeichneten Tarifhefte die Station Buda mit den unten angegebenen Theilfrachtsätzen für Petroleumnaphta (Rohbenzin) nachzutragen:

Station der rumänischen Eisenbahnen	Theilfrachtsätze b Abtheilung A bis zu den Schnittpunkten		
	I	II	III
	Centimes pro 100 kg		
Buda . . .	121	28	130

Wien, am 21. Januar 1902. (237)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 werden die Stationen Döbern bei Forst und Kerkwitz als Versandstationen in den im obengenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine (Mauersteine. Dachsteine usw.) einbezogen. Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 18. Januar 1902. (238)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mehl und Mahlprodukte treten bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1902, folgende, unter I. und II. angeführte Frachtsätze unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen im Rückvergütungswege in Kraft:

I. Für Sendungen, welche per Elbe nach Wallwitzhafen oder darüber hinaus verschifft werden.

Nach Laube resp. Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz — bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen

von Wien II. (K.F.J.B.), K. F. N. B., Oe N.W.B., St.-E.-G. 113 ₰
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. Stb. . . . . 110 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . . . . 110 „
„ Korneuburg . . . 102 „
„ Ebenfurt-Mühle . . 144 „

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz

von Arad . . . . . . 298 ₰
„ Budapest . . . . 192 „
„ Csaba . . . . . . 281 „
„ Czegléd . . . . . 227 „
„ Debreczen . . . . 291 „
„ Györ . . . . . . 170 „
„ Nagy-Kikinda . . 292 „
„ Nagyvárad . . . . 296 „
„ Nyitra . . . . . 206 „
„ Pozsony . . . . . 150 „
„ „ f. p. u. . . 156 „
„ „ tárház . . 156 „
„ Szeged . . . . . 266 „
„ „ -Rókus . . 266 „
„ Szolnok . . . . . 241 „
„ Temesvár-Gyárv. . 293 „
„ „ -Józsefv. . 293 „
„ Zombor . . . . . 249 „

II. Für Sendungen, welche nach Hamburg, Harburg oder Lübeck verschifft werden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich um 17 ₰ für 100 kg.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ₰ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I und II. für Kleie um 22 ₰, im übrigen um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt. (239)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1902, sowie zerlegte Eisenbahn-Lokomotiven treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. N. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . . .	1,04 ℳ
„ Wien St. E. G. nach Bodenbach trs. St. E. G.	
„ Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . . .	
„ Wien K. F. J. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . . .	
„ Wien K. F. J. B. nach Bodenbach trs. St. E. G.	

Wien, am 21. Januar 1902. (240)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland. Einführung einer Dienstanweisung Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 gelangt eine Dienstanweisung Nr. 1 zur Einführung, welche Frachtsätze für Mais nach einigen Stationen der kgl. bayer. Staatsbahnen enthält.

Wien, am 21. Januar 1902. (241)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen in unserem Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete gelangt mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. der Nachtrag I zur Einführung.

Amsterdam, den 18. Januar 1902. (242)
Der Administrationsrath.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Februar 1902 werden auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn an Personen, denen durch Vermittelung einer der in Elsass-Lothringen bestehenden und von der Generaldirektion anerkannten Arbeitsnachweisstellen Gelegenheit zur Erlangung einer Arbeitsstelle verschafft werden soll, zur einmaligen Fahrt nach dem Arbeitsort in der III. Wagenklasse der Personenzüge Fahrkarten zum halben Preise mit Aufrundung auf 5 ₰ ausgegeben.

Diese Fahrkarten werden nur gegen Vorlage eines von der Arbeitsnachweisstelle ausgefertigten Ausweises verabfolgt, in welchem die Person des Arbeitsuchenden, der Reisetag und die zu befahrende Strecke angegeben sind.

Als zur Ausstellung solcher Ausweise berechtigt wurden anerkannt die Gemeinde-Arbeitsnachweisstellen zu Bischweiler, Brumath, Buchsweiler, Saarunion, Schiltigheim, Schlettstadt, Strassburg, Truchtersheim und Zabern im Unterelsass; Bühl, Colmar, Gebweiler und Sulz im Oberelsass; Bitsch, Saarburg, Saargemünd und St. Avold in Lothringen sowie die Privat-Arbeitsnachweisstelle in Mülhausen.

Strassburg, den 17. Januar 1902. (243)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 37 780 m Segeltuch, 5 620 m Feder- und Polsterleinwand, 3 645 m Gazeleinwand, 7 900 m Leinwand für Fenstervorhänge, 280 m Drillichleinwand, 7 950 m Wachstuch, 1 235 m Ledertuch, 760 qm Linoleum, 430 qm Lincrusta und 4 330 m Hanfschläuche für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Joh.-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Segeltuch usw." versehen bis zum 12. Februar 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 12. März 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 15. Januar 1902. (244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Eisen- und Klempnerarbeiten für den Umbau der Schmiede in eine Räderdreherei in der Hauptwerkstätte Limburg, bestehend in 50,5 t Flusseisen, 810 kg Gusseisen, 857 qm Wellblechdach aus verzinktem Flusseisen, 100 qm Zinkabdeckungen und 260 m Rinnen und Abfallrohre aus Zinkblech sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind kostenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 5. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Bewerber stattfindet, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotshefte sind für 1 ℳ porto- und bestellgeldfrei — nicht in Briefmarken — von hier zu beziehen, liegen auch im Büreau aus.

Limburg, den 21. Januar 1902. (244a)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Verdingung
der Lieferung von Eisen für das Rechnungsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

A. 3 000 t Stab- und Bandeisen, 1 026 t Eisenbleche, 4 200 Stück Buffer-Unterlagsplatten, 8 t eiserne Rohrwände.
B. 490 t Winkel- und Formeisen.
C. 486 t Roststabflusseisen.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 11. Februar 1902,
zu A. Vormittags 10 Uhr,
zu B. Vormittags 11½ Uhr,
zu C. Mittags 12 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von
1 ℳ für A.
70 ₰ „ B.
50 „ „ C.
(von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden)
vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12.

Hannover, den 20. Januar 1902. (245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der nachverzeichneten, zur Unterhaltung der Kunstbauten etc. im Jahre 1902 erforderlichen Hölzer soll vergeben werden:

A. Eichenholz.
7,827 cbm Dielen,
71,033 „ Schwellen und Balken.
B. Kiefernholz.
270,420 cbm Dielen,
129,264 „ Schwellen und Balken.
C. Tannenholz.
0,691 cbm Rundholz.

Lieferzeit März bis Ende Mai 1902.

Lieferungsbedingung und Verzeichniss der Hölzer liegen im bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1 ℳ Schreibgebühren abgegeben.

Die Angebote pro Kubikmeter, frei Waggon einer beliebigen, jedoch näher zu bezeichnenden Pfalzbahnstation gestellt, sind mit der Aufschrift:
„Angebote auf Lieferung von Brückenhölzern"
bis zum 3. Februar cr. hierher einzureichen. (246)

Ludwigshafen a/Rh., 20. Januar 1902.
Die Direktion.
v. Lavale.

Verdingung der Lieferung von 8 370 Stück Gummischläuchen zu Luftdruckbremsen, 17 990 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung, 2 355 Stück Gummischläuchen zu Tendern, 2 815 kg Gummischläuchen zu Gaslampen, 3 143 kg Gummischläuchen zum Anfeuchten der Kohlen, 75 Stück Wasserfüllschläuchen, 410 m Gasfüllschläuchen, 64 800 Stück Gummiringen, 6 885 kg Gummiplatten, 2 210 kg Asbestschnur und 13 940 kg Asbestpappe für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken, getheilt in 165 Loosen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gummischläuchen usw." versehen bis zum 7. Februar 1902, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 14. März 1902, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 15. Januar 1902. (247)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 3. Berlin, am 25. Januar 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1	1	Bund	hölzerne Fassbänder	2	1	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
2	A	—	1	Reisekorb	Kleider —	43	2	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A D	120	1	Pack	Zeichnungen für Maler	5	3	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
4	A D G	3690	1	Stück	Hakplatte —	7,5	4	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
5	A E	8877	1	Verschl.	Küchenaufsatz —	10,5	5	Pforzheim	Badische Stsb.	
6	A K	210	1	Kiste	Nussknacker —	111	6	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
7	A L	16	1	Tafel	Schwarzblech —	21	7	Unterhausen	„	
8	— A L	— III	1 1	— —	Kette, 3,60 m — Kette, 3,45 m —	9	8	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
9	A R S T R	28108	1	Kiste	leer —	50	9	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
10	A W	100	1	„	Seife —	45	10	Geringswalde	„	
11	A W K	13944	1	„	Konserven —	25	11	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B	564	1	Fass	Oel —	206	12	Hohenstein Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
13	B	11046	1	Kiste	Feuerwerkskörper —	25	13	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
14	B	98	1	„	Nüsse, Apfelsinen, Käse	41	14	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
15	B	462	1	„	Kuverts —	157	15	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
16	B B	—	2	Stück	Eisenplatten —	160	16	Aachen	„	
17	B G (undeutlich)	5564	1	Ballen	Tuch —	20	17	Cöln=Ger.	„	
18	B H	1331	1	Korbflasche	leer —	14	18	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
19	Brandzeichen: B H	78	1	Fass	Wein oder Schnaps —	58,5	19	Hannover	K. E.-D. Hannover	
20	B & L	9342	1	„	leer —	10	20	Würzburg	Bayerische Stsb.	
21	B M	1450	1	—	eis. Wagentragfeder	37	21	Leipzig II	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
22	C J	10/11, 13/16	6	Pack	alte, gebr. Gemüsekörbe	160	22	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
23	C J E	9404	1	Weinfass	leer —	135	23	Oppenheim	Direktion Mainz	
24	C L R	—	2	—	neue Spaten —	—	24	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
25	C S	179	1	in Stroh	Schlitten —	4,5	25	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Streckenfund.
26	C W E	7747	1	Kiste	? —	53	26	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
27	D	2	1	—	gusseis. Rad mit 6 Speichen	90	27	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
28	D	9259	1	Schnur	Holzschuhe (1 Paar lose angebunden)	13	28	Westerstede	Oldenburgische Stsb.	
29	D	103	1	Kiste	Konserven —	26	29	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
30	D D	49	1	„	Wein —	94	30	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	bekl.: Mainz-den Haag.
31	D F	5646	1	Ballen	Manufakturwaaren —	23	31	Amsterdam Oostenburgergracht	Holländische E.	
32	D K	02	28	Pack	Unterlagsplatten —	1140	32	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
33	D R F O	3008	1	Oelfass	leer —	35	33	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
34	D S	5759	1	Korb	Korbwaaren —	15	34	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
35	E C	582	1	Kiste	Steinhägerflaschen —	32	35	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	auch F G 2232.
36	E D S	20844	1	Stab	Stahl —	47	36	Külte=Wetterburg	K. E.-D. Cassel	
37	E K	5518	1	Kiste	Kurzwaaren —	9	37	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
38	F A S	2439	1	—	Nähmaschine —	—	38	Laer	K. E.-D. Essen	bez.: Berlin Gzb. 5/1.
39	F B	1015	1	Kiste	Steinkreuz —	36	39	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
40	F D	5409	1	Bund	10 Stang. Hufeisenstahl	82	40	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Cöln	
41	F G	106314	2	Pack	Papier —	140	41	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
42	F G	40438/39	2	Bund	Stahlstangen —	41	42	Mannheim	Badische Stsb.	
43	F H	765/772, 773, 562, 753	5	Kisten	Haar-Stecknadeln —	1518	43	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	bekl.: Iserlohn 29/12.; beschr.: Hagen.
44	F M S	—	1	Fass	leer —	36	44	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
45	F W Sch. (Stempel)	—	1	Stück	eis. Schraubensch. —	1	45	Königstein	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	G	7670	1	Oelfass	leer	34	46	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
47	G A B	1	1	Kiste	leer	78	47	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
48	G B	344	1	„	100 kl. Büchsen Fett	64	48	Schöneberg	K. E.-D. Berlin	
49	G G	—	1	„	Suppennudeln	14	49	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	auch HS od. SH
50	G G & Co.	1849	1	Ballen	Papier	39	50	Bremerhaven-Inl.	K. E.-D. Hannover	
51	G J	2283	1	Kiste	leer	46	51	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
52	G K	150	1	Kl.	eis. Verbindungsrohr	52	52	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	von Emmerich.
53	G M	035	1	Kiste	Limburger Käse	36	53	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
54	G M	5	1	Sack	gebr. Thon	102	54	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
55	G W & Co.	3193	1	Ballen	halbwollenes Zeug	105	55	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
56	H	6964 / 6965	2	Kisten	Cigarren	115	56	Essen	K. E.-D. Essen	
57	H	186	1	Fass	Petroleum	?	57	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
58	H	96	1	„	Petroleum	190	58	Harburg	K. E.-D. Altona	
59	H B	117/8	2	eiserne Fässer	leer	54 / 82	59	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
60	H B	11335	1	Ballen	Papiertapeten	16	60	Potschappel	Sächsische Stsb.	
61	HF & W	1377	1	Sack	Leder	54	61	Gostyn	K. E.-D. Posen	
62	H K	—	1	„	leere Säcke	21	62	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
63	H K	8903	1	Fass	Margarine oder Kokosbutter	71	63	Hohenstein Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
64	H L	10	1	Stange	Eisen	?	64	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Grubenschiene
65	H S	—	1	Ballen	Federn (Daunen)	4,5	65	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	Zollgut.
66	H S	—	1	Kiste	Teigwaaren	14	66	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	H T	9183	1	Ring	Draht	28	67	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
68	H T	1179	1	Kiste	gefüllt	72	68	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
69	H W	2	1	in Sackleinen	ovaler Tisch	—	69	Sehnde	K. E.-D. Hannover	
70	H W	552	1	Bund	Stahlstäbe	13,5	70	Seckach	Badische Stsb.	1,94 m lang.
71	J	—	1	Stück	Ofenrohr v. Blech	2	71	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
72	J S	6394	1	Ballen	—	112	72	Bentheim	Holländische E.	
73	J S u. B S W	2569 / 15549	1	—	Privatplan	51	73	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
74	J T	4606	1	Kiste	?	?	74	Linz a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
75	J V	330	1	„	?	137	75	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	J W	676	1	„	Bilder	41	76	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
77	K	1	1	Pack	leere, alte Säcke	8	77	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
78	K	1	1	Kiste	Blechdosen und Eisenwaaren	38	78	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
79	K D C	25	1	Hopfentrommel	leer	65	79	Basel	Badische Stsb.	
80	K K St B	—	1	Kette	—	26	80	Hof	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
81	K K St B	—	1	—	eis. Flankirbaum	—	81	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
82	K K St B	—	3	—	Leinen	4	82	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
83	K M	4	1	Fass	Heringe oder Därme	135	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	
84	K P E V	—	1	—	alte Kuppelung	11	84	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
85	K W	24	1	Stange	Eisen	19,5	85	Oberelsungen	K. E.-D. Cassel	
86	L	55965	—	Stück	Christbaumst.	1	86	Bremen Hp.	K. E.-D. Hannover	
87	L B	390	1	Küben	?	23	87	Niedobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
88	L S	4	1	Sack	Kartoffeln	62	88	Posen	K. E.-D. Posen	
89	M	163	1	Stange	Stahl	7	89	Gruiten	K. E.-D. Elberfeld	
90	M	36438	1	Kiste	Kerzen	30	90	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
91	MB	—	1	Beutel	anscheinend Gips	25	91	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
92	M L	4210	1	Kiste	leere Flaschen	57	92	Lübeck	Lübeck-Büchener	
93	N L	60	1	„	Kaffee-Essenz	25	93	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
94	N L D	8160/61	2	Kisten	Eisen	280	94	Amsterdam K. D.	Niederländische Stsb.	beschr.: Hagen
95	N M	2682	1	Ballot	Tuch	13	95	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
96	N N	—	1	Bund	eis. Füsse	5	96	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	O	5	1	Ballen	Packleinen	12,5	97	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
98	O	—	1	Stück	Ofensockel	12	98	„	„	
99	O A / L A	4 / —	1	brauner Holzkoffer	?	?	99	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
100	O S F	10108	1	Kiste	Seifenpulver	32	100	Rheine	K. E.-D. Münster	
101	O V A S	—	1	—	Spitzhakenlenk	16,5	101	Dresden König Alberthafen	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
102	P	21	1	Bund	Eisen	7	102	Bentheim	Holländische E.	
103	P	—	3	Stück	Ofentheile	12	103	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
104	P	—	2	„	Eisenguss	4	104	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Cöln	
105	P B	—	1	Weidenkorb	gefüllt	49	105	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
106	P C	3021	1	Kiste	leer	23	106	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
107	P E B A	901	1	Bierfass	leer	19	107	MünchenCentrbhf.	Bayerische Stsb.	
108	P J F	7	1	Cylinder	leer	?	108	Hönningen	K. E.-D. Cöln	
109	P R	109	1	Fass	leer	32	109	Wallersdorf	Bayerische Stsb.	
110	P R	—	1	Stück	Kohlenkasten	7	110	Hagen Ost	St. Johann-Saarbr.	
111	R	—	1	„	Maschinenth.	3	111	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
112	R M	—	12	„	eis. Rohre	160	112	Heidelberg	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	R S	—	1	Sack	Kaffee —	11	113	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
114	S E H	3062	1	Bierfass	leer —	23	114	Düsseldorf=Der.	„	
115	S G	—	1	Sack	Nierenfett —	70	115	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
116	{ S / L R	1 / 4189 }	1	Fass	leer —	8	116	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
117	S P E	3	1	Kiste	Appetit Sild in Dosen	19	117	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
118	S S	2859	1	—	Decke —	—	118	Wanne	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
119	S W	7972	1	Kiste	{ Petroleumlampenständer u. Küchenlampen }	24	119	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
120	T G	12727	1	Sack	Kleesamen u. 3 l. Säcke	14 u. 3	120	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
121	T K	100	1	Pack	5 l. gebr. Körbe —	22	121	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
122	T M	5479	1	Blechbüchse }	Lederfett —	15	122	Mannheim	Direktion Mainz	
123	U S	—	1	Stück	Stahlstange —	9	123	Esslingen	Württemberg. Stsb.	{ beschr.:
124	v H.	31	1	Verschlag	anscheinend Tisch —	13	124	Altona	K. E.-D. Altona	Hannover.
125	W	10	1	Bund	Rohrkreuzverbg. —	5	125	Essen Hp.	K. E.-D. Essen	{ *) in Sack-
126	W	2	1	Kiste*)	Rosinen —	58	126	Herne	„	leinwand.
127	W B V V	848	1	eis. Fass	leer —	86	127	Danzig	K. E.-D. Danzig	
128	W C	10345	1	Kiste	leer —	12	128	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
129	W E	—	1	—	Kette, 7 m —	7	129	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
130	{ WR }	1377	1	Bund	12 hölzerne Stiele —	11	130	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
131	W S	4515	1	Kiste	Kurzw. —	59	131	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
132	W S	—	1	„	Pflaumen —	27	132	Essen N.	K. E.-D. Essen	
133	W S S	—	1	Ballen	Kaffee —	13	133	Bocholt	„	
134	Z P F	1	1	—	Decke —	—	134	Eger	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
135	Bamberg	—	1	{ Schweinskorb }	leer —	11	135	Bamberg	Bayerische Stsb.	
136	Bartholomä	—	1	Pack	{ 5 Paar wollene Pulswärmer und 4 Pack Wollgarn }	1	136	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
137	W. Baum & Co.	1292	1	Bierfass	leer —	32	137	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
138	S. Berlin	—	1	Stück	Eisenstück —	37	138	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
139	Dösseler	—	2	„	stähl. Pflugschaare —	5,5	139	Welsede	K. E.-D. Hannover	
140	{ S.S. Eichenberg, Göttingen }	—	1	Sack	l. Säcke —	27	140	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
141	C. H. Haacke	—	2	Gebinde	leer —	54	141	Kiel	K. E.-D. Altona	
142	{ Gustav Hammel }	—	1	Stab	Stahl —	2	142	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
143	Kappes	218	1	Fass	leer —	30	143	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
144	Hausmann	26	1	„	leer —	13	144	„	„	
145	{ G. A. C. Heiden, Heimen in Mainz, Kaiserstrasse 37 }	—	1	„	Heringe —	18	145	Arnhem	Niederländ. Stsb.	
146	Helios	—	1	Kiste	leer —	110	146	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
147	Herste	138	1	eis. Cylinder	leer —	22,5	147	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
148	{ B. K. Neubeckum }	5	1	Sack	Kartoffeln —	51	148	Neubeckum	„	
149	Nolte	—	1	Fass	Hacknägel —	275	149	Mengede	K. E.-D. Essen	
150	{ Orginal Pilsnerbier	12765 / 18382 }	2	Fässer	leer —	{ 16 / 51 }	150	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
151	Providenze	—	1	Sack	leere Cementsäcke —	7,5	151	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
152	H. Rochs	4213	1	Bierfass	leer —	22	152	Niedermendig	St. Johann=Saarbr.	
153	W. Rohr	158	1	„	leer —	35	153	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
154	Solo	—	1	Kübel	Mus —	29	154	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
155	v. Wedell	—	1	{ Kistenkoffer }	leer —	24	155	Hannover=N.	K. E.-D. Hannover	
156	Unleserlich	—	1	Bierfass	leer —	28	156	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
157	—	I weiss	19	Bunde	Eisenrohre —	112	157	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
158	—	26	1	eis. Fass	leer —	?	158	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
159	—	104	1	—	{ eis. Gliederkette, 2,5 m l. u. 12 cm br. }	20	159	Minden i/W.	„	{ vermuthlich zu einer Nähmaschine.
160	—	109	1	—	Decke, 6,9 × 3,30 m	—	160	Osnabrück	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
161	—	119	1	—	Birnbaumstamm —	355	161	Dornburg a/Saale	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
162	—	310	1	Fass	leer —	20	162	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
163	—	521	1	Sack	Badesalz —	103	163	Strausberg	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
164	—	907, 919	2	Säcke	Salz —	206	164	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	[1])
165	—	1009	1	Bund	Pflanzen —	57	165	Moers	K. E.-D. Cöln	
166	—	1371	1	Fass	leer —	27	166	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
167	—	3189	1	Sack	rohes Gewebe —	12	167	Konstanz	Badische Stsb.	
168	—	8273	1		Achsbüchse —	8,5	168	Marienberg	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
169	—	31305	1	Fass	leer —	26	169	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
170	GS	5000	1	Kiste	Hofmannstropfen —	24	170	Würzburg	Bayerische Stsb.	
171	θ	1327/28	2	Kisten	leer —	19	171	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
172	VQ	8502	1	Bund	Eisentheile —	12	172	Hamburg	K. E.-D. Altona	
173	647	—	1	„	3 Stangen Rundstahl	61	173	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
174	C	367	1	Fass	Oel —	162	174	Schlebusch	„	
175	S	5484	1	Kiste	Korbwaare —	40	175	Rotterdam a/d. Maas	Holländische E.	
176	0	—	1	Stück	Ofenrohr —	2	176	Rheine	K. E.-D. Münster	
177		91	1	Kiste	Damenkleiderstoffe —	157	177	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
178	× weiss	—	1	Stück	def. Guss-Rahmen —	16	178	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
179	× roth	—	1	Bund	4 eis. Anker —	4,5	179	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
180	— weiss	—	1	Stück	eis. Ofenrohr —	8	180	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
181	— weis	—	2	Bund	runde Eisenplatten	30	181	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
182	— weis	—	1	Stück	Maschinentheil —	30	182	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
183	— weiss	—	8	Stangen	Rund- u. Flacheisen	290	183	Brüggen Hes.	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
184	—	—	1	—	Achsbuchse —	42	184	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
185	—	—	1	Bund	Bandeisen —	30	185	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
186	—	—	1	Sack	Betten und Bettwäsche	13	186	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
187	—	—	—	—	2 braun gestrichene Bettgiebel	18	187	„	„	
188	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	17	188	Leipzig Berl. Bhf.	„	
189	—	—	1	Weidenkorb	2 l. Blechflaschen —	9	189	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
190	—	—	1	Pack	3 gebr. Blumenkörbe	17	190	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
191	—	—	1	—	alte, hölzerne Bodenkarre	—	191	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
192	—	—	1	Korb	Bremsschraube, 1 Maschinentheil, 1 eis. Bügel	32	192	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	—	Bretterwand —	—	193	Eichstedt	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
194	—	—	4	Kisten	Bücklinge —	17	194	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
195	—	—	1	—	Büreaustuhl —	7	195	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	—	Bufferfeder —	—	196	Nordhausen	E. E.-D. Cassel	Dienstgut.
197	—	—	1	Sack	Cement —	50	197	Kreuznach	Direktion Mainz	
198	—	—	1	Korb	1 Dampfwaschmaschine	30	198	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
199	—	—	1	—	Decke 4,75×2,75 m, 13 Oesen	4,5	199	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
200	—	—	1	Pack	Deckel und Ringe —	2	200	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
201	—	—	3	Rollen	Drahtgeflecht —	8	201	Karthaus	St. Johann=Saarbr.	
202	—	—	1	Ring	Drahtseil —	21	202	Mainz	Direktion Mainz	
203	—	—	1	Bund	vern. Eisen —	25	203	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
204	—	—	1	—	ovales Eisen —	3,5	204	Fürth	Bayerische Stsb.	
205	—	—	2	Stück	Eisenblech —	12	205	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
206	—	—	2	„	Eisenblech —	12	206	„	„	
207	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	65	207	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Wagen	Eisenerze —	—	208	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	84913 Esn.
209	—	—	1	Stück	Eisenform —	8	209	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
210	—	—	1	Bund	12 Eisengusstheile —	22,5	210	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
211	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	46	211	Stendal	K. E.-D. Hannover	
212	—	—	1	Bund	⊔-Eisenstäbe —	50	212	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
213	—	—	1	Packet	6 Eisenstangen —	1,5	213	Würzburg	Bayerische Stsb.	

[1]) Badesalz Neurogen, Leipzig, Dr. Alwin Müller.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
214	—	—	1	Pack*)	verz. Eisenwaaren, Stellvorrichtung für Schlafsopha	7	214	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Sackleinwand.
215	—	—	1	Bund	bearb. Eisenwaaren —	22	215	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
216	—	—	1	Korb	Eisenwaare —	15	216	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
217	—	—	1	Bund	10 St. Façoneisen —	62	217	Duisburg	K. E.-D. Essen	
218	—	—	3	Holzfässer	leer —	75	218	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	2	Fässer	leer —	71	219	Kiel	K. E.-D. Altona	
220	—	—	1	Sack	Fechtzeug —	5	220	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
221		—	2	Ballen	Federbett, Bettzeug, Hemden u. 2 neue Säcke	41	221	Lünen	Dortm.-Gronau-Enscheder Eisenb.	
222	—	—	1	Sack	Feigen —	20,5	222	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	—	Feldschmiede —	120	223	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
224	—	—	1	Posten	Feldsteine —	—	224	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
225	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	30	225	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	2	Blechdosen	marinirte Fische —	27	226	Neunkirchen	St. Johann=Saarbr.	
227	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	37	227	Darmstadt	Direktion Mainz	
228	—	—	1	Bund	Flacheisen —	41	228	Pforzheim	Badische Stsb.	
229	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	32	229	Elbing	K. E.-D. Danzig	
230	—	—	1	Bund	Flacheisen —	51,5	230	Pforzheim	Badische Stsb.	
231	—	—	1	„	L-Flacheisen —	50,5	231	Lübeck	Lübeck-Büchener	
232	—	—	4	Stück	gusseis. Flanschringe	21	232	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
233	—	—	1	Beutel	Flaschenverschlüsse ohne Draht	2,5	233	Sagan	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	Kollo in Leinen	16 Flügelschrauben 12 Unterlagsplatten 13 Holzschrauben —	2,5	234	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
235	—	—	1	Bund	Formeisen —	8	235	Duisburg	K. E.-D. Essen	
236	—	—	1	„	Formeisen —	9	236	„	„	
237	—	—	1	—	alter hölz. Futterkasten	10	237	Altenessen	„	
238	—	—	1	Sack	Futtermehl —	50	238	Donaueschingen	Badische Stsb.	
239	—	—	1	Pack in Leinen	Gardinenstangen —	20	239	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	1	Stück	Gasrohr —	8	240	Pforzheim	Badische Stsb.	
241	—	—	1	„	Gasrohr —	5,5	241	Lage	K. E.-D. Hannover	
242	—	—	2	„	verz. Gasrohre —	30	242	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
243	—	—	3	„	eis. Gasrohre —	30	243	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
244	—	—	1	—	Gestell aus hell pol. Holze	27	244	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
245	—	—	1	Stück	Gewicht —	4,5	245	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
246	—	—	1	Glasballon-Korb	leer —	10,5	246	Stendal	K. E.-D. Hannover	
247	—	—	1	Wagen	Grubenholz —	10 000	247	Dortmund Rgb.	K. E.-D. Essen	40685 Esn.
248	—	—	1	Sack	17 leere Hafersäcke	17	248	Hof	Sächsische Stsb.	
249	—	—	1	—	grauer Handkoffer —	11	249	Gep.-A. Konitz	K. E.-D. Danzig	
250	—	—	3	—	Hasen, todte —	12	250	München Centr.	Bayerische Stsb.	
251	—	—	1	Sack	Haut —	52	251	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	—	—	1	„	rohe Häute —	85	252	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
253	—	—	1	Bund	4 Herdringe —	11	253	Elbing	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	3	Stück	eis. Heizrohre —	46	254	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
255	—	—	1	Bund	Hespeneisen —	55	255	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	3	—	Holzbalken —	107	256	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	ca. 2,5 m lang.
257	—	—	1	—	Holztisch —	16	257	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	[1])
258	—	—	1	Ballen	gebr. Kaffee —	10	258	Neuss	K. E.-D. Cöln	
259	—	—	1	—	lose Kaffeemühle —	1	259	Mainz	Direktion Mainz	
260	—	—	1	—	email. Sieb —		260			
261	—	—	1	Bund	3 Kartoffelhacken mit Stielen	3	261	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
262	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	68	262	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
263	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	114	263	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Sack	Möhren, Kohlrabi —	40	264			
265	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	48 58	265	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
266	—	—	1	Sack	20 l. Kartoffelsäcke —	22	266	Hagen=Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	Pack	22 gebr. Kartoffelsäcke	15	267	Döbeln	Sächsische Stsb.	
268	—	—	1	Sack	gebr. Kartoffelsäcke	19	268	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	1	—	eleganter Kinderwagen	15	269	Erdorf=Bitburg	St. Johann=Saarbr.	
270	—	—	1	Kiste	leer —	40	270	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
271	—	—	1	Pack	Kneifzangen (6 Stück)	0,5	271	Vechta	Oldenburgische Stsb.	
272	—	—	1	Bund	5 l. Körbe —	12	272	Künzelsau	Württemberg. Stsb.	
273	—	—	1	Korbflasche	leer —	11	273	Düsseldorf=Der.	K. E. D. Elberfeld	
274	—	—	1	„	leer —	7	274	„	„	
275	—	—	1	—	Krahnkette, 3,63 m —	21	275	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
276	—	—	1	Kübel	gefüllt —	29	276	Bischofsheim	Direktion Mainz	

[1]) Viereckig, roth polirt, mit grüner Wachsdecke.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
277	—	—	1	Pack	frische Kuhhaut —	25	277	Reda	K. E.-D. Kattowitz	
278	—	—	1	Bürde *)	Leder —	54	278	Leipzig Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	*) in grauer Leinwand.
279	—	—	1	Ballen **)	Leder —	21	279	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	**) i. gr. Leinw.
280	—	—	1	Stück	baumw. weisses Leinen	3	280	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	ansch. Decke f. Markttisch.
281	—	—	1	Bund	Löthzinn —	26	281	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
282	—	—	1	Partie	Lumpen (alte Korsets)	320	282	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
283	—	—	1	Sack	Mandelkerne —	25	283	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	1	—	Marmorplatte —	4	284	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	schwarz-weiss.
285	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	40	285			
286	—	—	1	—	alte Matratze —	4	286	„ Herne	„ K. E.-D. Essen	zu einer Kinderbettstelle.
287	—	—	2	Kannen	Milch, 40 l —	—	287	Cöln	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	1	—	gusseis. Mittelstück —	320	288	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
289	—	—	1	Kiste	Modelle —	28	289	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	1	Sack	1 rother Morgenrock, wollene Herrenhemden, gez. K. S.	26,5	290	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
291	—	—	1	„	Mutterkorn —	8	291	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
292	—	—	1	„	Nüsse —	50	292	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	Blechflasche	Oel —	32	293	Werl	„	
294	—	—	1	Oelfass	leer —	35	294	Rotenburg i/H.	K. E.-D. Münster	
295	—	—	2	Stück	Ofenkniee —	3	295	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	„	Ofenrohr, alt —	3	296		„	
297	—	—	1	„	Ofenrohr —	2	297	„ Brake	Oldenburgische Stsb.	
298	—	—	4	„	Ofenrohrbogen —	1	298	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
299	—	—	1	„	Ofentheil —	1	299	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
300	—	—	5	„	Ofentheile —	5	300	Oberröblingen a/H.	K. E.-D. Erfurt	
301	—	—	5	Säcke	Papierabfälle —	380	301	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
302	—	—	1	Pack	rother Barchent —	7	302	K.-Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
303	—	—	1	Ballen	Barchent —	102	303	Triptis	„	
304	—	—	3	Petrol.-Fässer	leer —	96	304	Wanne	K. E.-D. Essen	
305	—	—	3	„	leer —	108	305	Trier	St. Johann-Saarbr.	
306	—	—	1	Kollo	lebende Pflanzen —	50	306	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
307	—	—	1	Beutel	getr. Pflaumen —	25,5	307	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
308	—	—	1	Bund	4 gusseis. Platten —	9	308	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
309	—	—	1	Säckchen	alte Plomben —	10	309	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
310	—	—	1	—	Privatkette, 2,5 m —	3	310	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
311	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	311	Lauenburg i/P.	K. E.-D. Danzig	
312	—	—	1	Sack	Putzbretter, Pferdestriegel, Theile zu einem Spirituskocher	10	312	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
313	—	—	1	—	Querbaum mit Schwengel	3	313	Marne	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
314	—	—	1	Sack	Reiseeffekten —	27	314	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
315	—	—	1	Reisekorb	Haushaltungsgegenstände, Betten	34	315	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
316	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	25	316	Spandau	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	1	—	alte, eis. Riemenscheibe	11,5	317	Chemnitz i/S.	Sächsische Stsb.	
318	—	—	1	Stück	eis. Ring —	7,5	318	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
319	—	—	1	„	eis. Rohr —	30,5	319	Hannover	K. E.-D. Hannover	
320	—	—	61	„	verz. eis. Rohre —	3-2	320	Cöln	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	2	„	gusseis. Rohre —	15	321	Eberswalde	K. E.-D. Berlin	60 cm lang.
322	—	—	1	Bund	25 eis. Rohrschellen —	4	322	Dresden-Alt.	Sächsische Stsb.	
323	—	—	1	—	Rolle, zu Rollladen gehörig	2	323	Heidelberg	Badische Stsb.	
324	—	—	1	Stück	eis. Roste —	4,5	324	Schönholz	K. E.-D. Berlin	
325	—	—	1	„	Rouleauxstange —	0,5	325	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
326	—	—	1	Bund	5 Rundeisenstäbe —	2,5	326	Eger	Bayerische Stsb.	
327	—	—	1	—	Sackkarrenrad mit Achse	4	327	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
328	—	—	1	Sack	l. Säcke —	22	328	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
329	—	—	1	„	19 leere Säcke —	18	329	Sprottau	K. E.-D. Posen	
330	—	—	1	Ballen	l. Säcke —	36	330	Weitmar	K. E.-D. Essen	
331	—	—	1	Pack	l. Säcke —	20	331	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
332	—	—	1	„	5 Sägen —	6	332	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	—	1	Sack	Sämereien —	15	333	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	Korbfl.	Säure —	59	334	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
335	—	—	1	Korbballon	Salzsäure —	74	335	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
336	—	—	1	Sack	Sattlerhandwerkszeug und Kleidungsstücke	28	336	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
337	—	—	1	Tonne	Sauerkraut —	122	337	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
338	—	—	1	Sack	Soda —	98	338	Bocholt	K. E.-D. Essen	
339	—	—	1	Säckchen	Suppenbeil. —	12,5	339	Sobernheim	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
340	—	—	2	Stück	Schaffelle —	8	340	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
341	—	—	1	Rolle	Schilfrohr —	7	341	Aue	„	
342	—	—	1	Packet	Schlauchschraubung	1	342	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
343	—	—	1	Sack	Schliesskeile —	38	443	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Schliesskorb	leer —	10	344	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
345	—	—	1	„	Wäsche, Tischdecken etc.	98	345	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	Bund	9 eis. Schippen —	9	346	Recklinghausen-Bruch	„	
347	—	—	2	—	Schwengel —	246	347	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
347	—	—	2	Stück	Pumpenrohre —		347			
348	—	—	1	Stab	Stahl —	10,5	348	Simbach	Bayerische Stsb.	
349	—	—	1	Bund	Stahl —	50	349	Dortmund	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	„	Stahl —	34	350	„	„	
351	—	—	4	Stäbe	Stahl —	18	351	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	1	Stange	Stahl —	2	352	Wildbald	Württemberg. Stsb.	
353	—	—	1	Stab	Stahl —	97	353	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	3	Stück	eis. Stangen —	60	354	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
355	—	—	1	Bund	2 Stühle —	—	355	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	aus Kirschbaumholz mit Rohrsitzen.
356	—	—	2	—	Tannenbretter —	12	356	Northeim	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
357	—	—	1	Korbfl.	Theermasse —	50	357	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
358	—	—	1	Sack	roher Thon —	45	358	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
359	—	—	1	Bund	gusseis. Treppenhalter	16	359	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	4	Stück	eis. Verbindungsst. —	12	360	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
361	—	—	1	Verschlag	1. Verschläge —	22	361	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
362	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	362	Tetschen	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
363	—	—	1	Stück	Waschständer —	4	363	Posen	K. E.-D. Posen	
364	—	—	1	Weinfass	leer —	25	364	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	1	Kiste	Wäscheklammern —	12	365	Kettwig	K. E.-D. Essen	
366	—	—	1	Stück	Zinkblech —	7,5	366	Ruhrort a/Ruhr	„	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A H	1394	1	Kiste	Leinen —	125	1	Zimony	Ungarische Stsb.	von Halbstadt.
2	C	8	1	Sack	Mehl —	43	2	Daruvár	K. k. priv. Südbahn	
3	E H	10434	1	Kiste	Manufaktur —	180	3	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Wien St. E. G.
4	M O M / A	1	1	Fass	Kaffee —	293	4	Arad	„	von Triest.
5	R S	500	1	Kiste	Kitt —	108	5	Mária Sasvár	„	von Böhm. Bród.
6	W D	1018	1	Fass	leer —	9	6	Fiume	„	
7	W G / A H	2150	1	Bund	Eisen —	50	7	Budapest	K. k. priv. Südbahn	
8	M. Blau	—	1	Fass	leer —	99	8	Barcs	„	
9	—	5193	1	„	? —	38	9	N. Kanizsa	„	
10	—	—	1	Stück	Eichenbrett —	?	10	Lövö	„	
11	—	—	1	Korb	Rundeisen —	45	11	Zágrab	„	
12	—	—	1	Pack	Zinkrohre —	22	12	Sziszek	„	
13	—	—	1	Hut	Zucker —	10	13	Barcs	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 9. 29. Januar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zum 70 jährigen Geburtstag des Staatsministers v. Thielen.
Baukredite der preuss. Staatsbahnen.
Die Personenbeförderung auf Eisenbahnen.
Das Eisenbahnunglück bei Altenbeken.
Oesterreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1900.
Nachrichten:
Deutschland: Interpellation, betr. das Altenbekener Eisenbahnunglück. — Rechnungsführung bei Kleinbahnen. — Belassung der Reisekosten-Pauschvergütungen bei gleichzeitigem Bezuge der gesetzlichen Reisekosten bei der preuss. Staatsbahnverwaltung. — Staffeltarif für Stückgüter. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- u. oberschles. Kohlenrevier. — Neue Verbindung München-Innsbruck. — Ueber die Anlage eines Hauptbahnhofes für Leipzig. — Die Eisenbahnfrage in Württemberg. — Württemberg. Nebenbahnvorlage. — Bau des 2. Gleises auf der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim. — Stuttgarter Verkehrsblatt. — Jahresbericht der bad. Staatsbahnen für 1900. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Betriebergebnisse der österr. Eisenbahnen. — Einnahmen der österr. Staatsbahnen — Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf Lokalbahnen. — Das Automobil im Eisenbahnbetriebe. — Elektr. Untergrundbahn in Triest. — Allgemeine österr. Kleinbahngesellschaft. — Eisenbahnfachunterricht.
Ungarn: Die Entwickelung der ungar. Eisenbahnen im Jahre 1901. — Tarifbegünstigung für Melasse. — Die Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen. — Die weiblichen Angestellten der ungar. Staatsbahnen. — Eisbeförderung vom Csorbasee.
Uebrige europäische Länder: Platzwahrung auf den französ. Eisenb. — Die Rechtslage der Pariser Stadtbahn. — Die französ. Lokomotivanschaffungen. — Schweizer.Bundesbahnen. — Betriebsergebnisse schweizer. Eisenbahnen in 1901. — Generalabonnements der schweizerischen Eisenbahnen. — Schmalspurbahnprojekt von Alpnachstadt nach Altdorf. — Vereinigte Schweizerbahnen. — Eisenbahnen im Kanton Bern. — Schwierigkeiten beim Ban des Simplontunnels. — Zufahrtslinie zum Simplon Domodossola-Iselle. — Eröffnung der Linie Salerno-Mercato San Severino. — Einnahmen der italien. Hauptbahnen. — Kürzeste Bahnverbindung Rom-Neapel. — Grossbritanniens Ausfuhr an Eisenbahnschienen.
Fremde Welttheile: Mekkabahn. — Bagdadbahn. — Bahnen in Kamerun. — Eisenbahnbau Swakopmund-Windhoek. — Eisenbahnen in Kanada.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Zum 70 jährigen Geburtstag des Staatsministers v. Thielen.

Am 30. d. Mts. sind 70 Jahre vergangen, seit der jetzige preussische Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten Karl v. Thielen in Wesel an den Ufern des Rheines das Licht der Welt erblickte. Dort war sein Vater, der spätere Feldpropst der Armee, damals Militär-Oberprediger. Die äusseren Lebensabschnitte des jetzigen Ministers sind schnell beschrieben. Er besuchte das Gymnasium in Coblenz, studirte in Bonn und Berlin die Rechte, war als Auskultator und Referendar an verschiedenen Gerichten thätig, ging zur Regierung über, bestand im Jahre 1860 das Assessorexamen mit Auszeichnung, wurde bei den Regierungen in Coblenz und Arnsberg beschäftigt und verwaltete dann mehrere Jahre das Landrathsamt im Berleburg. Im Jahre 1864 trat er zur Staatseisenbahnverwaltung über, wurde zunächst bei der Eisenbahndirektion Saarbrücken, dann ein Jahr lang als Hilfsarbeiter in der damaligen Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums beschäftigt. Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1866 war er Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, dann rief man ihn in das Ministerium zurück. Aus dieser Stellung und damit aus dem Staatsdienst schied er noch im Jahre 1867 aus, um einer Berufung in die Spezialdirektion der rheinischen Eisenbahngesellschaft zu folgen, der Preussen eine Anzahl ausgezeichneter Eisenbahnmänner verdankt. Er wurde hier später Vertreter des Spezialdirektors Rennen, trat im Jahre 1880 mit der Verstaatlichung der rheinischen Eisenbahn in den Staatsdienst zurück, wurde Mitglied und bald Oberregierungsrath und Abtheilungsdirigent bei der an Stelle der Privatbahndirektion tretenden königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) in Köln. Schon 1881 erfolgte seine Ernennung zum Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld. Noch Regierungsassessor a. D. im Jahre 1880, war er in wenig mehr als einem Jahr zur Stellung des Präsidenten aufgerückt. Im Jahre 1887 wurde er in derselben Stellung nach Hannover versetzt und beim Rücktritt des Ministers v. Maybach im Jahre 1891 als sein Nachfolger zum Minister der öffentlichen Arbeiten, später auch zum Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt.

So kurz wir uns bei der Darstellung der äusseren Umrisse dieses Lebens gefasst haben, so wenig konnten wir natürlich seinen reichen und bedeutenden Inhalt erschöpfen. Wir wollen hier nicht näher beleuchten, von welchem Gewicht für den späteren hohen Wirkungskreis des Ministers es war, dass er seine Kenntnisse des Eisenbahndienstes nicht nur bei der preussischen Staatsbahnverwaltung erwarb, sondern sie bei einer vortrefflich verwalteten Privatbahn bereicherte, die die vornehmste Verkehrsvermittlerin in dem durch hohe Blüthe von Handel und Industrie ausgezeichneten Rheinland war. Aber wir dürfen es wohl aussprechen, dass ihn die dort gewonnenen Anschauungen in Verbindung mit der schweren Arbeit der Verstaatlichung in besonderer Weise für seinen jetzigen hohen Beruf befähigten.

Ueber das, was innerhalb des bis zum Ende des Jahres 1900 reichenden Jahrzehnts von der Verwaltung der öffentlichen Arbeiten unter der Leitung des Ministers v. Thielen geleistet ist, haben wir an der Hand des von ihm der Krone erstatteten Berichts in den Nr. 32, 33 und 48 Jahrg. 1901 d. Ztg. ausführlich berichtet. Wir müssten uns heute in der Hauptsache wiederholen, wenn wir von neuem die grosse Reihe bedeutender Schritte in Gesetzgebung und Verwaltung aufzählen wollten, die den Weg der Ministerlaufbahn Excellenz v. Thielen's kennzeichnen. Das inzwischen verflossene Halbjahr hat aber wieder neue gewichtige Früchte seiner Ministerthätigkeit gezeitigt. Zunächst sei das Feriengeschenk erwähnt, mit dem der Herr Minister gleich zu Beginn jenes Halbjahres im vorigen Sommer die preussische und deutsche Welt überraschte, als er für seinen Geschäftskreis

die 45 tägige Gültigkeit der Rückfahrkarten einführte und dadurch auch die übrigen deutschen und eine sehr grosse Anzahl anderer Verwaltungen zu gleichem Vorgehen veranlasste. Alle Welt weiss dem Minister für diesen ersten Schritt in der Vereinfachung und Vereinheitlichung der Personenverkehrseinrichtungen Dank; möchte er seinem oft ausgesprochenen Wunsche entsprechend in die Lage kommen, auf diesem Wege bald weiter gehen zu können! Das Ende des Halbjahres brachte eine andere wichtige That, den Abschluss des Vertrages, betreffend die Vereinfachung in der Verwaltung der Main-Neckarbahn, über deren bisherige höchst verwickelte Verhältnisse in dieser Zeitung kürzlich eingehend berichtet ist. Obgleich die Bahnlängen und die Summen, um die es sich bei diesem Vertrage handelt, verhältnissmässig unbedeutend sind, so können wir ihm doch eine gewisse weitergehende Bedeutung nicht absprechen, weil von neuem gezeigt ist, wie bei allseitigem guten Willen der Betheiligten auch die verwickeltsten Eisenbahnverhältnisse im Sinne einer Vereinheitlichung ihre Lösung finden können.

Endlich aus allerneuester Zeit liegt in dem in voriger Nummer von uns gebrachten Erlass des Ministers, betreffend die Erhöhung der Bauthätigkeit, ein Zeugniss vor, mit welcher Kraft und welchen Mitteln er gewillt ist, dem stockenden wirthschaftlichen Leben aufzuhelfen. Eine halbe Milliarde ist, wie unsere Leser weiter unten sehen werden, zu solchen Zwecken verfügbar, jedes Wort des schneidigen Erlasses athmet den Willen, dass es in Preussen im begonnenen Jahre an öffentlichen Arbeiten nicht fehlen soll.

Galt das vorjährige Amtsjubiläum hauptsächlich dem Minister, so gilt die jetzige Feier mehr noch der Person! Wir versagen es uns in dieser Eisenbahnfachzeitung zwar, ausführlicher von den Vorzügen des Herzens und Geistes zu reden, die den Herrn Minister auszeichnen, aber wir geben den Gefühlen aufrichtiger Verehrung Ausdruck, die dem hochverdienten Manne nicht nur innerhalb seines grossen eigenen Wirkungskreises, innerhalb der preussischen und deutschen Eisenbahnwelt, sondern auch über diese hinaus in dem ganzen grossen Verein, dessen Organ wir sind, überall gezollt werden. Ist doch Excellenz v. Thielen allen leitenden Männern dieses Vereins eine seit langen Jahren wohlbekannte Persönlichkeit. Welcher Theilnehmer erinnerte sich nicht aufs lebhafteste der festlichen Versammlung, die sich bei dem 50jährigen Jubiläum des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Sommer 1896 hier in Berlin um den Minister schaarte, und der allbewunderten Liebenswürdigkeit, mit der er als der Chef und vornehmste Vertreter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bei den glänzenden Festveranstaltungen den Wirth machte!

Wir sind uns der freudigen Zustimmung aller Kreise des grossen Vereins bewusst, wenn wir dem Herrn Minister den herzlichsten Glückwunsch und die Hoffnung aussprechen, dass es ihm noch lange vergönnt sein möge, in gewohnter geistiger und körperlicher Frische seines hohen Amtes zu walten, sich der Früchte seines unermüdlichen Schaffens zu erfreuen. Liess auch die Gesundheit des Gefeierten in letzter Zeit zu wünschen übrig, so ist doch zu unserer Freude begründete Hoffnung vorhanden, dass er mit bewährter Spannkraft bald die frühere Rüstigkeit wieder gewinnen wird. Möge ihm ein langer und glücklicher Lebensabend beschieden sein!

v. M.

Baukredite der preussischen Staatsbahnen.

Welche Tragweite der auf S. 135 d. Ztg. mitgetheilte Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen wegen Erhöhung der Bauthätigkeit für das Wirthschaftsleben haben wird, lässt sich erst voll ermessen, wenn man sich die Baumittel vor Augen führt, welche die Staatseisenbahnverwaltung zur Zeit in Händen hat. Nach dem dem Landtag soeben vorgelegten Baubericht standen bei den Eisenbahnbaukonten am 1. Oktober 1901 noch offen:

aus den Kreditgesetzen	277 248 000 ℳ.
aus dem Eisenbahnextraordinarium	125 052 000 „
dazu kommen die bei den Dispositionsfonds im Bestande verbliebenen	86 850 000 „
so dass der Staatseisenbahnverwaltung am 1. Oktober 1901 insgesammt	489 150 000 ℳ.

an Baufonds zur Verfügung standen.

Die Bauausgabe bis zum Beginn des neuen Etatsjahres (1. April 1902) wird im Baubericht auf einige 80 000 000 ℳ. geschätzt. Zu den danach verfügbar bleibenden Fonds treten nach dem neuen Eisenbahnextraordinarium für 1902 weitere 91 000 000 ℳ. hinzu, so dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung in die neu beginnende Bauzeit mit rund einer halben Milliarde Baumittel eintritt. Selbstredend können diese grossen Summen — auch nicht annähernd — sogleich verbaut werden, schon deshalb nicht, weil bei einer Anzahl neuer Bahnen die gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht erfüllt, viele andere Bauausführungen erst in der Vorbereitung begriffen sind und durch Grunderwerbsverhandlungen und dergl. aufgehalten werden. Aber auch alle diese unvermeidlichen Hemmnisse und Erschwernisse mit in Betracht gezogen, darf man nach dem energischen Vorgehen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten doch erwarten, dass die preussischen Staatsbahnen mit Beginn der Bauzeit eine ganz besondere Bauthätigkeit entfalten und in nächster Zeit aussergewöhnliche Aufwendungen für Bauzwecke machen werden. Es wäre zu wünschen, dass auch die an diesen Bauten betheiligten Kreise und Gemeinden im wohlverstandenen eigenen Interesse zur Erfüllung der Vorbedingungen eifrig mitwirkten. Um so segensreicher wird die so zeitgemässe Maassregel der Staatseisenbahnverwaltung für das ganze Land wirken.

Wie wir schon bei Gelegenheit der Erörterung der finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen für 1900 (vergl. Nr. 4 d. Ztg.) hervorhoben, zeigt sich in diesen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung für Bauzwecke zur Verfügung stehenden Riesensummen wieder, welche Machtfaktoren einem grossen Verwaltungskörper zur Seite stehen, um in kritischen Zeiten aus eigener Kraft heraus diejenigen Mittel und Wege zu ergreifen, welche zur angemessenen Beschäftigung der Arbeitskräfte und Ausnutzung des Materials und damit zur möglichsten Erhaltung des Gleichgewichtes in der ganzen Wirthschaftsführung jeweilig am Platze sind.

v. M.

Die Personenbeförderung auf Eisenbahnen.

1. Auf Grund der gesetzlichen Ermächtigung in § 472 des neuen Handelsgesetzbuches hat die Verkehrsordnung eine Reihe von Vorschriften über die Personenbeförderung aufgestellt, welche als Rechtsverordnungen allgemein verbindliche Kraft haben (s. „Deutsche Jur.-Ztg.“ 1898 S. 395). Allein diese Vorschriften sind nicht ohne Lücken, und so ist man bei der rechtlichen Beurtheilung der einschlägigen Verhältnisse, soweit die rechtliche Natur des Vertrages selbst in Frage steht, genöthigt, auf das Handelsgesetzbuch §§ 345 ff., und soweit in diesen kein Aufschluss zu erholen ist, auf das Bürgerliche Gesetzbuch

zurückzugreifen; insbesondere wird man, da die Personenbeförderung einen durch eine Arbeit herbeizuführenden Erfolg zum Gegenstand hat (s. § 631 B. G.-B.), die Normen des Werkvertrages zur analogen Anwendung bringen (s. Eger, Eisenbahn-Verkehrsordnung 1901 S. 43, Eger in „Deutsche Jur.-Ztg." 1901 S. 307). Die Eisenbahn erscheint als Unternehmer, der Reisende als Besteller.

Soweit dagegen eine Pflicht der Bahn zur Eingehung des Vertrages in der Verkehrsordnung festgesetzt ist, sind die öffentlich rechtlichen Gesetze und Grundsätze zur Anwendung zu bringen. Diese Gesetze und Grundsätze sollen hier ausser Betracht bleiben.

2. Der Transportvertrag kommt zustande mit der Einigung der beiden Theile über Art und Umfang des Transportes; die Einigung zeigt sich nach aussen durch die Zahlung des Fahrgeldes seitens des Reisenden und durch die Uebergabe der Fahrtlegitimation, der Fahrkarte an den Reisenden oder, gemeinverständlich ausgedrückt, durch den Kauf der Fahrkarte. Im Gegensatz zum Werkvertrag (§ 641 B. G.-B.) ist das Fahrgeld schon vor der Vollendung der Beförderung zu zahlen (§ 13_2, § 21 V.-O.). Ein Versuch des Reisenden, die Zahlung des Fahrgeldes durch Einsteigen in den Zug von der Vorleistung der Bahn abhängig zu machen, berechtigt die Bahn, nicht nur von ihren Rechten nach § 21_2 V.-O. Gebrauch zu machen, sondern auch den Reisenden entweder von vornherein zurückzuweisen oder bei schon begonnener Beförderung und Verweigerung sofortiger Nachzahlung den Transport zu unterbrechen und den Reisenden „auszusetzen" (§ 21_3 V.-O.).

3. Mit der Zahlung hat der Reisende seine Hauptverpflichtung aus dem Vertrag erfüllt; eine Pflicht zur Werkabnahme (§ 640 B. G.-B.) ist für ihn begrifflich ausgeschlossen (§ 646 a. a. O.), dagegen besteht noch eine Pflicht des Reisenden zur Mitwirkung bei Erfüllung des Vertrages, indem er seine Person zur Verfügung stellen muss (hiervon später). Der Reisende kann nach Abschluss des Vertrages seinerseits fordern, dass die Bahn ihrer Verpflichtung nachkommt. Dieses Recht ist zeitlich beschränkt (§ 19 u. § 25 V.-O.) und sind hiermit vertragsmässig die §§ 642 u. 643 B. G.-B. ausgeschlossen. Das Recht des Reisenden ist ferner von zwei Voraussetzungen abhängig, ohne deren Vorhandensein er weder Erfüllung des Vertrages verlangen, noch vom Vertrag zurücktreten kann, nämlich davon, dass er seine Fahrkarte zum Vorzeigen gemäss § 21_1 V.-O. bereit hält und dass er sich in die vorgeschriebene Ordnung fügt (§ 20_3 V.-O.).

4. Die Bahn übernimmt im Transportvertrag die Verpflichtung, den Reisenden nach Maassgabe der veröffentlichten Tarife und Fahrpläne auf dem vereinbarten Schienenweg an einen im Vertrage genannten Stationsort zu befördern. Sie haftet, falls sie dieser Verpflichtung nicht nachkommt, nach den §§ 633 ff. B. G.-B. und trägt bis zur Vollendung der Beförderung die Gefahr (§§ 644 ff. B. G.-B.).

Hiernach tritt die Bahn im Vertrag dafür ein, dass der Reisende sein Endziel erreicht und die Strecke, auf der vertragsgemäss die Beförderung zu erfolgen hat, nicht gesperrt ist; sie tritt ferner ein für den den Fahrplänen der Zeit nach entsprechenden, also den rechtzeitigen Transport; sie muss endlich befördern nach Maassgabe der Tarife; einen Irrthum in der Veröffentlichung der Tarife hat sie zu vertreten.

Dagegen macht sich die Bahn vertragsmässig nicht für eine bequeme Fahrt verbindlich in der Weise, dass der Reisende unbedingt Anspruch auf einen entsprechenden Platz hat (§ 14 V.-O.) oder auf ihm unbelästigt sitzen kann (s. § 22_2 V.-O. und S. 2 d. Ztg.). Sie übernimmt ferner im Vertrag keine Bürgschaft dafür, dass der Reisende ohne Unfall den Bestimmungsort erreicht (Gegens. beim Gütertransport in § 75 V.-O. u. § 456 H.-G.-B.); sie haftet vielmehr bei Unfällen nur nach Maassgabe des Haftpflichtgesetzes oder, falls sie ein Verschulden am Unfall trifft, nach den Bestimmungen über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. B. G.-B.), also ausservertraglich; wäre dies nicht der Fall, ergäbe sich für die Bahn aus den angeführten §§ 644, 645 mit §§ 249 ff. B. G.-B. eine die Haftung nach den angegebenen Gesetzesbestimmungen weit übersteigende ungemessene Haftpflicht. Aus dieser Nichthaftung ergibt sich als Folge, dass, da eine allgemeine rechtliche Pflicht, bei Personenverletzungen Hilfe zu leisten, nicht besteht, die Bahn auch dann nicht über das Haftpflichtgesetz hinaus, also nach den ein Verschulden der Bahn voraussetzenden Bestimmungen der §§ 823 ff. B. G.-B. haftbar ist, wenn sie bei einem Unfall, den sie nicht verschuldet hat, schuldhafterweise die rechtzeitige Hilfeleistung für die Verletzten unterlässt und hierdurch die Verletzungen verschlimmert.

Endlich übernimmt die Bahn die Beförderung nur auf einer bestimmten Eisenbahnstrecke. Sie ist nicht verpflichtet, auf einer weiteren Strecke oder mittelst einer anderen Fahrgelegenheit zu befördern, wenn die Fahrt auf der vertragsmässigen Strecke nicht stattfinden kann. Die öffentlich-rechtliche Bestimmung in § 26_5 V.-O. begründet wegen des Wortes „thunlichst" keine rechtliche Gebundenheit der Bahn.

Soweit reicht die Beförderungspflicht der Bahn nach der Natur des Personentransportvertrages (essentialia). Die Verkehrsordnung hat nun hierüber hinaus noch weitere Pflichten der Bahn festgesetzt. Nach der Verkehrsordnung hat die Bahn für das Abrufen vor Abfahrt des Zuges (§ 16), ferner auf Verlangen des Reisenden für Platzanweisung (§ 17_2), des weiteren für das Ausrufen und auf Verlangen für das Oeffnen der Wagenthüren bei Ankunft in einer Station (§ 24) zu sorgen; weitere Pflichten setzen die §§ 13, 15, 17 und 18_2 V.-O. fest (accidentialia).

5. Leistet die Bahn nicht entsprechend dem Transportvertrage, so wie er eben gekennzeichnet wurde, so gilt bezüglich der rechtlichen Folgen der Unterlassung (Haftung für den Schaden) nachstehendes:

Erfüllt die Bahn den Vertrag aus einem Grunde nicht, den sie selbst zu vertreten hat — und dies ist gemäss § 9 V.-O. stets der Fall, wenn ihre Leute oder andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient, eine ursächliche Schuld trifft —, so hat der Reisende ein Recht auf Rückgängigmachung des Vertrages, auf Herabsetzung der Vergütung nach § 634 B. G.-B. oder auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung nach § 635 B. G.-B. (z. B. bei Einweisung eines Reisenden in einen nach anderer Richtung abgehenden Zug oder schuldhafte Einstellung des Verkehrs auf der vertragsmässigen Strecke). Erfüllt ferner die Bahn aus gleichem Grunde nicht rechtzeitig (z. B. bei Einweisung in einen langsamer fahrenden Zug, bei schuldhaftem Unterlassen des Abrufens), so hat der Reisende ein Recht auf Schadenersatz wegen verspäteter Erfüllung (§§ 636, 286_1 B. G.-B.) und, falls die Beförderung wegen der Verspätung für ihn werthlos wurde und er daher auf weitere Beförderung verzichtet, auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung (§§ 636, 286_2 B. G.-B.). Da das Organ der Eisenbahn, das dem Reisenden in der Regel die Fahrberechtigung ertheilt (Stationsbeamter), nur ausnahmsweise befugt ist, ein weitergehendes Fahrtrecht dem Reisenden zu geben (z. B. Verlängerung der Gültigkeitsdauer nach § 14, Erlaubniss zur Benutzung eines Umweges nach § 26_3 V.-O.), gilt die Beseitigung des Mangels im Regelfalle seitens der Bahn als verweigert (§ 634_2 B. G.-B.) und spielt sich die nach § 634_1 zulässige Rückgängigmachung des Vertrages so ab, dass der Reisende neue Transportverträge durch Lösung neuer und unter Zurücklegung der alten, ungültig gewordenen Karten abschliesst und sodann auf dem Reklamationswege den von ihm zu viel gezahlten Fahrpreis zurückfordert.

Der Schadenersatzanspruch geht auf Ersatz des vollen Schadens (§§ 249 ff. B. G.-B.).

Wird der Vertrag von der Bahn aus zufälligen Gründen nicht erfüllt, also aus Gründen, welche keiner der beiden Theile zu vertreten hat, so stehen dem Reisenden die oben bei der Nichterfüllung bezeichneten Rechte mit Ausnahme des Rechts auf ganzen oder theilweisen Schadenersatz und bei verspäteter Erfüllung aus gleichen Gründen die oben bezüglich der verspäteten Erfüllung erwähnten Rechte mit Ausnahme des Schadenersatzanspruches zu (§§ 634, 636, 644 B. G.-B.).

Leistet die Bahn des weiteren nicht oder nicht rechtzeitig

aus Gründen, welche dem Reisenden zur Last fallen — und dies ist, da der Reisende wesentlich bei der Vertragerfüllung mitwirken muss, sehr häufig der Fall —, so trägt der Reisende den Schaden, insbesondere den, der ihm erwächst, weil auf diese Weise die Fahrtberechtigung durch Zeitablauf erloschen ist.

Oft trifft ein Verschulden des Reisenden mit einem solchen der Bahn zusammen; in diesem Falle wird entschieden, je nachdem die Nichterfüllung mehr auf ein schuldhaftes Verhalten der Bahn und ihrer Organe oder auf eine Nachlässigkeit, bezw. auf einen Vorsatz des Reisenden zurückzuführen ist (so z. B. bei Nichtabrufen vor Abfahrt eines Zuges und gleichzeitigem unnöthigen Verweilen des Reisenden ausserhalb der Wartesäle); gegebenenfalls wird der Schaden auf beide Parteien vertheilt (§ 254 B. G.-B.).

Wird endlich die Beförderung unmöglich — bei Unfahrbarkeit einer Strecke, völligem Kohlenmangel, Streik —, so ist ein Rücktrittsrecht vom Vertrag, Verfall des Fahrgeldes, Schadenersatzleistung die Folge, je nachdem keinerlei Verschulden, ein Verschulden des Reisenden oder ein Verschulden der Bahn die Ursache ist (§§ 323 ff. B. G.-B.); § 644 B. G.-B. trifft hier nicht zu (Steudinger, Kommentar zum B. G.-B. II S. 461). Alles dieses über die Folgen der Unterlassung Gesagte gilt jedoch nur ergänzend, nämlich für den Fall, dass die Verkehrsordnung selbst nicht besondere gegentheilige Anordnungen trifft. Anordnungen dieser Art finden sich in der Verkehrsordnung theils zu Gunsten, theils zu Ungunsten der Bahn.

Ein Schadenersatzanspruch des Reisenden wurde, auch bei Verschulden der Bahn, nicht dagegen bei Vorsatz (§ 276_3 B. G.-B.) ausgeschlossen bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft und bei Ausfall eines Zuges (§ 26 V.-O.). In diesen Fällen besteht nur ein Rücktrittsrecht des Reisenden, bei Ausfall eines Zuges innerhalb der Grenzen des § 26_4 V.-O. auch noch ein Recht auf Benutzung einer weiteren Strecke.

Weitergehende Rechte des Reisenden schaffen die §§ 14 und 19 V.-O. Nach § 14 besteht ein Recht des Reisenden auf Abänderung oder Rückgängigmachung des Vertrages, falls ein vertragsmässiger Platz im Zuge nicht angewiesen werden kann eine Bestimmung, welche über die regelmässige Verpflichtung der Bahn, ohne Rücksicht auf Bequemlichkeit die Beförderung durchzuführen, hinausgeht. In § 19 wird, gleichgültig, wer die Schuld an der Abfahrtsversäumniss zu tragen hat, eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrtberechtigung eingeräumt.

6. Ein eigenes Rücktrittsrecht der Bahn stellt § 20_1 u. $_2$ V.-O. auf.

7. Eine Befugniss des Reisenden zur Abtretung seines Rechts auf Beförderung besteht nicht; denn eine solche Abtretung könnte, da die Person des Reisenden für den Transportvertrag wesentlich ist (s. § 11_2 V.-O., ferner § 20 V.-O.), ohne Aenderung des Vertragsinhalts nicht erfolgen (§ 399 B. G.-B.). Auch die Bahn als Unternehmerin kann einer anderen den Transport nur übertragen, wenn die letztere ihre Rechtsnachfolgerin ist, aber aus dem gleichen Grunde wie oben nicht einer Bahn, die auf einer anderen Linie zur Bestimmungsstation führt. Doch handelt jede Bahn vielfach, so bei Abgabe von Fahrkarten, die den Uebergang auf andere Bahnen oder die wahlweise Benutzung verschiedener Bahnen gestatten, als Bevollmächtigte anderer Bahnen (§ 164 B. G.-B.).

Zum Schlusse möge ausdrücklich festgelegt werden, dass die Abhandlung nur das Rechtsverhältniss der Personenbeförderung, wie es in der einem Gesetze gleich zu achtenden Verkehrsordnung und in den ergänzungsweise geltenden allgemeinen Gesetzesbestimmungen sich darstellt, klar legen wollte. In wie weit die einzelnen Bahnen gemeinschaftlich (so in den Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung) oder einzeln dem Publikum ohne Rechtspflicht noch weiter entgegengekommen sind und aus Gründen nicht rechtlicher Natur entgegenkommen mussten, stand nicht zur Erörterung.

München. Direktionsassessor Weber.

Das Eisenbahnunglück bei Altenbeken.

Anlässlich des Eisenbahnunglücks bei Altenbeken wurde mehrfach wieder die Forderung gestellt, rein automatische Blockeinrichtungen einzuführen, um den Irrthümern der Blockwärter zu begegnen, welche nicht nur im obigen Falle, sondern auch bei früheren Gelegenheiten die Ursache des Unfalles geworden sind.

Dies hiesse jedoch nur ein Uebel durch ein anderes vielleicht grösseres ersetzen, da es gar keinem Zweifel unterliegt, dass die rein automatischen Einrichtungen andere viel gefährlichere Fehlerquellen besitzen, als die gegenwärtig im Gebrauch stehenden nicht automatischen, die viel häufiger bedenkliche Störungen des Betriebes hervorrufen können und werden und die um so schädlicher sind, als die Fehler schwer oder gar nicht kontrolirt werden können.

Die Vor- und Nachtheile jener Einrichtungen sind schon wiederholt auch in dieser Zeitung erörtert worden, und wurde hierbei nachgewiesen, dass die nicht automatischen Einrichtungen jenen hinsichtlich des Grades der Sicherheit weit überlegen sind.

Es erscheint daher viel richtiger, die nicht automatischen Einrichtungen zu verbessern und zu ergänzen, die ihnen noch anhaftenden Mängel zu beseitigen, als diese Einrichtungen durch rein automatische zu ersetzen. Der hauptsächlichste Unterschied beider Systeme besteht bekanntlich darin, dass bei ersterem System die Freigabe der rückwärtigen Blockstrecke durch den Blockwärter ohne Zuthun des fahrenden Zuges erfolgt, während beim rein automatischen System nur der fahrende Zug auf die Signalgebung einwirkt und die Auslösung der Signalstellvorrichtung bewirkt, so dass ein Streckenabschnitt nur dann für einen Folgezug freigegeben wird, wenn der Zug thatsächlich in den nächsten Abschnitt eingefahren und durch das an dessen Grenze stehende Mastsignal gedeckt ist.

Die gegenseitige Abhängigkeit der Blocksignale ist bei beiden Systemen die gleiche und muss es auch sein.

Bei den nicht automatischen Blockeinrichtungen lässt sich nun die Bedingung, dass nur der Zug die Möglichkeit zur Freigabe der rückwärtigen Strecke gibt, ohne weiteres erreichen, und sind derartige Einrichtungen auch bereits bei allen Blockeinrichtungen der österreichischen Staatsbahnen und mehreren österreichischen Privatbahnen ausgeführt.

Die Blockwerke (Siemens & Halske) sind durch eine „Blocksperre" ergänzt, welche mit dem Signalblock mechanisch gekuppelt und mit isolirten Fahrschienen oder sonstigen Schienenkontakten verbunden ist. Die Auslösung der Blocksperre erfolgt durch den fahrenden Zug. Insolange der fahrende Zug nicht mit den Rädern des letzten Fahrzeuges die Schienenkontakteinrichtung überfahren hat, wird die Blocksperre nicht ausgelöst und der Wärter ist ausser Stande, das eigene Blocksignal zu verschliessen und die rückwärtige Blockstrecke für einen Folgezug freizugeben.

Die leitende Verbindung zwischen der Schienenkontaktvorrichtung und der Blocksperre ist über das Blocksignal selbst oder über dessen Stellhebel geführt und ist nur geschlossen, wenn das Signal auf „frei" steht. Wenn daher ein Zug den Schienenkontakt bei Haltstellung des Blocksignals befährt, so findet die Auslösung nicht statt.

Bei dieser Anordnung ist sonach der Vortheil der rein

automatischen Einrichtung mit den wesentlichen Vorzügen der nicht automatischen Einrichtung vereinigt und bietet dieses theilweise automatische System wesentlich grössere Sicherheit, als jedes der beiden für sich. Wenn eine derartige Blocksperre aus irgend einem Grunde einmal versagt, so darf, um die volle Sicherheit aufrecht zu erhalten, der Fehler, wie beim rein automatischen System, nur durch das zur Instandhaltung berufene Organ beseitigt werden.

Dem Blockwärter ist es dann gänzlich benommen, einen Missgriff zu begehen, jedoch tritt, so wie bei der rein automatischen Einrichtung, die Nothwendigkeit ein, die Züge bis zur Behebung des Fehlers über die Haltsignale fahren zu lassen. Während aber bei der automatischen Blockeinrichtung dem Zugpersonal keinerlei Aufklärung über die Ursache der Haltstellung des Signals und keine Weisung hinsichtlich der Weiterfahrt gegeben wird, erfolgt diese bei der nicht automatischen Einrichtung durch den Blockwärter, welcher sich ausserdem durch das Telephon mit den Nachbarposten verständigen kann.*)

Wien. **Rank.**

*) Anm. der Schriftl. Der Vorschlag des Verfassers hat auch bei den preussischen Staatsbahnen Beachtung gefunden. Die Einrichtung dieses halbselbstthätigen Systems ist beispielsweise in Anwendung auf der Berliner Stadtbahn. Auf der Berliner elektrischen Hochbahn ist es, wie in Nr. 8 d. Ztg. mitgetheilt, ebenfalls in Benutzung.

Oesterreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1900.

Das statistische Departement im Eisenbahnministerium versendet soeben die „Statistik der in den im Reichsrath vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiveisenbahnen“ für das Jahr 1900. In der Anlage schliesst sich diese Veröffentlichung den statistischen Mittheilungen für die Vorjahre vollständig an, weist dagegen im finanziellen Theile insofern eine durchgreifende Aenderung auf, als den in dieser Partie des Werkes zur Darstellung gelangenden statistischen Angaben zum ersten Male die Kronenrechnung zu Grunde gelegt wurde.

Nach der vorliegenden Statistik beträgt die Gesammtlänge (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehr dienenden Lokomotiveisenbahnen in den im Reichsrath vertretenen Königreichen und Ländern mit 31. Dezember 1900 rund 19 260 km, d. i. um 443 km oder 2,36 % mehr als im Vorjahre. Von dem Zuwachs entfallen 379,8 km auf Lokalbahnen, deren Gesammtlänge sich mit Schluss des Jahres 1900 auf 5 959,9 km stellte, wovon sich 3 494,3 km im Staatsbetriebe befinden. Das im Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehende Bahnnetz erreichte zu Ende des Jahres 1900 eine Ausdehnung von 11 037 km, was gegenüber dem Jahre 1899 eine Zunahme um 2,79 % ergibt. Das staatliche Betriebsnetz entspricht 57,51 % des Gesammtnetzes der österreichischen Eisenbahnen. Unter den Privatbahnen besitzen die grösste Länge die Südbahn (1 528 km), die Staatseisenbahngesellschaft (1 364 km) und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1 309 km). Die Länge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug 2 779 km und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahre um 40 km. Von der Gesammtlänge sämmtlicher Eisenbahnen entfielen 96,32 % auf Bahnen mit normaler Spurweite und der Rest auf Schmalspurbahnen. Am dichtesten ist das Bahnnetz in Böhmen, woselbst 1 km Bahn auf 8,76 qkm, und in Schlesien, woselbst 1 km Bahn auf 8,95 qkm entfällt. Gegen das Jahr 1880 ergibt sich die stärkste Zunahme des Bahnnetzes in der Bukowina (um 316 %) und in Galizien (um 130 %).

Von der Gesammtlänge des Bahnkörpers einschliesslich der Bahnhöfe entfielen 78,91 % auf geneigte Bahnstrecken. Die Anzahl der Bahnhöfe stellte sich auf 2 822, der Haltestellen auf 1 442, der Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten auf 2 988, die Zahl der Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter betrug 1 444, jene der Aufnahmegebäude 3 080, der Wächterhäuser und dergl. 11 549.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bis Ende des Jahres 1900 aufgebrachte Anlagekapital belief sich auf 2 343 000 000 Kronen (gegenüber dem Vorjahre + 0,28 %), von welchem Betrage bis zu diesem Zeitpunkte 150 000 000 Kr. (+ 6,05 %) getilgt waren.

Der Betrag von 2 343 000 000 Kr. setzt sich zusammen aus Baudotationen und Kaufpreisen für erworbene Bahnen mit 463 000 000 Kr., Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 473 000 000 Kronen, zur Selbstzahlung übernommenen Prioritätsobligationen 1 087 000 000 Kr., kapitalisirter Rente 281 000 000 Kr. und sonst beschafftem Kapital 39 000 000 Kr. Das Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe (einschliesslich der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Lokalbahnen) beträgt 4 119 000 000 Kr. (mehr 4,08 %), wovon mit Ende 1900 339 000 000 Kr. (mehr 4,87 %) getilgt waren. Das Anlagekapital von 4 119 000 000 Kronen bestand aus Stammaktien von 914 000 000 Kr., Prioritätsaktien 80 000 000 Kr., Prioritätsobligationen 2 982 000 000 Kr. und sonst beschafften Beträgen von 142 000 000 Kr. Als noch zu emittirendes Anlagekapital verblieben mit Schluss des Jahres 1900 Aktien im Betrage von 7 959 000 Kr. und Prioritätsobligationen im Betrage von 123 294 000 Kr. Das Anlagekapital der Ende 1900 im Privateigenthum gestandenen Lokalbahnen, welche nicht von bestehenden Hauptbahnen gebaut wurden und für welche eine besondere Kapitalbeschaffung erforderlich war (2 260 km), beläuft sich auf 206 600 000 Kr.; an der Beschaffung dieses Kapitals betheiligten sich der Staat, die Länder und Interessenten durch Uebernahme von Stamm- und Prioritätsaktien mit 83 200 000 Kr., und zwar der Staat mit 13,12 %, die Länder mit 6,72 %, sonstige Interessenten mit 20,45 %.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr im Berichtsjahre neuerdings eine nicht unwesentliche Vermehrung. Gegenüber der Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen um 2,48 % stellte sich die Zunahme im Stande der Lokomotiven auf 4,08 %, jene der Personenwagen auf 3,11 % und jene der Lastwagen auf 4,39 %. Im ganzen waren vorhanden: Lokomotiven 5 363 Stück (hierunter bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen 2 617 Stück), Personenwagen 11 512 Stück (5 905) und Lastwagen 118 068 (46 384) Stück.

Die Beschaffungskosten sämmtlicher Fahrbetriebsmittel beziffern sich Ende des Berichtsjahres auf 859 348 000 Kr. (bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen auf 397 131 000 Kr.); hiervon entfielen 38,52 % auf Lokomotiven, 14,23 % auf Personen-, 46,55 % auf Lastwagen, der Rest auf Postwagen und Schneepflüge. Gegenüber dem Vorjahre weisen die gesammten Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel eine Steigerung um 4,97 % (Staatsbetrieb 5,75 %, Privatbetrieb 4,31 %) auf. Die im Jahre 1900 aufgewendeten Kosten für Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel betrugen 45 194 000 Kr., was im Vergleiche mit den bezüglichen Kosten des Jahres 1899 eine Steigerung um 15,28 % ergibt.

Von grossem Interesse sind die den bedeutenden Umfang des Eisenbahnverkehres beleuchtenden Ziffern. Es betrug hiernach die Zahl der im Berichtsjahre auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen beförderten Personen 158 098 000 (hiervon 79 911 000 auf den Bahnen im Staatsbetriebe). Die geförderten Personenkilometer betrugen 5 194 000 000; es wurde daher durchschnittlich das Kilometer Betriebslänge von 274 778 Personen (Staatsbetrieb 231 544, Privatbahnen 336 799) befahren. Im Vergleiche zum Jahre 1899 war die Zunahme des Personenverkehres sehr bedeutend, welche Erscheinung nicht allein auf die Eröffnung neuer Eisenbahnen, sondern auch auf eine beträchtliche Verkehrszunahme auf den bestehenden Bahnen zurückzuführen ist. Im ganzen wurden um 11,11 % (Staatsbetrieb 16,90 %, Privatbetrieb 5,74 %) mehr Personen befördert, d. i. für 1 km Betriebslänge 6,85 % (Staatsbetrieb 10,31 %, Privatbetrieb 4,39 %). Die Anzahl der geförderten Kilometer stieg um 6,14 %. Von sämmtlichen Reisenden (ohne Militärpersonen) benutzten 4,09 % Schnellzüge und 95,91 % Personen- und gemischte Züge. Die ausschlaggebende Bedeutung, welche bekanntlich die III. Wagenklasse für den Verkehr besitzt, wird durch folgende, das Gegenstandsjahr betreffende Angaben veranschaulicht: Es entfallen von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die I. Klasse 0,75 %, auf die II. Klasse 6,89 %, auf die III. Klasse 89,76 %, auf die IV. Klasse (nur bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec geführt) 0,08 % und auf Militärpersonen 2,52 %.

Gleich dem Personenverkehr erfuhr auch der Güterverkehr eine Steigerung. Im ganzen wurden 118 952 000 t (Staatsbetrieb 39 685 000 t) befördert; gegenüber dem Vorjahre ergibt dies eine Zunahme um 3,88 % (Staatsbetrieb 4,28 %). Von dieser Frachtenmenge wurden im Jahre 1900: 11 128 000 000 tkm gegen 10 677 000 000 tkm im Jahre 1899, mithin mehr um 4,22 %, zurückgelegt. Jedes Betriebskilometer wurde im Jahre 1900 durchschnittlich von 584 049 t (Staatsbetrieb 416 938 t, Privatbahnen 820 986 t) befahren.

Die gesammten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Eisenbahnen beliefen sich auf 628 031 000 Kronen (gleich 32 955 Kr. für 1 km), wovon 258 152 000 Kr. (gleich

23 233 Kr. für 1 km) auf die Eisenbahnen im Staatsbetrieb und 369 879 000 Kr. (gleich 46 682 Kr. für 1 km) auf die Privatbahnen entfielen. Der Personenverkehr ergab eine Gesammteinnahme von 148 600 000 Kr. Hiervon entfallen auf die I. Klasse 5,78 %, auf die II. Klasse 19,98 %, auf die III. Klasse 71,2 %, auf die IV. Klasse 0,09 % und auf Militärpersonen 2,95 %. Die durchschnittliche Einnahme für die Person und 1 km beträgt in der I. Klasse 7,65 Heller, in der II. Klasse 5,17 Heller, in der III. Klasse 2,53 Heller, in der IV. Klasse 2,81 Heller und vom Militär 1,4 Heller, insgesammt 2,86 Heller. Die Einnahme für Gepäck betrug 6 610 000 Kr., für Eilgut 19 390 000 Kr., für Frachtstückgut 68 460 000 Kr., für Wagenladungsgüter 358 430 000 Kr. Von dem Gesammtbetrage der Betriebseinnahme entfallen auf den Personenverkehr 23,66 %, auf den Gepäckverkehr und sonstige Verkehre mit Personenzügen 1,15 %, auf den Güterverkehr 72,84 %, auf sonstige Ertragsquellen 2,35 %.

Die Betriebsausgaben bezifferten sich im ganzen auf 426 788 000 Kr., an welchem Betrage die eben genannten Bahnen mit 203 081 000 Kr. betheiligt sind.

Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen sämmtlicher Bahnen eine Steigerung um 5,79 % und die Betriebsausgaben eine solche um 10,33 %. Der mit 202 640 000 Kr. bezifferte gesammte Betriebsreinertrag der Eisenbahnen ergibt für jedes Kilometer Betriebslänge einen Reinertrag von 10 633 Kronen (Staatsbetrieb 5 083 Kr., Privatbetrieb 18 441 Kr.) gegen 11 362 Kr. (Staatsbetrieb 6 004 Kr., Privatbahnen 18 524 Kr.) im Jahre 1899 und entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 3,22 % (Staatsbetrieb: Bahnen auf Rechnung des Staates 1,97 %, Lokalbahnen 1,43 %, Privatbahnen 4,36 %) gegen 3,51 % (Staatsbetrieb: Bahnen auf Rechnung des Staates 2,35 %, Lokalbahnen 1,16 %, Privatbahnen 4,65 %) im Jahre 1899.

Eine besonders eingehende Nachweisung erfuhren die im Berichtsjahre vorgekommenen Unfälle, deren Gesammtzahl sich im Vergleiche zum vorhergehenden Jahre um 77 verminderte. Sowohl unverschuldet, als auch infolge eigener Schuld verunglückten 153 Reisende, d. i. um 62 weniger als im Vorjahre. Hiervon wurden 11 Personen getödtet. Auf je 1 000 000 Reisende entfielen 0,97 Verunglückungen.

Die Anzahl der bei sämmtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete, Diener) betrug 94 843; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitt 111 124 beschäftigt.

An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen 230 609 000 Kr. ausbezahlt. Während die Zunahme der gesammten Betriebslänge der Eisenbahnen von 1899 auf 1900 2,48 % ausmachte, betrug die Steigerung im Personalstande 6,79 % und in den Bezügen des Personals 6,97 %.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 26 Pensions-, 22 Kranken- und 26 sonstige Wohlfahrtskassen, deren Vermögen sich im ganzen auf 131 491 000 Kr. belief; dasselbe erfuhr im Vergleiche zum Vorjahre eine beträchtliche Steigerung, welche bei den Pensionskassen 4,02 %, bei den Krankenkassen 2,93 % und bei den sonstigen Wohlfahrtsfonds 4,95 % betrug. An Ausgaben bestritten die Pensionskassen für Pensionen und Provisionen 15 449 000 Kr. und die Krankenkassen für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen 3 784 000 Kr., was gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 6,92 % bezw. 11,03 % bedeutet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Interpellation über das Altenbekener Eisenbahnunglück.** Wir haben in Nr. 7 S. 110 d. Ztg. die am 18. d. Mts. im Abgeordnetenhaus gehaltene Rede des Unterstaatssekretärs Fleck zwar nach dem damals veröffentlichten Parlamentsbericht wiedergegeben, da indessen nach dem jetzt vorliegenden stenographischen Bericht die Rede in mehreren wichtigen Punkten weit eingehendere Darlegungen enthält, so bringen wir diese jetzt auf Grund der stenographischen Niederschrift. Nach der Darstellung des Vorganges bei der Blockbedienung vor dem fraglichen Unfall fuhr der Herr Unterstaatssekretär fort:

„Die Folge der Zulassung des Zuges 399 in dem vom D-Zug noch besetzten Blockabschnitt war der Zusammenstoss beider Züge mit seinen so überaus beklagenswerthen Folgen.

Von den Zugbeamten des D-Zuges war dieser Zug während seines Aufenthaltes auf der Strecke nicht gedeckt worden; seine Anwesenheit auf der Blockstrecke war weder der Blockstation Keimberg, noch dem Personal des Personenzuges bekannt. In der Dienstanweisung für Zugführer heisst es:

> ‚Wenn einem Zuge ein Unfall zugestossen oder ein Zug aus anderen Gründen liegen geblieben und infolge dessen die Bahnstrecke oder das betreffende Gleis zeitweilig gesperrt worden ist, so hat der Zugführer sofort dafür Sorge zu tragen, dass die nächsten Wärterstationen die Deckung des Zuges bewirken. Er hat erforderlichenfalls in genügender Entfernung Wachen auszustellen. Bei Nebel ist auch die Auslegung von Knallsignalen nach Vorschrift zu veranlassen.‘

Die Auslegung von Knallsignalen ist auch den Bahnwärtern vorgeschrieben in dem Signalbuch für den Fall, dass bei unsichtigem Wetter die Warnungssignale, die bei Unfahrbarkeit der Strecke ausgesteckt werden müssen, nicht erkennbar sind. Sie sind mit Knallkapseln ausgerüstet ebenso wie die Zugführer und sind in der Lage, davon Gebrauch zu machen.“

Redner schilderte dann die Folgen des Zusammenstosses, erörterte die bestehenden Vorschriften über die Meldungen und die Hilfeleistung bei Unfällen und beantwortete dann die Frage des Interpellanten, welche Maassnahmen getroffen oder geplant seien, um die Wiederkehr solcher Vorkommnisse thunlichst zu verhüten, folgendermaassen:

„Es ist nicht zu verkennen, dass eine vollkommenere Gewähr gegen Versehen und Willkür der menschlichen Hand geboten wird, wenn die Entblockung des rückwärtigen Signals nicht nur von dem Zwange, dass ein Signal erst einmal auf „Fahrt“ und dann auf „Halt“ gestellt werden muss, sondern auch von der Mitwirkung des Zuges abhängig gemacht wird, und zwar so, dass der Zug nach dem Passiren des Signals erst einen Kontakt bethätigt haben muss, bevor die Entblockung durch den Wärter möglich ist. Die Technik hat das elektrische Blocksystem auch nach dieser Richtung hin schon weiter ausgestaltet, und auch auf den preussischen Staatsbahnen wird bereits mit derartigen Einrichtungen versuchsweise da vorgegangen, wo Irrungen leichter möglich sind und durch eine besonders starke Zugfrequenz die Gefahr vermehrt wird: so an den Eingängen und den Ausgängen verkehrsreicher Stationen und an Strecken, wo mehrere Bahnen nebeneinander liegen. Auf reinen Blockzwischenstationen sind sie bisher nur selten verwendet. Man hat bisher in dem Zwange, das Signal einmal auf „Fahrt“ und wieder auf „Halt“ zu stellen, und bei der überaus einfachen Handhabung und klaren und einfachen Dienstanweisung eine Gewähr gegen Versehen gefunden, besonders aber auch befürchtet, durch weitere mechanische und elektrische Einrichtungen den Betrieb zu erschweren und neue Gefahren hervorzurufen. Es liegt auf der Hand, dass die Mitwirkung des Zuges bei der Streckenfreigabe eine Reihe von Kontakten und Sperren verlangt, die trotz sorgfältiger Unterhaltung hin und wieder versagen. Bei solchen Versagern müssen die Züge Verspätungen bekommen, die ja, wie bekannt, in den weitaus meisten Fällen die mittelbare Ursache der Unfälle sind. Indessen wurde andererseits die hierdurch gebotene Verstärkung der Betriebssicherheit nicht verkannt.

Um die Gebrauchsfähigkeit zu prüfen, sind schon seit mehreren Jahren, abgesehen von der Berliner Stadt- und Vorortbahn, wo wegen der überaus dichten Zugfolge sie überall schon bestehen, 140 solcher Einrichtungen, die die Mitwirkung des Zuges bei der Streckenfreimeldung bezwecken, verlegt und die Verlegung weiterer 254 Stück schon genehmigt. In den Grundsätzen für die Einrichtung der Streckenblockung vom Jahre 1899 findet sich schon die Bestimmung, dass, wenn besondere Betriebsverhältnisse eine weitere Sicherung nöthig machen, solche durch die Mitwirkung der Züge in Aussicht zu nehmen ist. Auch nach dem Erlass vom März 1901 sind Vorrichtungen zur Mitwirkung des Zuges bei der Bedienung des Streckenendfeldes, soweit nöthig, vorzusehen und bei den Anmerkungen zum Etat zu begründen. Es besteht die Absicht, umfassendere Versuche auch auf zusammenhängenden Strecken durchzuführen und nach ihrer Bewährung mit der Einführung auf grossen frequenten Linien allgemein vorzugehen. Die hierzu erforderlichen nicht unbedeutenden Mittel werden der Verwaltung, wie wir hoffen, nicht versagt werden.

Die Verwaltung ist weiter bemüht, für die Deckung von Zügen auf freien Strecken, namentlich bei unsichtigem Wetter, noch weitere taugliche Mittel zu finden; besonders sind Versuche mit Dampfnebelhörnern, Sirenen, auch mit Leuchtkörpern in die Wege geleitet.

Die Mitführung eines Schutzwagens am Schlusse der Personenzüge ist schon wiederholt Gegenstand eingehender Erwägungen unter den Eisenbahnverwaltungen gewesen, aber bisher von der ganz überwiegenden Mehrzahl aus betriebstechni-

schen und auch aus betriebssicherheitlichen Gründen abgelehnt. Die Frage ist aber wieder aufgenommen und wird einer gründlichen Prüfung von neuem unterzogen werden. Endlich wird auch die Ausrüstung der Personenzüge mit Rettungswerkzeugen durch die Mitgabe von stärkeren Aexten und anderen zur schnelleren Beseitigung von Wagentheilen geeigneten Werkzeugen wesentlich verbessert werden. Die bezüglichen Anordnungen sind getroffen.

Die Verwaltung wird nach wie vor den Fortschritten der Technik auf dem Gebiet des Signal- und Sicherungswesens mit grösster Aufmerksamkeit folgen. Ständige Ausschüsse aus sachverständigen, praktischen Mitgliedern der Direktionen und Inspektionen sind mit der Prüfung aller Neuerungen auf diesem Gebiet fortlaufend betraut. Vom 1. April d. J. ist ja auch, wie der Herr Abgeordnete v. Savigny schon erwähnt hat, die Herren aber auch aus den Erläuterungen zum Etat entnehmen können, eine veränderte Organisation des elektrischen Signal- und Sicherheitswesens geplant, wonach in jeder Direktion ein besonderes Dezernat für diese Materie eingerichtet werden soll, und auch im übrigen eine weitere Gewähr dafür geschaffen wird, dass die Einrichtungen dem Stande der Technik und den Anforderungen des Betriebes vollauf entsprechen.

Meine Herren, ich glaube damit die Fragen des Herrn Abgeordneten v. Savigny beantwortet zu haben. Sollte ich einige Spezialien nicht berührt haben, so bitte ich, versichert zu sein, dass die Worte, die er gesprochen, im Ministerium aufmerksam gelesen werden und etwaige Anregungen, die sich daraus weiter ergeben, erwogen werden.

Im vollen Gefühl ihrer schweren Verantwortung hat die Staatseisenbahnverwaltung die Sorge für die Sicherheit des Betriebes und für die Sicherheit von Leib und Leben der Reisenden stets zu ihren ersten und ernstesten Aufgaben gerechnet und wird hierin niemals nachlassen."

— **Rechnungsführung bei Kleinbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch einen im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlichten Erlass die Regierungspräsidenten wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass den Kleinbahnunternehmern in der Regel die Verpflichtung zur Führung getrennter Betriebsrechnungen für jede besonders genehmigte Kleinbahn konzessionsmässig auferlegt werden soll. Wo diese konzessionsmässige Verpflichtung bestehe, ergebe sich im übrigen die weitere Verpflichtung der Kleinbahnunternehmer zur Vorlegung der Rechnungsabschlüsse und dazu gehörigen Unterlagen von selbst.

Wo es unterblieben ist, die oben erwähnte Verpflichtung den Kleinbahnunternehmern aufzuerlegen, soll sie, soweit erforderlich, durch einen Nachtrag zur Genehmigungsurkunde sicher gestellt werden.

An der Forderung der getrennten Rechnungsführung und Rechnungslegung für jede der besonders genehmigten Kleinbahnen soll ferner auch dann festgehalten werden, wenn der Betrieb einer solchen Kleinbahn an eine Gesellschaft, die sich mit dem Bau und Betriebe verschiedener Kleinbahnen befasst, für deren Rechnung gegen Zahlung eines bestimmten Prozentsatzes der Roheinnahmen verpachtet ist, oder wenn die Kleinbahngenehmigung einer Gesellschaft ertheilt ist, von der mehrere, nicht völlig selbständig finanzirte Kleinbahnen verwaltet werden. Insbesondere soll es auch in diesen Fällen erforderlich sein, dass die Betriebsausgaben für jede Kleinbahn nachgewiesen werden; gegebenenfalls müsste dies durch Schätzung nach einem betrieblichen oder Verkehrsmaassstabe geschehen, der von den Aufsichtsbehörden festzusetzen sein würde.

— **Belassung der Reisekosten-Pauschvergütungen bei gleichzeitigem Bezuge der gesetzlichen Reisekosten bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Im Einverständniss mit der königlichen Oberrechnungskammer haben der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister die Bestimmung getroffen, dass fortan Reisekostenpauschsummen für die Tage antheilig nicht zu kürzen sind, für die eine Berechnung der gesetzlichen Reisekosten erfolgt.

— **Der Staffeltarif für Stückgüter.** Der Einnahmeausfall, welchen die preussisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung zur Zeit infolge des Rückganges der Industrie erfährt, hat zu einer aus Leipzig an die „B. B.-Ztg." gerichteten Zuschrift Veranlassung gegeben, in welcher jene unerfreuliche Erscheinung zum grossen Theil auch auf angebliche Missgriffe in der preussischen Tarifpolitik zurückgeführt wird. In erster Linie wird als ein solcher Missgriff der für Stückgüter eingeführte Staffeltarif hingestellt, durch welchen der Normalsatz von 11 ₰ für das Tonnenkilometer bei grösseren Entfernungen nach und nach bis auf 6 ₰ ermässigt wird und auf diese Weise für weite Transporte dem Wagenladungssatze nahezu gleichkommt. Wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir den Verfasser dieser Zusendung in den Kreisen der Speditöre suchen, welch' letztere dem neuen Stückgutstaffeltarif von Anfang an eine erbitterte Feindschaft entgegen gebracht haben. Dass die Speditöre, deren Einnahmen durch den Staffeltarif und die dadurch bedingte theilweise Unterbindung des Sammelladungsverkehres beeinträchtigt wurden, der neuen tarifarischen Maassnahme eine besondere Vorliebe entgegen bringen sollten, wird ja niemand verlangen, aber es macht doch einen beinahe komischen Eindruck, wenn die erwähnte Zuschrift den Widerspruch gegen die allgemein als höchst segensreich empfundene Maassregel in die Form zu kleiden versucht, als wenn sie bei dieser Fehde das allgemeine Wohl des Handels und der Industrie wahrnehme. Die Vertretung der Interessen des Speditionsgewerbes liegt, wie diejenige aller anderen kaufmännischen Erwerbszweige, den dazu gesetzlich berufenen Korporationen, nämlich den Handelskammern, ob. Geht man aber die Berichte der deutschen Handelskammern, soweit sie sich im Laufe der letzten drei Jahre mit dieser Frage beschäftigt haben, durch, so wird man finden, dass die gedachte Tarifermässigung, wenn auch nicht überall, so doch an vielen Orten freudige Zustimmung gefunden hat. Namentlich geschah dies z B. in Bochum, wo der Bericht der Handelskammer für das Jahr 1898 die gedachte Maassregel in günstigem Sinne bespricht. Eine besonders eingehende Würdigung hat sie in dem Berichte der Handelskammer von Schweidnitz und Waldenburg aus dem gleichen Jahre gefunden, der sich darüber in folgender Weise ausspricht:

„In der Eisenbahntarifpolitik haben wir eine sehr wünschenswerthe Neuerung zu verzeichnen. Es ist dies die Einführung des Staffeltarifs für Stückgüter. Wir haben uns seit langem bemüht, Erleichterungen im Stückgutverkehre zu veranlassen, da die Frachten für Stückgut, namentlich für weitere Entfernungen, bisher ausserordentlich hoch waren. Schlesien aber leidet bei seiner Entlegenheit und bei der grossen Zahl kleinerer industrieller Betriebe, denen die Wagenladungsfrachten nicht zu Gebote stehen, unter der Höhe der Stückgutfrachten ganz besonders. Auch hatte sich das System der Sammelladungen, welches die Härte der hohen Stückgutfrachten ausgleichen sollte, nur für den Verkehr zwischen grossen Erzeugungs- und Verbrauchsmittelpunkten bewährt. Bei der Versendung nach Nebenplätzen blieben die Frachtpreise der Speditöre sehr hoch, und die Versendung erforderte so unverhältnissmässig lange Zeit, dass sich die Waarenempfänger vielfach die Benutzung der Sammelladungen verbaten. Diesen Uebelständen ist durch die Einrichtung der Staffeltarife für Stückgüter bis zu einem gewissen Grade abgeholfen. Unseres Wissens hat auch die Benutzung der Stückgutverfrachtung seit Einführung des Staffeltarifes in unserem Bezirke stark zugenommen. Namentlich wird derselbe von den Fabrikanten der Garn- und Gewebeindustrie als eine Wohlthat empfunden. . . Da diejenigen Güter, welche bisher den ‚Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter' genossen, an den Staffeltarifen nicht theilnehmen, so wird dringend befürwortet, die segensreiche Einrichtung auch auf sie auszudehnen."

Wir können dem noch hinzufügen, dass die Eisenbahnverwaltung selbst mit den durch die Staffelung der Stückguttarifsätze erzielten Ergebnissen durchaus zufrieden ist und die an diese Maassnahme geknüpften Erwartungen bestätigt gefunden hat. Aus allen Kreisen wird ständig der Wunsch nach Tarifermässigungen laut; hier ist eine solche gewährt worden, die ihre Wirkungen bis in die Schichten des Kleinhandels und der Kleinindustrie erstreckt, und jetzt wird von einer bestimmten Interessentengruppe mit allem Nachdruck behauptet, dass gerade diese Ermässigung dem gesammten Erwerbsleben einen schweren Nachtheil zugefügt habe. Es erinnert das nur allzu lebhaft an die bekannte Fabel, die mit den Worten schliesst: „Ja, Bauer, das ist ganz was anderes."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 88 909 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 818 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 96 465 und auf den Arbeitstag 16 077 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 259 und im ganzen 7 556 Doppelwagen oder 7,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Neue Verbindung München-Innsbruck.** Das Eisenbahnkomitee Wolfratshausen hat an den Landtag eine Petition gerichtet um sofortige Einführung der normalen Staatsbahntarife und möglichst baldige Uebernahme des Betriebes auf der Isarthalbahn durch den Staat und um Herstellung einer Verbindung der Isarthalbahn mit der Staatsbahn vom Bahnhof Grosshesselohe (I.-B.) nach der Haltestelle Solln und Einleitung des Verkehrs in den Centralbahnhof München, sowie um Weiterführung der Isarthalbahn über Mittenwald zur Landesgrenze im

Anschluss an die von Oesterreich geplante Bahn Innsbruck-Seefeld-Scharnitz. Nach Einführung dieser Verbesserungen verspricht sich das Komitee eine ganz bedeutende Verkehrssteigerung und eine glänzende Einnahmequelle für den Staat und glaubt deshalb die Staatsregierung dringend ersuchen zu sollen, schon heute die endgültige Erwerbung der Isarthalbahn ins Auge zu fassen, besonders da der Zeitpunkt für den Ankauf jetzt als besonders günstig zu bezeichnen ist. Zur Ueberwindung des zwischen Kochel- und Walchensee 200 m betragenden Höhenunterschiedes schlägt es die schon häufig bewährte Vereinigung der Adhäsionsbahn mit dem Zahnstangenbetrieb vor. Die Kosten der Strecke von Kochel bis zur Landesgrenze berechnen sich unter Zuhilfenahme der Zahnstange auf höchstens 8 000 000 ℳ. Die Gesammtlänge der neuen Verbindung München-Innsbruck würde 130 km, also 44 km weniger als die Kufsteiner Linie, betragen.

— **Ueber Anlage eines Hauptbahnhofes für Leipzig** ist in den jüngsten Tagen dem zur Zeit versammelten sächsischen Landtage eine Regierungsvorlage zugegangen, aus welcher folgende allgemeinere Angaben zu entnehmen sind. Nach Beschreibung der derzeit in Leipzig bestehenden Bahnhofsverhältnisse und nach Angabe der sächsischen Verkehrsstatistik wird die Geschichte des Umbauplanes mitgetheilt, woraus hervorgeht, dass schon im Jahre 1874 das Reichseisenbahnamt die Anlegung eines gemeinschaftlichen Hauptbahnhofes für Leipzig angeregt hat, die damals bestehenden vier Privatgesellschaften aber den Vorschlag der sächsischen Regierung abgelehnt haben, da der Entwurf einen Aufwand von 17 500 000 ℳ in Aussicht nahm und man diese Summe damals dafür nicht anlegen mochte. Als im Jahre 1886 die vier Privateisenbahnen in den Besitz des preussischen Staates übergegangen waren, wurde die Verbesserung der Leipziger Bahnhofsverhältnisse sofort in Angriff genommen, und es wurden wiederholt Entwürfe aufgestellt, ausgetauscht und geprüft. Erst im Juli 1898 gelangten die beiden Regierungen zu einer grundsätzlichen Einigung darüber, dass der Hauptbahnhof nur als eine Kopfstation angelegt werden könne, wenn er für die Stadt Leipzig annehmbar erscheinen solle, und dass er am besten dort anzulegen sei, wo sich jetzt bereits Bahnhofsanlagen befinden, nämlich am Georgiring zwischen Thüringer und Dresdner Bahnhof. Es ist vorläufig beabsichtigt, eine Einfahrtshalle für 26 Gleise (13 für jede Verwaltung) zu errichten und den westlichen Theil des etwa 300 m langen Gebäudes der preussischen, den östlichen Theil der sächsischen Verwaltung zu überlassen, wobei die Hauptverkehrsrichtung Nord-Süd durch Nebeneinanderlegung der Gleise von Berlin und Hof gewahrt bleiben soll. Ausser dem Antheil am Personenhauptbahnhof würde der sächsischen Verwaltung noch zufallen die Errichtung eines grösseren Güterbahnhofes, eines Uebergabebahnhofes in Plagwitz-Lindenau, der beiden Verschiebebahnhöfe in Engelsdorf (Dresdner Linie) und Gaschwitz (Hofer Linie) sowie grössere Umbauten an den bestehenden Linien. Als antheilige Kosten für den sächsischen Staat sind vorläufig 53 000 000 ℳ ermittelt worden, von welchen zunächst 14 800 000 ℳ für das Rechnungsjahr 1902/3 gefordert werden. Als Bauzeit sind 12 Jahre in Aussicht genommen, wovon die letzten 6 Jahre für Fertigstellung des Hauptpersonenbahnhofes als nothwendig bezeichnet werden.

— **Die Eisenbahnfrage in Württemberg.** Bei der Berathung des zwischen der Reichspostverwaltung und der württembergischen Postverwaltung über die Einführung gemeinsamer Postwerthzeichen getroffenen Uebereinkommens in der württembergischen Abgeordnetenkammer, das bei der Endabstimmung mit 64 gegen 17 Stimmen (Centrum) angenommen wurde, ist auch die Frage der Vereinheitlichung der deutschen Staatseisenbahnen wieder gestreift worden. Der Mitberichterstatter Vizepräsident Dr. v. Kiene (Centrum) führte in dieser Beziehung aus: „Das Aufgeben der eigenen Briefmarke wird ihre moralischen Wirkungen auf anderen Gebieten äussern, vor allem auf dem Gebiet der Eisenbahnfrage. Der Schritt, den wir heute gutheissen sollen, würde zu Folgen führen, welche auch die Regierung und die uns gegenüberstehenden Fraktionen nicht wollen. Gleich in den ersten zwei Tagen, als das Abkommen bekannt war, ist in norddeutschen und in vielen süddeutschen Zeitungen gesagt worden, jetzt sei Aussicht geschaffen auch für die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens. Der Herr Ministerpräsident hat uns in der Kommission wohl gesagt, die Regierung denke nicht daran, die Eisenbahnselbständigkeit aufzugeben, es sei auch kein Zusammenhang zwischen diesem Abkommen und der Eisenbahn. Ich erkenne das an, ich bin überzeugt, dass die Regierung so gewillt ist, aber beim besten Willen wird sie nicht imstande sein, der Macht der Konsequenzen sich entgegenzustellen. Das möchte ich heute hier aussprechen. Freilich Freiherr v. Wöllwarth will ja das alles. (Freiherr v. Wöllwarth: Ja. Heiterkeit.) Ich warne also diejenigen, welche das nicht wollen, auf diese Spuren zu treten. (Gröber, Centrum: Sehr gut.) Endlich möchte ich noch bemerken: Es ist doch ein eigenes Vorgehen, dass Württemberg, das doch ganz das gleiche Recht zu schützen hat, wie Bayern, den Nachbarstaat isolirt und vereinsamt hat. Mit Recht hat der Referent in der bayerischen Kammer sein Bedauern über dieses Vorgehen ausgesprochen und gesagt, der Erhaltung der Selbständigkeit werde das nicht dienen.“ (Sehr wahr!) Gegen diese Ausführungen wendet sich der Berichterstatter Liesching (Volkspartei) und erbittet eine Aeusserung der Regierung bezüglich etwaiger Folgerungen für die Eisenbahnfrage. Bayern thäte besser, auf dem Verkehrsgebiet moralische Eroberungen zu machen, als die Haltung Württembergs zu bedauern. Ministerpräsident Dr. v. Breitling gibt die Erklärung ab, dass, falls es sich bei der Eisenbahn einmal um einen die Selbständigkeit der württembergischen Verwaltung irgendwie berührenden Vertrag handeln sollte, die Regierung sich für verpflichtet halten würde, nicht nur ein Benehmen mit den Ständen, sondern deren förmliche Zustimmung herbeizuführen.

— **Württembergische Nebenbahnvorlage.** Im Bericht der volkswirthschaftlichen Kommission der Kammer der Abgeordneten über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen und die Beschaffung von Geldmitteln hierfür in der Finanzperiode 1901/02, wird beantragt, die in Art. 1 geforderten ersten Raten für die Bahnen Laupheim-Schwendi und Rossberg-Wurzach (letztere unter der Bedingung eines baaren Baukostenbeitrags der Gemeinde Wurzach), ebenso die in Art. 2 vorgesehenen letzten Raten für die Bahnen Biberach-Ochsenhausen, Güglingen-Leonbronn, Beilstein-Heilbronn, endlich die in Art. 3 bis 5 vorgeschlagenen Staatsbeiträge für die Bahnen Jagstfeld-Neuenstadt, Amstetten-Gerstetten, Schorndorf-Welzheim, Vaihingen-Enzweihingen, Tübingen-Herrenberg, Kirchheim-Weilheim zu genehmigen. Die Kommission wünscht, dass die Regierung neben der Bahn Schorndorf-Welzheim auch das Projekt Welzheim-Gmünd prüfe und gleichzeitig mit der Bahn Tübingen-Herrenberg auch eine Bahn Böblingen-Weil im Schönbuch zur Ausführung bringe.

— **Bau des zweiten Gleises auf der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim.** Mit Note des württembergischen Staatsministeriums vom 20. d. Mts. ist dem Präsidium der Kammer der Abgeordneten der Entwurf eines Nachtrags zu dem Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen und die Beschaffung von Geldmitteln hierfür in der Finanzperiode 1901/02, zur weiteren Behandlung zugegangen. Er bezweckt die Aufnahme eines weiteren Artikels in diesen Gesetzentwurf, worin für den Bau eines zweiten Gleises auf der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim als erste Rate aus Anlehensmitteln 1 000 000 ℳ bestimmt werden.

— **Stuttgarter Verkehrsblatt.** Die Stuttgarter Strassenbahnen beabsichtigen in Verbindung mit der Geschäftsstelle für Eisenbahnveröffentlichungen — Herausgeber der württembergischen Eisenbahnzeitung — ein Verkehrsblatt täglich erscheinen zu lassen, welches durch unentgeltliche Vertheilung in den Strassenbahnwagen seine Verbreitung finden soll. Das Blatt ist dazu bestimmt, insbesondere der Erörterung der Stuttgarter Verkehrsangelegenheiten zu dienen und die Klärung wichtiger Fragen auf diesem Gebiet anzubahnen.

— **Der Jahresbericht über die badischen Staatseisenbahnen für 1900** sowie über die Verwaltung der Bodensee-Dampfschifffahrt gibt die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen am Jahresschlusse auf 1 582 (1 559) km an; es wurden im Berichtsjahre die Linien Käferthal-Mannheim Industriehafen-Waldhof und Eppingen-Steinsfurth dem Verkehr übergeben. Es waren doppelgleisig 655 (651) km. Das verwendete Anlagekapital betrug 541 932 119 (516 127 430) ℳ oder auf 1 km der Eigenthumslänge 349 021 (336 307) ℳ. An Betriebsmitteln waren im Bestande 700 (648) Lokomotiven, 1 657 (1 619) Personenwagen und 12 020 (11 513) Güterwagen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 35 188 965 (33 156 419), darunter in I. Klasse 193 794 (172 978), in II. Klasse 1 636 109 (1 560 795) und in III. Klasse 13 765 198 (13 212 966). An Personenkilometern wurden zurückgelegt 703 955 532 (658 476 426), und jede Person durchfuhr mithin im Durchschnitt 20,01 (19,86) km. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr ergaben 22 018 666 (20 617 095) ℳ, und die durchschnittliche Tageseinnahme an Personenfahrgeld war 60 325 (56 485) ℳ. Auf die einzelne beförderte Person entfielen dabei 0,63 (0,62) ℳ. Die Einnahmen aus dem Gepäck-, Expressgut-, Milch-, Fahrzeug- und Viehverkehr ergaben 3 017 707 (2 919 004) ℳ, diejenigen aus dem Güterverkehr 43 349 456 (41 368 554) ℳ. Eine Tonne brachte durchschnittlich 3,20 (3,23) ℳ Fracht ein. Die Gesammteinnahmen betrugen 82 342 806 (70 658 903) ℳ. Dagegen stellten sich die Ausgaben auf 60 506 406 (46 002 247) ℳ und betrugen durchschnittlich für jedes Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 165 771 (126 280) ℳ. Es wurde hiernach ein Einnahmeüberschuss erzielt von 21 438 357 (24 225 252) ℳ, und das Verhältniss der Ausgaben zu den Ein-

nahmen stellte sich auf 72,02 (65,10) %. Die aus dem gesammten Anlagekapital erzielte Rente betrug 4,09 (4,84) %. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 km betrug für 1 Person 3,13 (3,13) ₰, für 1 t Gut 4,03 (4,21) ₰. Die Gesammtzahl der durch Unfälle beim Betriebe Getödteten betrug 47 (34), der verletzten Personen 292 (86). Die erhöhte Zahl ist auf das Unglück am Karlsthor in Heidelberg zurückzuführen. Von den 339 Verunglückungen entfielen auf 1 000 000 Zugkm 16,48, auf 1 000 000 Wagenachskilometer 0,48, auf je 10 000 Züge aller Art 5,58.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahn-Bauinspektor Koopmann bei der oldenburgischen Staatsbahn ist der Titel Oberbauinspektor verliehen worden.

Oesterreich.

— **Betriebsergebnisse der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate November 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 729 860 Personen und 11 185 645 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 54 626 281 Kr., das ist für das Kilometer 2 774 Kr. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 765 788 Personen und 11 349 955 t Güter 54 693 872 Kr. oder für das Kilometer 2 827 Kr.; es ergibt sich daher für den Monat November 1901 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,9 %. — In der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 157 199 386 Personen und 99 703 455 t Güter, gegen 147 128 684 Personen und 99 568 380 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf 562 417 449 Kr., im Jahre 1900 auf 563 704 858 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten 1901 19 535 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1900 dagegen 19 166 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer der vorerwähnten Zeit 1901 auf 28 790 Kr., gegen 29 412 Kr. im Jahre 1900, d. i. um 622 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das Jahr 1901 auf 31 407 Kr., gegen 32 086 Kr. im Jahre, d. i. um 679 Kr., mithin um 2,1 % ungünstiger.

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten 11 Monaten 1901 ergibt sich gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt 1900 bei der:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . (14,0 %)
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . (6,8 „)
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A . . . . (4,8 „)
Eisenbahn Wien-Aspang . . . . (4,7 „)
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . (2,5 „)
Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . . (2,5 „)

Eine bedeutendere Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten 11 Monaten des Vorjahres weisen gegen den gleichen Zeitraum 1900 aus die böhmische Nordbahn und die österreichischen Südbahnlinien (je 3,1 %), die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3,7 %), die Graz-Köflacher Eisenbahn (5,7), die süd-norddeutsche Verbindungsbahn (5,8 %) und das Ergänzungsnetz der österreichischen Nordwestbahn (9 %).

— **Oesterreichische Staatsbahnen.** Im Monate Dezember 1901 wurden im Personenverkehre 4 394 400 Kr., im Güterverkehre 13 426 700 Kr., somit im ganzen 17 821 100 Kr. vereinnahmt. Gegenüber dem Erfolge des Monats Dezember 1900 zeigen diese Ergebnisse eine Mindereinnahme im Personenverkehre von 62 207 Kr. (+ 408 069 Reisende), im Güterverkehre von 150 989 Kr. (+ 24 515 t). Das ungünstige Ergebniss des Personenverkehrs bei den westlichen Staatsbahnen findet seine Begründung in den schlechten Witterungsverhältnissen des Dezember, durch welche besonders der Verkehr in den Weihnachtsfeiertagen stark benachtheiligt wurde. Bei den östlichen Staatsbahnen hatten die Direktionsbezirke Lemberg und Stanislau einen etwas lebhafteren Personenverkehr, welcher die bei der Staatsbahndirektion Krakau hervorgetretene Mindereinnahme wieder ausglich und noch ein kleines Mehrerträgniss bewirkte. Der grosse Ausfall in den Einnahmen aus dem Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen stammt nicht so sehr aus dem Rückgang der verfrachteten Mengen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, als vielmehr aus ungewöhnlich hohen Lastvorschriften für die Staatsbahnen aus kartellirten Verkehren her, welche im Berichtsmonate zur Durchführung gelangten. Auf dem östlichen Staatsbahnnetze kamen grössere Mengen von Mais und Getreide aus Russland und Rumänien zur Verfrachtung, und zeigte auch die Beförderung von Rohöl, Petroleum, Baumaterialien und lebenden Thieren eine merkbare Zunahme. Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1901 betragen die Einnahmen der Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn 238 718 200 Kr. (+ 3 127 390 Kr. gegen das Vorjahr), die Einnahmen der Wiener Stadtbahn allein 5 171 500 (+ 584 518) Kr. und die Einnahmen der Staatsbahnen ohne die Wiener Stadtbahn 233 546 700 (+ 2 542 872) Kr.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf Lokalbahnen.** Bei einer Anzahl von Lokalbahnen ist die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den Personenzügen in Aussicht genommen. Sie ist bisher mit 25 km in der Stunde festgesetzt und soll bis zu 35 km erhöht werden. Zunächst würde diese Erhöhung auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen in jenen Strecken platzgreifen, auf denen diese Maassregel ohne Mehrkosten, welche durch Bestellung von Wächtern, Errichtung von Zugschranken und dergl. verursacht werden, durchführbar erscheint. Auch von mehreren im Privatbetriebe stehenden Lokalbahnen, so der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, ist eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit geplant.

— **Der Kraftwagen im Eisenbahnbetriebe.** In den nächsten Wochen wird der von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung in Bestellung gegebene Daimlerwagen zur Ablieferung gelangen. Er soll, wie gemeldet wird, auf der Vorortlinie der Wiener Stadtbahn Heiligenstadt-Hütteldorf in probeweise Verwendung genommen werden. Diese Linie eignet sich deshalb in besonderem Grade für die Versuche, weil der Personenverkehr auf ihr kein starker ist, so dass es leicht sein wird, eine Reihe von Dampfzügen in dieser Strecke durch den Kraftwagen zu ersetzen, ohne dass die Abwickelung des Verkehres darunter leiden würde. Der neue Daimlerwagen wird 40 Personen fassen. Wenn dieser Versuch ein zufriedenstellendes Ergebniss liefert, soll dem Vernehmen nach diese Betriebsart auch auf anderen hierfür geeigneten Strecken des Staatsbahnnetzes eingeführt werden.

— **Elektrische Untergrundbahn in Triest.** Wie der „Elektrotechniker“ berichtet, ist in Triest der Bau einer elektrischen Untergrundbahn geplant. Die Linie derselben soll vom Holzplatze (Piazza Legna), dem topographischen Mittelpunkte des Stadtgebietes, ausgehen und durch zwei Tunnel nach St. Andrea führen, wo sie in der Nähe des städtischen Gaswerkes zu Tage tritt. Die Baukosten sind auf 1 800 000 Kr. veranschlagt, worin Grund- und Gebäudeeinlösungen einbegriffen sind. Die Gesammtstrecke der Bahn wird 8,45 km betragen.

— **Allgemeine österreichische Kleinbahngesellschaft.** Der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft in Berlin ist die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Allgemeine österreichische Kleinbahngesellschaft“ mit dem Sitze in Wien ertheilt worden, und wurden deren Satzungen genehmigt. Den Inhalt des Wirkungskreises dieser Aktiengesellschaft bildet zunächst die Konzession für die elektrische Strassenbahn in Laibach, welche bereits der Vollendung nahe ist. Das Anlagekapital dieser Kleinbahn ist mit 1 200 000 Kr. festgesetzt und es wird demgemäss auch das Kapital der neuen Kleinbahngesellschaft zunächst diesen Betrag nicht überschreiten. Doch ist die neu errichtete Gesellschaft berechtigt, auch die Konzessionen anderer in Oesterreich befindlichen Kleinbahnen zu erwerben sowie den Betrieb derartiger Bahnen zu übernehmen oder die Umwandlung bestehender Kleinbahnen auf elektrischen Betrieb durchzuführen und demgemäss im Bedarfsfalle auch ihr Kapital bis zu 2 000 000 Kr. zu erhöhen.

— **Eisenbahnfachunterricht.** Der Minister für Kultus und Unterricht hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister der an der Handelsakademie in Linz vorläufig eröffneten Abtheilung für den Eisenbahnfachunterricht auf die Dauer der Schuljahre 1901/1902 und 1902/1903 das Oeffentlichkeitsrecht verliehen.

Ungarn.

— **Die Entwickelung der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1901.** Nach den im „Pester Lloyd“ veröffentlichten Angaben wurden im Jahre 1901 insgesammt nur 166,9 km neue Bahnen in Ungarn dem Betrieb übergeben, und zwar die schmalspurige Lokalbahn Agram-Podsuset-Sambor, die Strecke Noskovci-Drauufer der Lokalbahn Szent-Lörincz-Slatina-Nasic, die Lokalbahn Nagy-Tapolcsány-Bossány-Trencsin, die Lokalbahn Ruma-Klenak, die Lokalbahn Vinkovci-Zupanje-Saveufer, endlich die Losonczer Regionallokalbahn.

Die erstgenannte schmalspurige Bahn, welche sich an das innerstädtische Strasseneisenbahnnetz der Stadt Agram anschliesst, ist berufen, den Lokalverkehr der Stadt selbst zu heben. Durch die Eröffnung der Flügellinie Noskovci-Drauufer ist eine neue Umschlagstelle geschaffen worden, welche mit der weiteren Schiffbarmachung der Drau an Bedeutung gewinnen wird. Durch den Ausbau der Lokalbahn Nagy-Tapolcsány-

Bossány-Trencsin ist den in jener Gegend aufgedeckten Braunkohlengruben ein weites Absatzgebiet eröffnet worden. Die von Ruma nach Klenak führende Bahn wird zur Hebung des Verkehres mit Serbien wesentlich beitragen. Von wesentlicher Bedeutung für die Ausfuhr von Werk- und Bauholz sowie von Eichenhölzern für Schiffbau aus den Holzschlagrevieren der Staatsforste bei Andriasevci und Gradiste wird die Lokalbahn Vinkovci-Zupanje-Saveufer dienen, auf welcher das Holz zur Save gelangend, auf dem billigen Wasserwege bis Zimony und weiterhin auf der Donau nach den Balkanstaaten befördert werden kann. Die beiden Linien Losoncz-Poltár und Ipoly-Berzencze-Katalinhuta der Losonczer Regionallokalbahn sind für die zum Verkehrsbereich derselben gehörende Gegend von grosser wirthschaftlicher Bedeutung. Eisenwerke, Glasfabriken, Thon- und Chamottewaarenfabriken werden erst durch Eröffnung der Bahn in die Lage versetzt, eine erspiessliche Thätigkeit zu entfalten, und auch die dortigen grossen Waldbestände gelangen erst durch die Bahn zum vollen Werthe. Durch diese Lokalbahnen ist das Anlagekapital des ungarischen Bahnnetzes um mehr als 8 000 000 Kr., die Länge desselben auf 17 268 km gewachsen.

Zur Hebung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Eisenbahnen wurde auch im vergangenen Jahre der Stand der Fahrbetriebsmittel erheblich vermehrt. Bei einem Vergleiche mit dem Stande der Fahrzeuge der genannten Bahnen zu Ende des Jahres 1900 ergibt sich ein Zuwachs von 78 Lokomotiven, 158 Personen- und 3 633 Güterwagen.

Was die Entwickelung des Verkehres betrifft, so ist die Zahl der beförderten Personen bei den Hauptbahnen um etwa 800 000 (42 200 000 gegen 41 400 000 Personen) gestiegen. Die beförderte Gütermenge ist dagegen bei den Hauptbahnen von 27 870 000 t auf 27 350 000 t zurückgegangen. Dementsprechend gestalteten sich auch die Einnahmen der Hauptbahnen. Sie sind im Personenverkehr von 54 700 000 Kr. im Jahre 1900 auf 55 000 000 Kronen im Jahre 1901 gestiegen, dagegen im Güterverkehr von 178 200 000 Kr. auf 174 000 000 Kr. zurückgegangen. Die angeführten Zahlen weisen demnach eine mässige Steigerung des Personenverkehres, dagegen aber, mit wenigen Ausnahmen, einen Ausfall im Waarenverkehr auf, welches Verhältniss sich auch in den Endsummen über den Verkehr sämmtlicher Bahnen gleichbleiben dürfte, so dass die Anzahl der im Jahre 1901 auf den ungarischen Eisenbahnen beförderten Personen die des Vorjahres, welche mehr als 64 000 000 betrug, übersteigt, die Menge der beförderten Güter jedoch hinter jener des Jahres 1900, die rund 36 000 000 t betragen hat, zurückgeblieben ist. Neben der schlechten Ernte trägt an dem Rückgang des Güterverkehres hauptsächlich die Abnahme der Kohlenausfuhr schuld, welcher im Vorjahre infolge der Arbeiterausstände in Oesterreich ausserordentlichen Umfang angenommen hatte, im Jahre 1901 aber auf den ungarischen Staatseisenbahnen allein um nahezu 15 000 Wagenladungen zurückgegangen ist.

Bedeutsam für die Regelung des Frachtengeschäftes zwischen den ungarischen Eisenbahnen und dem Publikum ist das mit Gesetzartikel XXV vom Jahre 1901 eingeführte Pariser Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Im Interesse des verfrachtenden Publikums lag es, den mannigfachen Vortheilen, welche das genannte Zusatzübereinkommen im internationalen Verkehr bietet, auch im innerungarischen Verkehr Geltung zu verschaffen, was durch die Einführung eines Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement geschehen ist. Mit diesem (übereinstimmend auch für Oesterreich hinausgegebenen) Nachtrage wurden nicht nur die neuen Bestimmungen des Zusatzübereinkommens in das Betriebsreglement aufgenommen, sondern auch die thunlichste Uebereinstimmung des Betriebsreglements mit der neuen deutschen Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 hergestellt.

Wesentliche Aenderungen oder Reformen im Eisenbahntarifwesen hat das Jahr 1901 nicht gebracht, doch war das ungarische Handelsamt stets bemüht, durch unabweislich nöthige Tarifbegünstigungen Handel, Industrie und Landwirthschaft zu unterstützen.

— **Tarifbegünstigung für Melasse.** Da die Viehfütterung mit Melasse sich in Oesterreich und im Auslande schon seit längerer Zeit bewährt hat und in neuerer Zeit auch in Ungarn zunehmende Verbreitung findet, haben sich die landwirthschaftlichen Kreise mit der Bitte an den ungarischen Handelsminister gewendet, die Verwendung dieses Futtermittels im Interesse der ungarischen Viehzucht durch Tarifbegünstigungen zu unterstützen. Mit Rücksicht darauf, dass auch andere Kraftfuttermittel, wie z. B. Kleie, Reisabfälle usw., ebenfalls begünstigt tarifirt werden, wurde namentlich für die Kleingrundbesitzer, welche den Artikel in grösseren Mengen zu beziehen nicht imstande sind, auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen die einem 40 prozentigen Nachlass entsprechende Erleichterung gewährt, dass bei Aufgabe in beliebigen Mengen anstatt der Sätze der Stückgutklasse II jene der Wagenladungsklasse A berechnet werden. Da jedoch Melasse auch anderweitige Verwendung findet, ist die Begünstigung an die Vorweisung von Legitimationen gebunden, zu deren Ausfolgung die landwirthschaftlichen Körperschaften ermächtigt wurden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Monate November 1901 im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Jahres 1900 wie folgt:

Hauptbahnen	im November 1901 Kr.	gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	18 051 700	— 268 072
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 365 442	— 64 293
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	238 275	+ 23 466
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . .	1 054 580	— 60 630
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	96 365	— 49 090
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	86 200	— 18 208
Hauptbahnen zusammen	20 892 542	— 436 827
Lokalbahnen „	3 115 017	+ 135 061
insgesammt	24 007 559	— 301 766

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9 376,9 (+ 75,6) km, jene der Lokalbahnen 8 313,4 (+ 161,8) km. Seit Jahresbeginn 1901 belaufen sich die Einnahmen sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen auf 242 554 149 (— 2 203 750) Kr. Bei den Hauptbahnen ergibt sich eine Mindereinnahme von 3 309 622 Kr., während die Lokalbahnen eine Mehreinnahme von 1 105 872 Kr. aufweisen.

— **Die weiblichen Angestellten der ungarischen Staatsbahnen** haben beschlossen, dem Handelsminister eine Denkschrift zu überreichen, in welcher um Verbesserung ihrer Lage gebeten wird. Die Forderungen bestehen in einer Regelung der Gehälter und der Ruhegelder. Das Anfangsgehalt soll von nun an 1 000 Kr. jährlich betragen, die höchste Pension nach 27 jähriger Dienstzeit mit 2 000 Kr. im Jahre festgestellt werden. Nach 30 Dienstjahren soll das volle Gehalt als Ruhegeld gewährt werden.

— **Eisbeförderung vom Csorbasee.** Die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, als Eigenthümerin der Csorbaer Zahnradbahn, und die Direktion der an die Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn anschliessenden ungarischen Staatsbahnen haben bereits die entsprechenden Vorkehrungen zur raschen Beförderung der Eissendungen vom Csorbasee getroffen, deren Absatzgebiet sich bei dem herrschenden Eismangel weit über die Grenzen Ungarns hinaus erstreckt.

Uebrige europäische Länder.

— **Platzwahrung auf den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat folgende Verfügung erlassen: „Es ist verboten, den in einem Wagen schon regelmässig von einem anderen Reisenden belegten Platz einzunehmen.“ Das Recht auf den Platz wird sich also künftig nicht allein auf den guten Gebrauch, sondern auf einen amtlichen Erlass stützen. Auf drei Netzen, dem der Staatsbahn, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Westbahn, sind schon Versuche mit numerirten Plätzen gemacht oder angekündigt. Alle Gesellschaften werden nunmehr entsprechende Schritte thun müssen.

— **Die Rechtslage der Pariser Stadtbahn.** Die Pariser Stadtbahn wurde bisher juristisch als eine Trambahn angesehen und die auf die Polizei der Trambahnen bezüglichen Reglements von den Gerichten auf sie angewendet. Diese Rechtsprechung ist nun durch ein Urtheil der Pariser Straf-Berufungskammer geändert worden, welche die Stadtbahn als eine Eisenbahn erklärte. Zur Begründung wird angeführt, dass die Herstellung dieses Schienenweges durch das Gesetz vom 30. März 1898, nach Prüfung des Plans durch den Generalrath der Brücken und Chausseen und durch den Staatsrath, gemäss den Vorschriften des Gesetzes vom 11. Juni 1880 als „von öffentlichem Nutzen“ erklärt worden sei. Diese Förmlichkeiten, so sagt das Urtheil, würden nicht beobachtet worden sein, wenn es sich nur um eine Trambahn gehandelt hätte.

— **Die französischen Lokomotivanschaffungen.** Aus Anlass der Ablieferung der bayerischen Maschinen an die französische Ostbahn werden die Bestellungsverhältnisse der französischen Eisenbahnen in der Pariser Presse noch verschiedentlich und bitter erörtert. Der „Temps“ beklagt, dass in den Jahren

1900 und 1901 für fast 40 000 000 Fr. Eisenbahnfahrmaterial im Auslande gekauft sei. Die Herstellungskosten seien im Lande so theuer geworden, dass die französischen Maschinen auf dem Weltmarkte überhaupt nicht in Wettbewerb treten könnten. Die Herstellungskosten seien im Jahre 1897 für eine Personenzugmaschine um 26 %, für eine Güterzugmaschine um 17 % im Elsass geringer gewesen, als in Frankreich; eine Maschine amerikanischen Systems, in den Vereinigten Staaten gebaut, kam im Jahre 1900 um 30 % billiger als in Frankreich, und im vorigen Jahre wurden bayerische Maschinen auch um 17 % billiger geliefert. So sei die französische Maschinenindustrie nur auf den ohnedies gefährdeten inländischen Markt beschränkt. Und da wirkte die Unregelmässigkeit der Bestellungen und das Abhängigkeitsverhältniss zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Staat ausserordentlich störend. Die Gesellschaften brauchen zu den Anschaffungen die Zustimmung des Staates, auf dessen Finanzen sie infolge der Verträge zurückwirken. Vor zwei Jahren wurden, wie der „Temps“ ausführt, plötzlich die Gesellschaften zur Anschaffung von 484 Lokomotiven, 2 372 Personenwagen und 9 000 Güterwagen ermächtigt. Diese Bestellung hätte die französischen Werkstätten bei voller Arbeit 1½ Jahre beschäftigt. Die vorangegangenen fünf Jahre hatten sie so zu sagen nichts zu thun, und nun sollte mit einem Mal in wenigen Monaten ihre Leistungsfähigkeit verdoppelt werden. Zumal gerade allgemein grosse Lebhaftigkeit im Wirthschaftsleben war, musste ein grosser Theil der Bestellungen in das Ausland gegeben werden. Diese Handlungsweise sei höchst beklagenswerth. Die französischen Fabriken könnten erhebliche Vergrösserungen ihrer Anlagen nicht wagen, weil sie nicht wissen, ob sie genügend und regelmässig Bestellungen bekommen. Der „Temps“ verlangt zur Abhilfe, man solle es machen, wie in anderen Ländern, wo die Bestellungen für magere und fette Jahre ziemlich ausgeglichen und der heimischen Industrie dauernde und sichere Beschäftigung gewährt wird. Das ist bekanntlich bei den deutschen Staatsbahnen möglichst der Fall.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die Generaldirektion hat verfügt, dass bei ihr und den Kreisdirektionen die Arbeitszeit von 8 bis 12 und von 2 bis 6 Uhr dauert. An den Sonnabenden und den Tagen vor einem Feiertage wird um 5 Uhr geschlossen. Der Sonntag ist in der Regel ganz frei; wenn dringende Geschäfte zu erledigen sind, soll nur das erfahrungsgemäss zu ihrer Erledigung nothwendige Personal einberufen werden. — Im Wettbewerb für das Dienstgebäude der Bundesbahnverwaltung in Bern sind nicht weniger als 90 Entwürfe eingereicht. Das Preisgericht hat vier Bewerbern Preise zuerkannt, auch einen ersten Preis, ist aber der Ansicht, dass keiner der vorliegenden Pläne sich zur Ausführung eigne; doch werde ein dem Programm entsprechendes Projekt nach den besten Entwürfen ausgearbeitet werden können. Die Pläne sind bis 9. Februar im Gewerbemuseum zu Bern öffentlich ausgestellt. — Bei der Kreisdirektion 3 (Zürich) ist laut deren erster erlassener Dienstvorschrift Direktionspräsident Birchmeier Vorsteher des Betriebsdepartements und Stellvertreter des Baudepartements, Direktor Hafner Vorsteher des Finanz- und Rechtsdepartements und Vizepräsident Mezger Vorsteher des Baudepartements und Stellvertreter des Finanz- und Rechtsdepartements.

— **Betriebsergebnisse schweizerischer Eisenbahnen in 1901.** Die Nordostbahn vereinnahmte im abgelaufenen Jahre rund 27 400 000 Fr., gegen 29 000 000 Fr. im Jahre 1900 und verausgabte 17 400 000 gegen 16 500 000 Fr. Der Einnahmeüberschuss ist mit 9 966 060 Fr. um 2 492 029 Fr. geringer als im Vorjahre. — Die Jura-Simplonbahn vereinnahmte im ganzen Jahre 35 348 115 Fr. gegen 35 263 293 Fr. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben für Dezember sind noch nicht mitgetheilt. — Die Einnahmen der Vereinigten Schweizerbahnen im Jahre 1901 betrugen 11 394 969 Fr. gegen 11 806 649 Fr. im Vorjahre; der Ueberschuss beläuft sich auf 4 584 166 Fr. gegen 5 274 002 Fr. — Die Centralbahn vereinnahmte 18 800 000 gegen 19 200 000 Fr.

— **Die Generalabonnements der schweizerischen Eisenbahnen** ergaben 1901 eine Einnahme von 4 674 988 Fr., d. i. 242 876 Fr. mehr als 1900.

— **Schmalspurige Eisenbahn von Alpnachstadt nach Altdorf.** Für diese von der Brünigbahn nach der Gotthardbahn gehende 42 km lange Linie, deren Baukosten auf rund 8 500 000 Fr. veranschlagt sind, beantragt der schweizerische Bundesrath einem schweizerisch-französischen Initiativkomitee die Konzession zu ertheilen.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Generalversammlung der Aktionäre hat ohne Erörterung fast einstimmig den von der Verwaltung mit dem Bunde abgeschlossenen Rückkaufsvertrag gutgeheissen.

— **Eisenbahnen im Kanton Bern.** Nach einem den „Berl. N. Nachr.“ aus Bern zugegangenen Telegramm unterbreitete der dortige Regierungsrath dem bernischen Grossen Rath einen Gesetzentwurf, betreffend die Betheiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnen. Er sieht die Betheiligung des bernischen Staates an 22 neuen Linien vor, darunter Frutigen-Brieg, die Lötschbergbahn, die rechtsufrige Brienzer Seebahn, die Simmenthalbahn nach Saanen-Waadt, die Linien Münster-Biel und Münster-Solothurn. Die Betheiligung geschieht durch Aktienübernahme, welche betragen darf: für die Lötschbergbahn 25 % des gesammten Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brieg, für alle übrigen Linien 40 % des Anlagekapitals der auf dem bernischen Gebiete gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 70 000 Fr. für das Kilometer bei den Normalbahnen, 40 000 Fr. bei den Schmalspurbahnen. Bei den Normalbahnen kann ausserdem eine besondere Betheiligung des Staates bis 100 000 Fr. für das Kilometer der auf bernischem Gebiete liegenden Tunnelstrecke gewährt werden. Für die Simmenthalbahn darf die Aktienbetheiligung 60 % der Anlagekosten betragen, für die Münster-Biel- und Münster-Solothurnbahn kann der Grosse Rath die Staatsbetheiligung ebenfalls erhöhen. Der Grosse Rath ist zu ermächtigen, die erforderlichen Mittel auf dem Wege des Anlehens zu beschaffen; er ist ausserdem ermächtigt, der betreffenden Bahngesellschaft verzinsliche Vorschüsse bis zur Höhe von 10 % des Anlagekapitals zu machen. Der Gesetzentwurf unterliegt der Genehmigung durch den Grossen Rath und der Volksabstimmung.

— **Schwierigkeiten beim Bau des Simplontunnels.** Seit mehr als drei Monaten wickelt sich im Simplontunnel ein gewaltiges Ringen zwischen Natur und Technik ab. Zuerst hat das plötzliche Hervorbrechen grosser Wassermassen die Bohrungsarbeiten auf 2½ Monate unterbrochen. Nachdem nach langen Arbeiten die Fluthen bewältigt und kanalisirt werden konnten und es den Arbeitern möglich gemacht wurde, wieder bis an das Ende des Schachtes zu gelangen, um die Bohrarbeiten fortzusetzen, beginnt nun das Gestein selbst den Fortschritt der Arbeiten zu gefährden. Nach Ueberschreitung des sechsten Kilometers in der Tunnelbohrung an der Nordseite ist man auf eine hauptsächlich aus Glimmerschiefer bestehende, sehr elastische und sickernde Steinschicht gestossen, welche von vielen Wasserspalten zerrissen ist. Wegen der überaus leichten Brüchigkeit dieser Schicht ist man gezwungen, den Schacht mit Gerüsten zu stützen, welche aber, wenn sie auch noch so stark gebaut sind, doch manchmal unter dem ungeheuren Druck, den sie zu tragen haben, zusammenstürzen. Diese Gerüste werden nun ganz neuerdings beinahe vollständig aus Eisen hergestellt. Durch diese Schwierigkeiten müssen natürlich die Arbeiten wiederum eine bedeutende Verspätung erleiden.

— **Zufahrtslinie zum Simplon Domodossola-Iselle.** Trotz der strengen Jahreszeit und der ungeheuren Schneemassen schreiten die Arbeiten bei der von der Mittelmeerbahn zu bauenden Linie Domodossola-Iselle gut vorwärts. Bemerkenswerth ist die Anlage einer elektrischen Schleppbahn mit Oberleitung, welche den Schutt vom Kehrtunnel bei Varzo zur Station Iselle befördert, wo er zur Aufschüttung des Bahnhofplatzes Verwendung findet. Diese Linie hat stellenweise ein Gefälle von 4,5 %.

— **Eröffnung der Linie Salerno-Mercato San Severino.** Am 14. d. Mts. wurde die 17,6 km lange Linie Salerno-Mercato San Severino der Mittelmeerbahn dem Betriebe übergeben. Sie verbindet Salerno (Station der Linie Neapel-Battipaglia-Reggio Calabria) mit Mercato San Severino an der Linie Nocera-Avellino-Benevento und stellt so eine neue Verbindung her zwischen dem Landstrich am tyrrhenischen Meere und der inmitten des Apennins verlaufenden Bahn Terni-Solmona-Benevento.

— **Einnahmen der italienischen Hauptbahnen.** Die adriatische Bahn hatte bei einer Betriebslänge von 5 838 km im abgelaufenen Betriebsjahre (1. Januar—31. Dezember 1901) eine Einnahme von 130 288 000 L. aufzuweisen (+ 655 000 L. gegen das Vorjahr). Der Personenverkehr (wegen des Ausfalls der Pilgerzüge nach Rom im Jubiläumsjahre) und der Frachtgutverkehr brachten 915 000 bezw. 314 098 L. weniger ein, während der Eilgutverkehr 1 864 000 L. mehr abwarf. Die Kilometereinnahme ist von 22 219 auf 22 316 L. gestiegen. — Die Mittelmeerbahn, deren Betriebsjahr vom 1. Juli bis 30. Juni reicht, hat im abgelaufenen Halbjahre 1. Juli—31. Dezember 1901 ganz befriedigende Betriebsergebnisse gehabt. Die Netzlänge betrug 5 773 (+ 10) km. Sie vereinnahmte insgesammt 78 013 000 (+ 729 000) L., wovon auf den Personenverkehr 29 353 000 (— 1 615 000) L., auf den Gepäckverkehr 1 615 000 (— 103 000) L., auf den Eilgutverkehr 7 830 000 (+ 410 000) L. und auf den Frachtgutverkehr 39 375 000 (+ 2 043 000) L. kamen. Die Einnahme für das Kilometer ist beim Hauptnetz auf

15 748,17 (+ 60,83) L. in diesem Halbjahre gestiegen. Die Aussichten für das zweite Halbjahr sind sehr günstig.

— **Kürzeste Bahnverbindung Rom-Neapel.** Obgleich die jetzt bestehende Linie Rom-Neapel über Frosinone durch Verbesserungsbauten bedeutend leistungsfähiger gemacht werden und so den Bedürfnissen vollends genügen könnte, überdies durch den Bau der kurzen Küstenlinie Terracina-Gaeta unter Benutzung der bereits gebauten Strecken Rom-Terracina und Sparenise-Gaeta mit geringen Kosten eine zweite Verbindung zwischen den zwei Städten hergestellt werden könnte, so ist trotz dieser Erwägungen vom italienischen Parlament eine weitere kürzeste Verbindung zwischen Rom und Neapel genehmigt worden, gleichsam als Entschädigung an Süditalien für die dem Norden bewilligten Zufahrtslinien zum Simplon Domodossola-Arona und Santhià-Arona. Die neue Bahn soll von Rom aus die berüchtigten pontinischen Sümpfe durchqueren und ungefähr in der Mitte zwischen Küste und der bestehenden Linie der Stadt Neapel zustreben. Ihre Länge wird etwa 220 km betragen. Die Bahn soll so angelegt werden, dass der schnellste Zugverkehr auf ihr eingerichtet werden kann. Die Neapolitaner wollen unbedingt den doppelgleisigen Ausbau und elektrischen Betrieb. Die Mittelmeerbahn wurde beauftragt, ein gründliches Projekt und die Bedingungen vorzulegen, unter welchen sie bereit wäre, Bau und Betrieb der neuen Linie zu übernehmen. Es soll hierbei sowohl der eingleisige, als auch der zweigleisige Ausbau und die Einrichtung des elektrischen wie des Dampfbetriebes in Rechnung gezogen werden.

— **Grossbritanniens Ausfuhr an Eisenbahnschienen.** Hierüber bringt „Engineering" folgende Angaben: Die Schienenausfuhr nach verschiedenen Ländern hat sich im Jahre 1901 gegenüber dem Vorjahre erheblich gesteigert und betrug nach Schweden und Norwegen 56 289 (41 846), nach Argentinien 81 620 (44 942), nach Britisch-Indien 130 807 (104 740), nach Australien 86 558 (69 814) und nach Kanada 58 534 (12 746) t. Obwohl nun im Verkehr mit verschiedenen anderen Ländern ein Rückgang in der Schienenausfuhr bemerklich war — Südafrika bezog 37 481 (38 461), Mexiko 7 569 (14 968), Aegypten 14 453 (18 237), Japan 5 004 (11 629), Brasilien 10 608 (11 646) t —, so hob sich doch die Schienenausfuhr im Ganzen von rund 374 000 auf 467 000 t, und ihr Werth stieg von rund 47 300 000 auf 55 000 000 ℳ, so dass die Ergebnisse der grossbritannischen Industrie nach dieser Richtung hin als durchaus günstige bezeichnet werden können.

Fremde Welttheile.

— **Mekkabahn.** Ein kaiserlicher Jrade ordnet, wie man den „Berl. N. Nachr." aus Konstantinopel berichtet, an, dass die für die Erdarbeiten der Mekkabahn gebildeten zwei Eisenbahnbataillone auf je 2 000 Mann erhöht werden, und dass der Bau der Linie binnen einem Jahre bis Medina beendigt sein soll. Bei der Beschränktheit der vorhandenen finanziellen und technischen Hilfsmittel sowie nach dem bisherigen Fortgange des Baues lasse sich jedoch voraussehen, dass der letztere Befehl nicht zur Ausführung werde gelangen können. Bisher sind für das Bahnprojekt Damaskus-Mekka die Studien erst für ungefähr 100 km gemacht worden (die Linie ist über 2 000 km lang). Der deutsche Geheime Baurath v. Kapp, welcher bekanntlich auf türkisches Ansuchen die im Bau begriffene Strecke von etwa 60 km besichtigte und über den Weiterbau in einer Denkschrift sein Gutachten abgab, hat auch Anweisungen für die zu unternehmenden Studien zum Bau der ganzen Linie ausgearbeitet. Diese wurden genehmigt, und es ist ein kaiserlicher Jrade für die Studienkommission erschienen, welche ihre Reise demnächst antreten wird, was wohl vor dem Baubeginn hätte geschehen sollen.

Die türkischen Blätter begrüssen den Entschluss des Sultans, durch welchen die Beschleunigung des Baues der Mekkabahn angeordnet und die muselmanische Bevölkerung zu Beitragsleistungen aufgefordert wird, mit lebhafter Zustimmung und erneuern bei dieser Gelegenheit die Mittheilung, betreffend die Schaffung der Mekkamedaille, welche den Spendern höherer Beträge für den Bau der Hedschasbahn verliehen werden wird.

— **Bagdadbahn.** Die Konzession für die Bahn enthält, wie der „B. B.-Ztg." geschrieben wird, noch folgende sehr vortheilhafte Festsetzungen: 1. Ausschliessliche Konzession für die Schifffahrt auf Euphrat und Tigris. 2. Ausschliessliche Konzession für den Minenbetrieb in der von der Linie durchkreuzten Zone. 3. Ausschliessliche Konzession für Hafenbauten an den Küstenendstationen der Haupt- und Zweiglinien. 4. Konzession für die etwaige Erbauung von sieben anderen Zweiglinien nach den Mittelmeer- und schwarzen Meer-Küsten. 5. Zollfreie Einfuhr der zum Betrieb während der ganzen Konzessionsdauer nöthigen Kohlen. 6. Zollfreie Einfuhr des „rollenden" Materials und der ersten Baumaterialien. 7. Die türkische Regierung verpflichtet sich, innerhalb 4 Jahre den jetzt vernachlässigten Dampferdienst zwischen Galata und Haidar-Pascha den Bedürfnissen entsprechend ordnungsmässig herzustellen und räumt der Gesellschaft der anatolischen Bahnen das Kontrolrecht hierüber ein. Ist der Dienst nach Ablauf dieser 4 Jahre nicht geregelt, so übernimmt ihn die Gesellschaft ohne weiteres und zahlt nur dem türkischen Marineministerium 40 % des Reingewinnes, behält sie indessen zur Verrechnung auf die Kilometergarantie in Händen. 8. Die türkische Regierung behält das Vorkaufsrecht, darf aber den Betrieb der Bahn nur der anatolischen Gesellschaft übertragen, wenn sie ihn nicht selbst übernimmt. 9. Nach Ablauf der 99 Konzessionsjahre fällt die Bahnlinie der türkischen Regierung zu, sie muss aber das ganze Material bezahlen.

— **Bahnen in Kamerun.** Die Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn vom Kamerundelta nach dem Innern in der Richtung auf Mundame gehen dem Vernehmen nach dem Abschlusse entgegen. Das Komitee für dieses Unternehmen, das sich unter dem Vorsitze des Grafen v. Borcke-Stargard schon vor fast 2 Jahren gebildet hat, will die Eisenbahn zwar ohne Zuschuss vom Reiche bauen, doch stellte es an die Kolonialverwaltung das Ersuchen, ihm angemessene Ländereien auf beiden Seiten der Bahnlinie zu bewilligen. Obwohl man amtlicherseits diesen Wünschen nachzukommen entschlossen war, liess sich doch die Ueberweisung nicht allgemein durchführen, da manche Strecken des betreffenden Landes in Privatbesitz übergegangen waren. Die Behörde konnte also nicht darüber verfügen. Dann stellte sich noch ein anderes Hinderniss ein: die Pflanzungsgesellschaft Esser-Oechelhäuser hat auf ihrem Gebiete mit dem Bau einer Bahn begonnen, die in die geplante Linie hineingreift. Zwei Linien konnte man dort unmöglich in Angriff nehmen, daher sind Verhandlungen eingeleitet über eine Verbindung und Verschmelzung beider Bahnen.

— **Eisenbahnbau Swakopmund-Windhoek.** Nach Mittheilungen der „Deutsch-südwestafrikanischen Zeitung" sollte die Station Okahandja am 20. Dezember 1901 für den Personenverkehr und in der Richtung nach Swakopmund auch für den Güterverkehr eröffnet werden. Die 305 m lange Brücke über den Okahandjafluss ist fertiggestellt, und auch der Bau der Swakopmundbrücke, die eine Länge von 200 m hat, schreitet gut vorwärts. Auf der Station Kilometer 289 ist in einer Tiefe von 40 m genügend Wasser erbohrt worden. Daselbst ist mit dem Bau eines massiven Maschinenschuppens begonnen. Auch eine Restauration ist dicht am Bahnhof entstanden, die den Namen „Waldkrug" führt.

Die Fertigstellung der Mole in Swakopmund in der Länge von 375 m wird voraussichtlich im Mai d. J. erfolgen.

— **Eisenbahnen in Kanada.** Dieses Land vervollständigt rastlos sein Eisenbahnnetz. Unter den Linien, die ihrer Vollendung in der nächsten Zeit entgegen sehen, ist eine, die von den Vereinigten Staaten mit einem gewissen Unbehagen betrachtet wird, weil man befürchtet, dass sie einen Theil des Güterverkehres, namentlich des so bedeutenden Getreideverkehres, der jetzt fast ausschliesslich über Newyork geht, von diesem ablenken werde. Dies ist die Linie der Great Northern Railway zwischen dem Parrysund an der Georgianbay des Huronsee und Quebec, die nun nach dem St. Johnsee weitergeführt werden soll. Diese Linie, die auf diese Weise unter Benutzung der kanadischen Pacificbahn den Weg zum Meere bedeutend abkürzt, bietet nicht nur dem kanadischen Getreide sehr bedeutende Vortheile, auch das aus den Staaten am Superior-, Michigan- und Huronsee kommende Getreide wird daran Theil nehmen. Es wird von den grossen Dampfern des Superior- und Michigansees am Parrysund von der Eisenbahn unter bedeutend vortheilhafteren Bedingungen verladen, als wenn es seinen Weg von Duluth und Chicago auf der Eisenbahn nach Newyork nähme. Die Kosten der Verschiffung sind, da das Getreide nicht in Säcken versandt wird, sondern, wie auch später auf den Eisenbahnen, lose in die Schiffsräume bezw. die Wagen geschüttet wird, sehr gering, besonders da die Eisenbahngesellschaft den Niederlagshafen am Parrysund mit den besten zweckentsprechenden Einrichtungen, auf das vollkommenste ausgestatteten Kornkammern (Silos) und Hebevorrichtungen (Elevatoren) versehen hat. Aus diesen wird das Getreide in die Eisenbahnwagen geschüttet und direkt nach Ottawa gebracht, unter theilweiser Benutzung der Grossen atlantischen Bahn, und von da nach Hawkesbury, wo die Wagen auf die Grosse Nordbahn übergehen, auf der sie bis zur Endstation der Bahn am oberen Saguenay unterhalb seines Ausflusses aus dem St. Johnsee, rund 200 km von Quebec, laufen. Der Saguenay ist von da ab für die grössten Seeschiffe befahrbar, die ihre Ladung direkt an den Ladestellen einnehmen können. Man hat zu diesem Zwecke an der Endstation einen Elevator erbaut, der die riesige Menge von 1 000 000 Bushel Getreide aufzunehmen imstande ist. Der Transportweg, der soeben ge-

zeichnet worden ist, würde eine Abkürzung von nahezu 1 300 km für die von Duluth und Chicago kommenden Frachten gegenüber dem Wege über Newyork ergeben.

Von den übrigen in Kanada im Bau begriffenen Bahnen sei die mitten durch das Land gehende — s. Zt. schon in dieser Zeitung erwähnte — Algomabahn genannt, welche eine Verbindung zwischen der Hudsonbay und den grossen Seen herstellen soll. Am Ende des Jahres 1900 waren 40 km trassirt worden. Die Linie nimmt ihren Ausgang bei Sault Sainte Marie, dem wichtigen Platz des nordamerikanischen Staates Michigan am Fuss der Fälle des St. Mary River; sie würde allerdings jetzt noch völlig unbewohnte Striche durchziehen, die aber von dichten Waldungen bedeckt sind, aus denen man ausgezeichnetes Material zur Papierfabrikation zu ziehen gedenkt. Ausserdem scheint der Boden einen grossen und vielseitigen Reichthum an Mineralien zu bergen. Man legt gegenwärtig 800 m Schienen täglich und hofft die Linie in drei Jahren zu vollenden.

Allgemeines.

— **Eisenerze im nördlichen Westfalen.** Die blühende Eisen- und Stahlindustrie des Ruhrreviers, welche sich an der Stätte des reichsten Kohlenvorkommens in Deutschland angesiedelt hat, aber ihren Bedarf an Erzen von entfernten Fundstätten beziehen muss, hat schon seit Jahren die verschiedenartigsten Pläne ins Leben gerufen, wie diesem Mangel thunlichst abgeholfen werden könne. Während bislang eine möglichst leistungsfähige Wasserverbindung nach Lothringen und Luxemburg und ihren unerschöpflichen Erzlagerstätten als der einzige Ausweg erschien, tritt jetzt überraschenderweise die Nachricht auf, dass sich in dem nordwestlichen Grenzgebiete der Provinz Westfalen in der Gegend von Bentheim, Ochtrup und Vreden reiche Lager von Thoneisenstein gefunden haben, die nur des Aufschlusses und Abbaues harren, um den Hochöfen und Hütten an Ruhr und Rhein reiche Zufuhren zu liefern. In einer uns vorliegenden Flugschrift des königlichen Bergmeisters und Bergassessors a. D. Dr. B. Kosmann wird mitgetheilt, dass diese Erzfelder bereits im Jahre 1857 entdeckt worden sind, dass sie aber damals nicht als bauwürdig betrachtet wurden, weil eine vom Professor v. d. Marck angestellte Untersuchung einen — allerdings geringen — Phosphorgehalt ergab, der nach dem damaligen Stande der Chemie und Hüttenkunde ohne Aufwendung unverhältnissmässiger Kosten nicht auszuscheiden war. Ein zu Anfang der 70er Jahre von dem verstorbenen Geheimen Kommerzienrath Baare unternommener Versuch hat dann ebenfalls zu einem praktischen Ergebnisse nicht geführt, obgleich der mit den Vorarbeiten betraute Bergbeamte damals sich über den Befund in günstigster Weise ausgesprochen haben soll. — Seitdem hat sich nun durch die Verbesserungen des Hochofenbetriebes und die Erfindung des Thomas'schen Entphosphorungsverfahrens die Sache wesentlich anders gestellt, und seit 1898 haben die Bergbehörden zu Dortmund und Osnabrück sowie der königliche Regierungspräsident in Münster der Angelegenheit erneuetes Interesse zugewendet. Ein bis zu 52 m Teufe getriebener Versuchsschacht hat 48 Thoneisensteinflötze aufgeschlossen, von denen das oberste nur 1 oder 2 m unter der Erdoberfläche lagert. Es dürfte also zu hoffen sein, dass hier die Erze in lohnender Weise durch Tagebau gewonnen werden können, zumal der Thonmergel, in welchen sie eingelagert sind, bis zu grosser Tiefe sich als so locker erweist, dass die Anwendung von Trockenbaggern hier angängig erscheint. Das Gelände zwischen Ochtrup und Bentheim, das in erster Linie für die Erzgewinnung in Frage kommt, ist die unter dem Namen „Brechte" bekannte moorige Heidefläche, wo das Hektar Land bis vor kurzem für 30 *M.* käuflich war. Wir möchten hierbei daran erinnern, dass der früher so wenig beachtete Thoneisenstein auch in der Gegend von Landsberg i/Oberschlesien bereits seit längeren Jahren abgebaut wird und eine lohnende Ausbeute liefern soll.

Bücherschau.

— **Der Kalender für Beamte der württembergischen Staatseisenbahnen** für das Jahr 1902 — Redaktion Finanzrath Schall — ist im Verlag von J. Engelmann in Berlin erschienen.

Inhaltsübersicht: I. Theil, 1. Abschnitt: Der Etat für 1901 und 1902; 2. Abschnitt: Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Bediensteten; 3. Abschnitt: Die Bezüge des Personals; 4. Abschnitt: Die Kranken- und Invalidenversicherung; 5. Abschnitt: Sonstige Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnverwaltung; 6. Abschnitt: Das Haftpflicht-, Beamtenfürsorge- und Unfallversicherungsgesetz; 7. Abschnitt: Wichtige Vorschriften usw. verschiedener Art. II. Theil, 1. Abschnitt: Neue Dienstaltersliste; 2. Abschnitt: Uebersicht über die Organisation und Besetzung der Aemter im Eisenbahndienst; 3. Abschnitt: Liste der geprüften Anwärter für Unterbedienstetenstellen.

Der Preis des Kalenders mit Eisenbahnkarte beträgt wie im Vorjahr 1,50 *M.*

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 4. Januar d. J. ist im Kilometer 73,9 der Linie Hatna-Valeputna der Bukowinaer Lokalbahnen zwischen der Haltestelle Kimpolung Stadt und der Station Pozoritta die neuerrichtete Personenhaltestelle und Ladestelle Sadowa für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Auf- und Abgabe von Gütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Aufhebung der Ladestelle Husum A.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die Ladestelle Husum A wird mit Ablauf des 31. März d. J. geschlossen.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die Haltestelle Kauder ist mit sofortiger Gültigkeit für den gesammten Thierverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Gesammtverkehr eröffnete Station Wołkowce-Turylcze der ostgalizischen Lokalbahnen wird vom 1. März d. J. ab in eine Halte- und Ladestelle mit nachfolgenden Abfertigungsbefugnissen abgeändert: Die ab dieser Halte- und Ladestelle reisenden Personen und deren Reisegepäck werden im Zuge im Nachzahlungswege abgefertigt. Für den Stückgutverkehr und die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren wird diese Halte- und Ladestelle gänzlich geschlossen. Wagenladungsgüter, mit Ausnahme von lebenden Thieren, können daselbst zur Aufgabe gelangen. Die Abfertigung erfolgt in der Station Borszczów. Die Abgabe von Wagenladungsgütern in dieser Halte- und Ladestelle kann nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der k. k. Bahnverwaltung stattfinden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die zwischen den Stationen Vychodna und Liptó-Ujvár gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Király-Lehota ist am 20. Januar d. J. auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern eröffnet worden. Lebende Thiere, Stück- und explodirbare Güter werden in dieser Verladestelle nicht abgefertigt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 26 vom 20. Januar d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Uebersichtskarten zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 22. Januar d. J.).

Nr. I 27 vom 20. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die k. k. Staatsbahndirektionen,

betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 22. Januar d. J.).

Nr. II 10 vom 21. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Nr. VI 19 vom 19. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Oktober/Dezember 1901 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 24. Januar d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche in dem vorgenannten Vierteljahr Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

In dem vom 1. Februar 1902 gültigen Nachtrage I zum Tariftheil III, Heft 1 vom 1. März 1899 ist in der Schnitttariftabelle A, Seite 8—19 die Gruppenbezeichnung der Reexpeditionstabelle bei:

Feldkirchen, Graz (S. B.), Graz (St. B.), Klagenfurt, Peri transit, Treibach-Althofen, Villach (St. B.), Villach (S. B.) und Wildon

von „J“ auf „I“

und bei Trautmannsdorf

von „Zp“ auf „Zq“

abzuändern.

Wien, am 24. Januar 1902. (248)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Februar 1902 wird die 53 km lange Neubaulinie von Bremervörde (Hesedorf) nach Buchholz als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Bargstedt, Beckdorf, Brest-Aspe, Drestedt, Harsefeld, Hollenstedt, Kutenholz, Sprötze Nord und Staersbeck-Moisburg für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privat-Depeschenverkehr in Betrieb genommen.

Die Station Sprötze Nord ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Auf den übrigen Stationen findet ausserdem die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen statt.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert. Fahrzeuge können nur nach und von den Stationen Harsefeld und Hollenstedt abgefertigt werden.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif IV, in den Gruppen-Wechseltarifen mit der Gruppe IV und in dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehre direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Ferner treten am 1. Februar 1902 die über die Neubaustrecke Bremervörde-Buchholz berechneten, in dem Nachtrage 17 zum Gruppentarif IV und in dem Nachtrage 9 zum Gütertarif für den nordwestdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr enthaltenen anderweiten Tarifkilometer für die Stationen der Strecken Stubben-Geestemünde-Spieka, Langen-Bederkesa und Geestemünde-Bremervörde-Stade in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Am 1. Februar 1902 erhalten die an der Strecke Bremen-Buchholz belegene Haltestelle Sprötze die Benennung „Sprötze Süd“ und die an der Strecke Soltau-Buchholz belegene Station Wolterdingen die Benennung „Wolterdingen (Hann.)“.

Hannover, den 26. Januar 1902. (249)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aenderung der Stationsbezeichnung Gabel.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bezeichnung der an der Linie Teplitz (Settenz)-Reichenberg gelegenen Station

Gabel

in

Deutsch-Gabel

umgeändert.

Teplitz, am 25. Januar 1902. (250)

Die Direktion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird die an der Strecke Bromberg-Inowrazlaw gelegene Haltestelle Gr.-Neudorf, welche bisher nur für den Stückgutverkehr eröffnet war, auch für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Januar 1902. (251)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Chabowka-Zakopane vom 17. bis 23. Januar a. c. unterbrochen.

Wien, am 23. Januar 1902. (252)

6. Güterverkehr.

Vom 29. Januar an bis Ende Mai 1902 werden im Binnenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen — vollspurige Linien und im Uebergangsverkehre der schmalspurigen Linien — für die Beförderung von Roheis die Frachtsätze und die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe angewendet.

Dresden, den 27. Januar 1902. (253)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Vom 5. März d. J. ab werden die Frachtsätze von Brühl nach Lüdenscheid in 0,32 ℳ, nach Oberbrügge in 0,30 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 21. Januar 1902. (254)

Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten für Giessereiroheisensendungen von Diedenhofen nach Blankenburg Harz und Rübeland ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. Januar 1902. (255)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im I. Nachtrag des Tarifhefts II B (elsass-lothringische Bahnen-Ostschweiz) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Eisen, Stahl usw.) für Strassburg Centralbahnhof gelten vom 25. Januar l. J. an auch für Königshofen.

Karlsruhe, den 22. Januar 1902. (256)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1902 tritt zum rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarif, Theil II, Heft C vom 1. Juni 1890 der Nachtrag XXIV und zum Anhang dieses Heftes der Nachtrag XX in Kraft.

Die Nachträge enthalten Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Gogarten und Ohl-Rönsahl, anderweitige, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Brügge, Gummersbach, Holzwipper, Kierspe, Kotthausen, Lüdenscheid, Marienheide, Meinerzhagen, Oberbrügge und Vollme, ebenfalls theilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 13, 14 und 16 für Eisen und Stahl usw. für die Stationen Brügge, Gummersbach, Kierspe, Lüdenscheid, Marienheide, Meinerzhagen, Oberbrügge und Vollme sowie Aufnahme der Station Elberfeld in den Ausnahmetarif 33 für Guano aussereuropäischer Herkunft und Natronsalpeter.

Gleichzeitig treten im Hefte B vom Theil II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890, sowie im Anhang zu diesem Hefte anderweitige, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bergneustadt, Derschlag, Dieringhausen und Niedersessmar in der allgemeinen Tarifklasse, sowie für die Stationen Dieringhausen und Niedersessmar im Ausnahmetarif 9 für Holz und für die Station Niedersessmar in den Ausnahmetarifen 13 und 14 für Eisen und Stahl in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 22. Januar 1902. (257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Seite 390 des Haupttarifs bezw. Seite 46 des Nachtrags I ist beim Ausnahmetarif Nr. 32 für Roherze in der Fussnote der Gültigkeitstermin auf den 31. Dezember 1902 abzuändern.
München, den 23. Januar 1902. (258)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) erhält ab 1. Februar l. J. eine neue Fassung, worüber die betheiligten Dienststellen Aufschluss ertheilen.
München, den 23. Januar 1902. (259)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Februar 1902 treten infolge Betriebseröffnung der Neubaulinie von Bremervörde (Hesedorf) nach Buchholz anderweite gekürzte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Hannover in Kraft, über deren Höhe das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Befragen nähere Auskunft gibt.
Hannover, den 24. Januar 1902. (260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird Rosenthal als Empfangsstation unter den Abschnitt A des Ausnahmetarifs 5 a für Steine usw. mit dem Satz von Gräben = 0,27 ℳ, von Ober-Streit = 0,26 ℳ und von Striegau = 0,26 ℳ für 100 kg aufgenommen.
Breslau, den 23. Januar 1902. (261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 an wird die Station Basel-St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen mit den für Basel (Bötzbergbahn) bestehenden Frachtsätzen in den Tarif für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau - Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen) vom 1. Juni 1901 einbezogen. Die Abfertigung von Eilgut jeder Art ist jedoch im Verkehre mit Basel-St. Johann ausgeschlossen.
Dresden, am 25. Januar 1902. (262)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 werden nach Wien-Aspangbahnhof transito direkte Frachtsätze eingeführt, die den für Wien-Aspangbahnhof loko bestehenden Frachtsätzen, gekürzt um 80 Heller für 1 000 kg, entsprechen.

Die hiernach abzufertigenden Sendungen müssen an eine Dienststelle der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang gerichtet sein und von dieser zu Regiezwecken der eigenen Bahn oder der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden.
Kattowitz, den 24. Januar 1902. (263)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI. (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. werden im Verkehr mit der Station Bockenheim Ausnahmefrachtsätze für Steine des Sp.-T. III in demselben Umfange eingeführt, wie solche im Ausnahmetarif 5 a im Verkehr mit der Station Frankfurt a/M. Hptbhf. in Geltung sind. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (264)
Frankfurt a/M., den 25. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900 (Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangt für die Beförderung von Eichen- und Fichtenholzextrakt in tropfbar flüssigem Zustande, auch Loheabsud bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Vinkovci transit nach Regensburg der Frachtsatz von 2,91 ℳ für 100 kg zur Einführung.
München, den 22. Januar 1902. (265)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Nachtrage tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Sendungen von gleichzeitig 45 t nach Station Dedemsvaart der niederländischen Staatsbahnen.

Abdrücke des Nachtrags sind für 10 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich.
Essen, den 21. Januar 1902. (266)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Eisen der Spezialtarife I und II im Verkehr von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Basel (Reichsbahn) im Heft 1 und nach Basel (badische Bahn) transit im Heft 6 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs werden vom 10. März 1902 an um je 10 ₰ für 1 000 kg erhöht.
Strassburg, den 21. Januar 1902. (267)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterr.-ungar.-italienischer Güterverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 11.

Im Ausnahmetarif Nr. 11 sind die unter Lit. f*) in der Relation Eisenerz-Pontebba trs. bezw. Hieflau-Pontebba trs. verzeichneten Frachtsätze von 1,03 Fr. bezw. 0,99 und 0,90 [3]) Fr. zu streichen und ist an deren Stelle in der Relation Eisenerz-Pontebba trs. der Frachtsatz von 0,94 Fr. und in der Relation Hieflau-Pontebba trs. der Frachtsatz von 0,90 Fr. einzutragen.

Diese Frachtsätze treten mit 1. Februar 1902 in Wirksamkeit.
Wien, am 20. Januar 1902. (268)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kleie treten ab 1. Februar 1902 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1902 folgende Frachtsätze unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen im Kartirungswege in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Arad	318 ₰
„ Békés-Csaba	301 „
„ Budapest	212 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda	312 „
„ Nagyvárad	316 „
„ Pozsony	170 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv.	313 „
„ „ -Józsefv.	313 „
„ Zombor	269 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg, im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze um 22 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Oesterreich. Nordwestbahn, (269)
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

Den Verkehr mit Basel betreffend.

Mit Wirksamkeit vom 2. Januar 1902 erhielt die bisherige Station Basel S. C. B. (Bötzbergbahn N. O. B.) die Bezeichnung Basel S. B. B. (schweizerische Bundesbahnen) und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilgutverkehres.

Vom gleichen Tage an wurde die neu eröffnete Station Basel-St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen für den gesammten Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht (demnach mit Ausschluss von Eilgut jeder Art) mit den für Basel bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätzen in die Tarife einbezogen.
Wien, am 22. Januar 1902. (270)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Emballagen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Emballagen, gebrauchte, leere, der Pos. E 17 a des Tariftheiles I für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5 000 kg pro Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Nach oder von	Pardubitz S. N. D. V. B. und St. E. G. Heller pro 100 kg
Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Götzis, Hohenems, Lauterach, Lindau (Stadt und Rangirbhf.), Lochau, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan = Vaduz, Schwarzach und Strassenhaus	344
Hard = Fussach, Lustenau und St. Margrethen . . .	356

Wien, am 18. Januar 1902. (271)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Frankreich andererseits.
Aufhebung der reglementarischen Bestimmungen.

Die gemäss Kundmachung (731) in Nr. 24 dieses Blattes vom 24. März 1900 eingeführten „Reglementarischen Bestimmungen“ für den Güterverkehr zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits treten mit 1. März 1902 ausser Kraft.

Wien, am 15. Januar 1902. (272)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Aktivirung des Personen-Expeditionsdienstes in der Haltestelle „Steg“.

In der auf der Linie Kufstein-Ala zwischen den Stationen Atzwang und Blumau gelegenen Personenhaltestelle „Steg“ wurde der Personen-Expeditionsdienst aktivirt.

Die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 21. Januar 1902. (273)

---

8. Verdingungen.

Verdingung von 4 000 kg Hanf, 11 200 kg Bindfaden, 4 000 kg Plombenschnur, 15 000 m Zugleinen, 4 000 m Bremsleinen, 50 000 m Lampendochte, 600 kg Fadendochte, 15 000 Stück Harzfackeln und 30 000 kg Plomben für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Halle a/S., 14 900 m Uhrgewichtsleinen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Halle a/S., Königsberg i/Pr. und Magdeburg. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. März 1902.

Berlin, den 23. Januar 1902. (274)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf der für die Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 erforderlichen Nusskohlen von cirka 900 t und zwar je 300 t nach Station Isenburg, Darmstadt und Friedrichsfeld frachtfrei lieferbar soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei dem Unterzeichneten, dahier, eingesehen und auf Verlangen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Nusskohlen“ bis zum 12. Februar l. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und frankirt an den Unterzeichneten einzureichen. — Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 24. Januar 1902. (275)
Der Hauptmagazinsverwalter der Main-Neckar-Eisenbahn.

Verdingung von 22 195 Stück Anstreichpinseln in 8 Loosen und 5 860 Stück verschiedenen Pinseln in 14 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,80 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. März 1902.

Berlin, den 22. Januar 1902. (276)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württ. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Kleineisenzeug, Weichenplatten und Leitschienenwinkeleisen.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1903 zu vergeben:

1. Kleineisenzeug, und zwar: Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Unterlagsplatten, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Hakenschrauben, Spurplatten und Spannhülsen;
2. Weichenplatten und
3. Leitschienenwinkeleisen.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichniss liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug etc.“ versehen, spätestens bis

7. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 20. Januar 1902. (277 RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung der Lieferung von 40 000 kg Holzkohlen aus Buchenholz, 40 000 Stück Reiserbesen, 3 000 Stück Piassavabesen, 2 500 kg Bindfaden, 500 kg Plombenschnur, 500 kg Hanf, 15 000 Stück Harzfackeln, 90 000 Stück Lampencylindern, 5 000 kg Bleiplomben, 6 000 Dosen Putzkreme und 25 000 Schachteln Streichhölzern.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebote auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ versehene Angebote sind bis zum 22. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an welchem Tage die Eröffnung der Angebote erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 15. März d. J., Abends 6 Uhr. (278)

St. Johann-Saarbrücken, 21. Jan. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.
Verdingung von Bauarbeiten.

Für die Ausführung der zweigleisigen Hauptbahn Münster a. St. - Scheidt bei Saarbrücken sind in der Bausektion VI (Homburg-Rohrbach) folgende Arbeiten im ganzen ungetheilt zu vergeben:

1. die Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten für die Herstellung des Bahnkörpers,
2. die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten.

Vorstehende Arbeiten bilden das 2. Bauloos von Profil 58 + 11 bis Profil 105 + 65 mit einer Baulänge von 4 754 m.

Es sind im ganzen zu bewegen etwa 284 000 cbm Erd- und Felsmassen.

An grösseren Kunstbauten sind auszuführen:

5 Strassen- und Wegunterführungen und
3 Wegüberführungen.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem Büreau der Bausektion VI im Bahnhofe zu Homburg (Pfalz) zur Einsicht auf, woselbst auch Preisverzeichnissformulare verabfolgt werden.

Die versiegelten, mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis spätestens 6. Februar d. J. an die Direktion einzusenden. (279)

Ludwigshafen a/Rh., 20. Januar 1902.
Die Direktion.
v. Lavale.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der pro 1902 erforderlichen Dienstbekleidungsgegenstände für das Personal soll vergeben werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können gegen Entrichtung von 40 ₰ von der Direktionskanzlei dahier bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebote für Lieferung von Dienstbekleidungsgegenständen“

bis 10. Februar d. J. portofrei hierher einzureichen.

Ludwigshafen a/Rh., 20. Januar 1902.
Die Direktion. (280)
v. Lavale.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Architekt: Möhring.

BAHNHOF BÜLOW-STRASSE.

Architekten: Cremer und Wolffenstein.

BAHNHOF NOLLENDORF-PLATZ.

DRUCK VON H. S. HERMANN BERLIN

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 10. 1. Februar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. (Schluss.)
Haftung der Eisenbahn bei Beförderung in offenen Wagen.
Nachrichten:
Deutschland: Geburtstagsfeier des Staatsministers v. Thielen. — Tarifverzeichniss. — Rückbeförderung ländlicher Arbeiter aus dem Westen nach dem Osten Preussens. — Wettertelegraphie im Dienste der Landwirthschaft. — Lage des deutschen Lokomotiv- und Wagenbaues. — Kaisers-Geburtstagfeiern. — Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner.
Oesterreich: Parteiseitige Vorschreibung ermässigter Frachtsätze in den Frachtbriefen. — Zillerthalbahn. — Bregenzer Waldbahn. — Lokalbahn Neumarkt-Suchahora. — Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Steinschönau. — Beendigung des Kartellkampfes der Wagenfabriken. — Der Subventionsvertrag mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. — Doktoren der technischen Wissenschaften.
Ungarn: Investitionen in Ungarn. — Staatliche Lieferungen. — Fleischwagen.
Uebrige europäische Länder: Lüftungsvorrichtung im Mont Cenistunnel. — Kgl. Generalinspektorat der italien. Bahnen. — Neuordnung des Transportdienstes der Adriatica. — Wagenmiethen. — Unzufriedenheit im italienischen Bahnpersonal. — Brand des Bahnhofes Oneglia.
Fremde Welttheile: Die neuen Eisenbahnpläne des Kongostaates.
Allgemeines.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Vor der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

(Schluss aus Nr. 8.)

D. Einzelheiten über die Bauausführung der Untergrundstrecken.*)

Ueber die bauliche Ausführung von Hoch- und Untergrundbahnen liegen bereits so ausgedehnte und nach vielen Richtungen erschöpfende Erfahrungen vor, dass an dieser Stelle lediglich diejenigen Bauweisen anzuführen sind, die von den bisherigen in wesentlichen Punkten abweichen, mit der sich zum Theil daraus ergebenden ferneren Beschränkung, dass die Hochbahnausführungen von der Betrachtung überhaupt ausgeschieden werden.

Was die bauliche Ausführung der Tunnelstrecken betrifft, so müssen Tiefbauten im Berliner Alluvialboden, der auf den in Betracht kommenden Strecken vorwiegend aus Sand besteht, durchweg im Grundwasser bewirkt werden, das in einer Tiefe von 2 bis 4 m ansteht, während die Sohle der Untergrundbahn bis zu 7 m Tiefe in den Erdboden hinabreicht. Vor der Inangriffnahme des Tunnels sind eingehende Vorstudien und rechnerische Ermittelungen darüber angestellt worden, ob und in wie weit es möglich wäre, zur Trockenlegung der Baustellen die bis dahin nur in kleineren Verhältnissen angewendete Art der Absenkung des Grundwasserspiegels auch in dem für den Bahnbau erforderlichen grossen Maassstabe zur Ausführung zu bringen. Die Bauweise besteht darin, dass auf der Baustelle selbst oder in ihrer unmittelbaren Nähe eine ausreichende Anzahl von eisernen Brunnenröhren, die am unteren Ende filterartig ausgebildet sind, bis unter die Sohle des zukünftigen Bauwerks in das Grundwasser niedergebracht werden, aus denen eine erhebliche Wassermenge beständig abgepumpt wird. Infolge dessen wird eine Strömung des Wassers im Untergrunde hervorgerufen, die zum Theil aus der Tiefe, zum Theil von den Seiten, zum grossen Theil aber auch von der Oberfläche des

Abb. 43. Baustelle der Untergrundbahn am Potsdamer Bahnhof.

*) In Nr. 8 d. Ztg. ist auf S. 126 ein Setzfehler richtig zu stellen. In Zeile 5 von oben in der linken Spalte muss es, wie der Leser bereits bemerkt haben wird, heissen, dass allemal an der „rechten“ statt „linken“ Seite ein- und ausgestiegen wird.

Grundwasserspiegels abwärts nach den Brunnenfiltern gerichtet ist. Hierdurch tritt in der ganzen Umgebung der Brunnengruppe ein Sinken des Grundwasserspiegels ein, der sich erst in weiterer Entfernung wieder an die ursprüngliche Grundwasserlinie heranzieht. Hierin findet die Thatsache, dass auch in der Umgegend der Baustellen ein Fallen des Wasserstandes in den Hausbrunnen festgestellt wurde, ihre selbstverständliche Aufklärung. Es entsteht mit anderen Worten eine weitausgedehnte, flachtrichterförmige Senkung im Grundwasserspiegel, und es ist nach Erfahrung und Rechnung die Zahl, der Abstand, die Weite und Tiefe der Brunnenröhren sowie die Kraft, mit der das Wasser ausgepumpt wird, so zu wählen, dass die Absenkung das ganze Gebiet der Baustelle bis zur erforderlichen Tiefe trocken legt. Dieses Verfahren hat sich auch in der umfassenden Weise, in der es bei der Untergrundbahn Anwendung gefunden hat, vorzüglich bewährt und überall, von einzelnen Zufälligkeiten abgesehen, bei Tag- und Nachtbetrieb der Pumpen bequemes Arbeiten im Trockenen gestattet. Hinfort kann nicht mehr davon gesprochen werden, dass es in Berlin die Grundwasserverhältnisse wären, welche der Bauausführung die grossen Schwierigkeiten bereiten. Die Absenkung des Grundwasserspiegels hat allerdings eine wesentliche Bedeutung mit Bezug auf die Baukosten.

In Abb. 43 ist die Baustelle am Potsdamer Bahnhof gezeigt. Die Röhrenbrunnen sind von der bis zum Grundwasserspiegel abgeschachteten Arbeitsfläche, wie sie in Abb. 44 ersichtlich ist, abgesenkt worden, und zwar sind zwei Brunnengruppen, eine für die südliche und eine für die nördliche Hälfte des Tunnelabschnitts, hergestellt worden. Die Brunnen, welche in Abständen von 9 m auf 10 bis 11 m Tiefe niedergebracht wurden und etwa 15 cm Weite hatten, sind durch Punkte, ihre — 30 cm weiten — Verbindungsleitungen durch punktirte Linien angegeben. Die letzteren führten nach dem Standort von Lokomobilen, die mittelst Kreiselpumpen das Wasser absaugten und in eine unter dem westlichen Fusssteig der Köthener Strasse verlaufende Abwasserleitung warfen, aus der es nach dem Landwehrkanal abfloss. Bei der Ausführung des nördlichen Tunnelabschnitts wurden die Lokomobilen an einen anderen Platz geschafft und die Saugleitungen durch den bereits fertigen südlichen Theil des Tunnels nach der Abwasserleitung geführt. In Abb. 44 ist die Röhrenleitung an einem Punkt zu sehen und übereinstimmend mit Abb. 43 mit dem Buchstaben *A* bezeichnet. Die Kreiselpumpe hatte, da der Wasserzudrang aus der Tiefe durch eine unter der Baustelle sich hinziehende Thonschicht beschränkt war, in der Sekunde nicht mehr als 120 bis 150 l Wasser zu fördern.

Hinterhäuser an der Köthener Strasse. Südringbahnhof. Potsd. Bahnhof (Kaiserzimmer).

A *B*

Abb. 44. Baustelle der Untergrundbahn am Potsdamer Bahnhof (nach Süden gesehen).

Die Abb. 45 u. 46 lassen als weiteres Beispiel die Anordnung der Brunnen auf der Baustelle am Bahnhof Zoologischer Garten erkennen. Zu bemerken ist hierbei, dass der Theil der Baustelle, welcher sich zwischen den in der Abb. 45 ersichtlichen beiden Brunnengruppen befindet, von einer starken Thonschicht unterlagert ist, die die Anlage von Saugbrunnen entbehrlich machte. Derartige Thonschichten, nach denen die Art der Wasserhaltung gegebenenfalls Aenderungen erfahren muss, finden sich noch mehrfach im Zuge der Untergrundbahn. Wie Abb. 46 ersehen lässt, ist die Saugleitung an ein 8 cm weites Saugrohr ange-

schlossen, das in einem 16 cm weiten äusseren Rohre sich befindet. In letzteres ergiesst sich durch eine mit Gazegewebe umhüllte siebartige Durchbrechung das abzusaugende Grundwasser.

Was nun die Bauweise des Tunnels selbst betrifft, so kommt hierfür die Bebauung der Grundstücke in der Nähe der Baustelle wesentlich in Betracht. Die Tunnelarbeiten auf dem Potsdamer Platz waren auf sehr beengtem Raum zwischen hohen Häuserreihen auszuführen; auf der westlichen Strecke dagegen konnte der Bau ungehindert auf dem Mittelstreifen des breiten Strassenzuges, dem die Tunnelbahn folgt, bewerkstelligt werden, mit alleiniger Ausnahme der Umfahrung der Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche und der Unterführung des Tunnels unter der Stadtbahn. Die Herstellung der Baugrube für den Tunnelkörper machte begreiflicherweise die Ausführung vorläufiger seitlicher Abgrenzungswände nothwendig, die je nach den gegebenen Verhältnissen entweder aus einzurammenden Spundwänden oder Bohlenverschalungen hergestellt werden konnten. Die Weststrecke bis zum Zoologischen Garten ist unter ausgiebiger Zuhilfenahme der Rammmaschine ausgeführt worden, ohne dass den den breiten Strassenzug säumenden Häuserreihen irgend ein Schaden zugestossen wäre, wenngleich nicht verschwiegen werden darf, dass die Schläge des Rammbären und

Abb. 45. Baustelle mit Brunnenanlage am Bahnhof Zoologischer Garten.

die dadurch hervorgerufenen Erschütterungen von den Anwohnern als eine nicht unerhebliche Belästigung empfunden worden sind. An der Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche ist eine Ausführung gewählt worden, aus der sich die jetzt allgemein durchgeführte Bauweise entwickelt hat. Diese besteht darin, dass zum Zwecke der Einfassung der Baugrube an jeder Seite derselben eine Reihe eiserner Pfähle von I-förmigem Querschnitt eingetrieben wird, derart, dass je zwei benachbarte Pfähle einander die hohlen Seiten zukehren. Beim Abschachten des Bodens — immer die Absenkung des Wasserspiegels vorausgesetzt — werden die Räume zwischen den Pfählen nach unten fortschreitend alsbald dicht mit Bohlen verzogen, die sich an die sorgfältig abgestochene hintere Erdwand fest anlegen und die in dieser Lage durch seitliche Leisten gesichert werden, die man hinter den vorderen Flanschen der I-Eisen vor die Bohlen schiebt (Abb. 46).

Diese eisernen Pfähle werden mit leichten Rammschlägen schnell eingetrieben, ohne dass es besonderer Vorkehrungen oder auch nur einer Zuschärfung an ihrem unteren Ende bedarf. Bei der ersten derartigen Ausführung an der Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche glaubte man die Pfähle einspülen zu müssen, ein Verfahren, das ja beim Niederbringen hölzerner Pfähle üblich ist. Mit jedem Pfahl wurde ein an ihm entlang gelegtes

Ansicht der Baugrubenwand.

Querschnitt der Baugrube mit Brunnen.

Einzelheit der Baugrubenwand.

Abb. 46. Einfassung der Baugrube mit Brunnenanlage am Bahnhof Zoologischer Garten.

Abb. 47. Querschnitt des Tunnels der freien Strecke.

Abb. 48. Querschnitt des Tunnels im Bahnhof.

dünnes Rohr niedergeführt, das am unteren Ende brausenartig geschlossen war. Eingetriebenes Druckwasser arbeitete sodann im Untergrunde für den Pfahl den nöthigen Spielraum vor, in welchem er mit leichtester Mühe, meist schon durch blosses Auflegen des Rammbären, nachsank. Dieses Einspülen hat sich als völlig überflüssig erwiesen und ausserdem trug es nur dazu bei, den Untergrund unnöthig aufzulockern.

In der durch die Bohlenverzüge mit einer festen Einfassung versehenen und gehörig verspreizten Baugrube wurde der Tunnelkörper ausgeführt. Dieser kann als ein in den Untergrund und das Grundwasser gebettetes Gefäss angesehen werden, dessen Sohle und Wandungen ein einheitlich verbundenes Ganzes aus gleichmässiger Konkretmasse bilden, das durch eine um den ganzen Körper herumgelegte Schicht aus mehreren mit Goudron dicht verklebten Lagen bester Dachpappe wasserdicht gemacht wird. Um diese Dichtungsschicht ist aussen noch ein dünner Mantel aus Betonmasse herumgelegt, der die Filzschicht vor Beschädigungen schützt. Die Abbildungen 47 und 48 stellen den Querschnitt des Tunnels auf der freien Strecke und in einem Bahnhof dar. Abb. 49 ist eine Innenansicht des Streckentunnels. Der Tunnelkörper wird aus Stampfbeton hergestellt, an den Seiten unter Anwendung von hölzernen Verschalungen als Lehren für die Ausführung. Vorweg ist bei einer derartigen Bauweise die äussere Schutzumhüllung herzustellen. Ueber diese werden die Papplagen geklebt und sodann der eigentliche Tunnelkörper davor eingestampft. Die Decke des Tunnels wird aus Betonkappen zwischen eisernen Querträgern gebildet und erhält zur Abhaltung des Tagewassers ebenfalls eine Abdeckung aus Pappe.

Die Bauausführung am Potsdamer Platz weicht nicht un-

Abb. 49. Innere Ansicht des Streckentunnels.

wesentlich von dem beschriebenen Verfahren ab. Hier mussten Rammarbeiten auf alle Fälle vermieden werden. Die Vermeidung des Rammens ist in der Weise erfolgt, dass die Widerlager bergmännisch abgeteuft wurden. Diese Ausführung ist in

Abb. 49. Einbau des Kaissons für die Druckluftgründung des Ausziehtunnels am Potsdamer Platz.

Nr. 1 des Centralblatts der Bauverwaltung von 1901 von mir ausführlich beschrieben. Aus dieser Beschreibung, auf die hier im wesentlichen verwiesen werden kann, sei hervorgehoben, dass die Widerlager zunächst abschnittweise in einzelnen mit

Abb. 50. Aufbau des Eisengerippes für den Ausziehtunnel am Potsdamer Platz (darüber Gerüst für die Montirung der Luft- und Materialschleusen).

Zwischenräumen hergestellten Pfeilern hergestellt und die Zwischenräume inzwischen zum Vorspreizen der abgeteuften Schachtgruben benutzt wurden. Abb. 44 lässt am Fusse der Böschung rechts diese ausgeführten Pfeiler, noch umgeben von der Verschalung, in die die Betonmasse eingestampft ist, erkennen. Nach genügendem Erhärten des Pfeilermauerwerks wurden auch die Zwischenräume mit Stampfmauerwerk ausgefüllt, indem die bereits fertig gestellten Pfeiler nun ihrerseits zum Vorspreizen der Baugrube ausgenutzt wurden

Soviel über die Bauausführung im allgemeinen. Zur Vervollständigung der Darstellung ist indessen noch auf einige ungewöhnliche Schwierigkeiten besonderer Art hinzuweisen, die auf einzelnen Baustellen der Ausführung erwachsen sind. So sind am Potsdamer Platz insofern ungewöhn-

Abb. 51. Fundirung des Ausziehtunnels am Bahnhof Potsdamer Platz in der Königgrätzer Strasse.

liche Schwierigkeiten entstanden, als weder der Fussgänger-, und Droschkenverkehr zum Südringbahnhofe von der Seite der Köthener Strasse her unterbrochen, noch die Droschkenplätze an der Ostseite des Potsdamer Bahnhofes ausser Gebrauch gesetzt oder etwa gar die Königgrätzer Strasse gesperrt werden konnten. Die Ausführung fiel ferner in eine Periode, in der zeitweise die ganze östliche Vorplatzfläche des Potsdamer Bahnhofes ohne jede Unterbrechung für den Verkehr zur Verfügung stehen musste. Endlich war für die Ausführung erschwerend die Art der Abführung des ausgeschachteten Grund und Bodens und die Zufuhr eines Theiles der Baustoffe, wofür unter den Viaduktbögen des Südringes ein besonderes Gleis zum Landwehrkanal gelegt werden musste. Ferner mussten die Hinterhäuser der Köthener Strasse bis Nr. 14 unterfangen, d. h. das bestehende Grundmauerwerk durch untergesetztes neues Mauerwerk tiefer

geführt werden. In gleicher Weise ist der Viadukt des Südringes und der Ostflügel des Hauptgebäudes des Potsdamer Bahnhofes unterfangen worden. Die Hinterhäuser Köthener Strasse 13 und 14 sind für den Bau des Tunnels auf eine entsprechende Ausdehnung niedergelegt, späterhin aber über dem Tunnel wieder aufgerichtet worden, der also einen Theil der Baulast zu tragen hat. Diese Bautheile sind in Abb. 43 mit den Buchstaben *a* und *b* bezeichnet. Für das Ausziehgleis, auf dem das Umsetzen der Züge erfolgt, war es ferner nöthig, mit dem Bau des Tunnels in die Königgrätzer Strasse einzudringen. Eine besondere Schwierigkeit erwuchs hier insofern, als die Stadt Berlin verlangte, dass das äussere Ende des Ausziehtunnels so hergestellt werden musste, dass daneben späterhin in grösserer Tiefe ein anderer Tunnel für ein Netz städtischer Untergrundbahnen entlang geführt werden konnte. Mit Rücksicht hierauf ist die Ausführung dieser Strecke unter Anwendung des Druckluftverfahrens erfolgt, ähnlich wie man Brückenpfeiler zu gründen pflegt. Die Abbildungen 49 und 50 zeigen einige Stadien dieser Gründung. Der in Abbildung 49 gezeigte hölzerne Kaisson ist durch dichte Umkleidung und Abdeckung zu einer Kammer gestaltet worden, in der unter Vermittelung einer aufgesetzten Luftschleuse ein Luftüberdruck unterhalten wurde. Indem dadurch das Grundwasser nach unten abgedrängt wurde, war es möglich, das Abschachten des Bodens im Innern im Trockenen auszuführen. Der ausgeschachtete Boden wurde durch aufgesetzte Materialschleusen hinausbefördert. Mit der Abgrabung sank der Kaisson mit allen darauf befindlichen Bau- und Ausrüstungstheilen beständig tiefer in den Erdboden hinab, und indem oberhalb der Decke ein seiner Länge entsprechendes Stück Ausziehtunnel fertig aufgebaut wurde, wurde auch dieses mit in den Erdboden hinabgezogen. Abb. 50 zeigt den Aufbau des mit eingelegtem Eisengerippe hergestellten Tunnels oberhalb der Kammer. Nachdem letztere die nöthige Tiefe und somit auch das Tunnelstück seine richtige Lage erreicht hatte, wurde mit Hilfe der Materialschleusen der innere Raum mit Beton ausgefüllt, und so, wie in Abb. 51 im Querschnitt veranschaulicht, im Untergrunde ein festes Widerlager für den etwaigen späteren städtischen Tunnel geschaffen. In dieser Weise sind zwei Tunnelstücke von 22 und 7 m Länge nebeneinander gesetzt und an den Anschlussstellen dicht mit einander verbunden worden.

Abb. 52. Durchführung der Untergrundbahn zwischen den Säulenreihen der Stadtbahnüberführung am Bahnhof Zoologischer Garten.

Eine andere Schwierigkeit ergab sich bei der Unterfahrung der Stadtbahn am Zoologischen Garten. Hier war es nöthig, in der durch Abb. 52 veranschaulichten Weise zwischen zwei eisernen Stützenreihen der Stadtbahn mit dem Tunnel hindurchzugehen. Das Grundmauerwerk dieser Stützen war nicht so tief geführt, wie für die Ausführung des Tunnels nöthig war, der sich zudem auch in der Breite nur mit eingeschränkter Wandstärke zwischen den Fundamenten hindurchzwängen konnte. Hier ist die schwierige Aufgabe gelöst worden, die Stadtbahnstützen niederzulegen, die Fundamente herauszunehmen, neue einzubauen und darauf die Säulen wieder zu errichten, ohne dass sich an der Stadtbahnüberführung auch nur die geringsten Veränderungen gezeigt hätten. Die Aufgabe war um so schwieriger, als die Eisenkonstruktion der Stadtbahn aus kontinuirlichen Trägern besteht, so dass auch das allergeringste Setzen der Auflagerpunkte aus-

Abb. 53. Bockgerüst zum Auswechseln der Säulen der Stadtbahnbrücke am Bahnhof Zoologischer Garten.

geschlossen sein musste. Abb. 53 zeigt das Holzgerüst, welches aufgestellt wurde, um die Träger abzufangen, ehe die Säulenreihen weggenommen werden konnten. Die Aufstellung des Gerüstes ist in Abb. 53 als noch nicht ganz beendet dargestellt; es fehlen noch die zur Aufnahme der Last der Stadtbahnbrücke erforderlichen Holzzwischenlagen über den in dieser Abbildung ersichtlichen I-Trägern, die aber in Abb. 52 angedeutet sind. Die Vorsicht liess es immerhin geboten erscheinen, eine Säulenreihe nach der anderen, nicht beide zugleich in Arbeit zu nehmen.

Das Holzgerüst ist auf Topfschrauben gestellt (Abb. 54), um bei etwa eintretenden geringen Senkungen ein sofortiges Wiederanheben der Auflagerpunkte zu ermöglichen. Seitens der Betriebsverwaltung der Stadtbahn wurde durch dauernde sorgfältige

Abb. 54. Topfschrauben für die Auflagerung des in Abb. 53 dargestellten Bockgerüstes.

Nachmessungen die Höhenlage der Stadtbahnträger ständig kontrolirt, die gegebenenfalls wieder genau ausgerichtet werden musste. Ausserdem war ein Beamter dauernd zur Stelle, der Anweisung hatte, nöthigenfalls sofort die Stadtbahn zu ersteigen und die Züge beiderseits der Brücke anzuhalten. Auch diese Bauarbeit, die, wie auch die gesammten Ausführungen am Potsdamer Platz, der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen übertragen war, stellt deren Leitern, den Direktoren Lauter und Rothschuh, das beste Zeugniss aus. Zu bemerken ist, dass die Ausführung des Tunnels auf den breiten Promenaden im Westen einschliesslich der Umfahrung der Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche der Gesellschaft für Bahnen und Tiefbauten übertragen war.

E. Schlussbemerkungen.

Indem ich hiermit die Mittheilungen über die Hoch- und Untergrundbahn zum Abschluss bringe, möchte ich nicht unterlassen, noch einer Reihe von Mitarbeitern zu gedenken, welche ausser den bereits früher Genannten an der Durchführung des grossen Werkes der Hoch- und Untergrundbahn betheiligt gewesen sind.

Es ist bereits erwähnt, dass die ganze Entwurfsbearbeitung und Bauausführung seitens der Firma Siemens & Halske im Einvernehmen mit der Hochbahngesellschaft als der Bauherrin erfolgt ist, die sich im übrigen die Bearbeitung gewisser Gebiete, insbesondere die Regelung des Grunderwerbes und der damit zusammenhängenden Fragen, und ferner die Entscheidung bei Fragen von grundsätzlicher Bedeutung vorbehalten hat. Derartige Fragen von zum Theil weittragender Bedeutung ergaben sich im Laufe der Bauausführung in grosser Zahl, und insbesondere stellte das Unternehmen in seiner Entwickelung sehr schwierige Aufgaben wirthschaftlicher Art, die eine thätige und verantwortungsvolle Mitarbeit der Organe der Gesellschaft verlangten. Wie in den Abschnitten A und B dargethan, hat sich das Unternehmen nur schrittweise zu der jetzigen Gestaltung herausarbeiten können.

Die Oberleitung für die der Firma Siemens & Halske obliegenden Aufgaben lag in der bewährten Hand des Direktors Schwieger. Die Ausarbeitung der Entwürfe für die Ausführung und die Bauleitung übernahm im Frühjahr 1897 der Regierungs- und Baurath Gier, der leider nach erst etwa zweijährigem Wirken infolge Erkrankung mitten aus seinem Schaffen herausgerissen wurde. An seiner Stelle übernahm dann der Oberingeniör Ekert die Leitung, die er bis zum Schluss thatkräftig durchgeführt hat. Die Ausarbeitung der Entwürfe für die Untergrundstrecke geschah in einer besonderen Abtheilung unter dem Regierungsbaumeister Lerche. Weiter waren bei dem Unternehmen thätig der Regierungsbaumeister Bousset, insbesondere als Vorsteher des Konstruktionsbüros, ferner als Abtheilungsbaumeister die Regierungsbaumeister Kress, Burau, Sommer, Langbein und bei den Hochbauten der Regierungsbaumeister Necker. Ausser diesen hat eine grosse Zahl tüchtiger technischer Kräfte bei dem Unternehmen mitgewirkt, die alle aufzuführen nicht möglich ist.

Die elektrische Ausrüstung, die, wie schon erwähnt ist, in ganzem Umfange von der Firma Siemens & Halske bewirkt wurde, lag in der Hand der Abtheilungsvorstände dieser Firma. Die Einrichtung der Betriebsmittel und die Vorbereitungen für den Betrieb waren dem Oberingeniör Reichel übertragen, der auch mit der Betriebsleitung betraut bleiben wird. Oberingeniör Raschig hat den gesammten maschinellen und elektrischen Theil des Kraftwerkes, Oberingeniör Frischmuth die Leitungsanlagen und Regierungsbaumeister Pfeil die Sicherungseinrichtungen (Signal- und Stellwerkseinrichtungen) der Hoch- und Untergrundbahn bearbeitet und ausgeführt.

Die Führung der Gesellschaft liegt, wie bereits früher bemerkt, in den Händen des Regierungsbaumeisters Wittig. Den Aufsichtsrath der Gesellschaft bilden der Wirkliche Geheime Rath Staatsminister a. D. Excellenz Hobrecht, welcher den Vorsitz führt, ferner als stellvertretender Vorsitzender der Kommerzienrath Steinthal, Direktor der Deutschen Bank, unter deren thatkräftiger Führung die Ausführung des Unternehmens in die Wege geleitet und seine wirthschaftliche Durchführung verwirklicht worden ist. Dem Aufsichtsrath gehören weiter an der Eisenbahndirektor a. D. Schrader, Mitglied des Aufsichtsraths der Deutschen Bank, Justizrath Dr. Braun, Direktor der Meininger Hypotheken-Bank, und ferner von der Firma Siemens & Halske die Herren Wilhelm v. Siemens und Direktor Schwieger. Der Verfasser dieses Aufsatzes ist seitens der Deutschen Bank der Hochbahngesellschaft als Sachverständiger für alle Bahn- und Verkehrsfragen ständig zugeordnet.

Die Eröffnung des Betriebes, beginnend mit der Theilstrecke Warschauer Brücke-Potsdamer Platz, wird in kürzester Frist erfolgen. Hierbei bleibt aber das Unternehmen nicht stehen. Die Erweiterung bis zum Knie in Charlottenburg wird noch in diesem Jahre ausgeführt und die Weiterführung in Charlottenburg ist gesichert. In Berlin wird sich das Unternehmen in der Richtung auf den Spittelmarkt weiter entwickeln und hierfür schweben ebenfalls seit längerer Zeit die Verhandlungen.

Kemmann.

Haftung der Eisenbahn bei Beförderung in offenen Wagen.

Von Direktionsassessor Dr. Reindl in München.

In Nr. 12 S. 456 Jahrg. 1901 der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ ist ein auch vom belgischen Kassationshofe bestätigtes Urtheil des Appellhofes in Lüttich vom 31. Januar 1900 mitgetheilt, das wegen seiner Begründung genauere Beachtung seitens der Eisenbahnen verdient und zu einer Stellungnahme dagegen nöthigt. Denn wenn eine derartige Auslegung des Art. 31 Abs. 1 Ziff. 1 des Internationalen Uebereinkommens, wie sie in dem Urtheile enthalten ist, allgemein bei den Gerichten platzgriffe, wäre der Zweck der Bestimmung in Art. 31 a. a. O. in vielen, ja vielleicht in den meisten Fällen zu nichte gemacht und den Eisenbahnen eine Haftung überbürdet, die nicht nur der Absicht des Gesetzgebers vollkommen widersprechen würde, sondern auch über das Maass der Billigkeit weit hinausginge.

Der Sachverhalt, der dem Urtheile zu Grunde lag, ist kurz folgender:

Der Cirkusbesitzer Wulff hatte am 4. Juni 1897 bei der Eisenbahndirektion Altona die Zusammenstellung eines Sonderzuges, bestehend aus 23 theils Personen- und theils Güterwagen, beantragt, um sein Personal und Material von Kiel nach Lüttich zu befördern. Die Verladung des Materials wurde von den Leuten eines Kieler Speditörs unter Mitwirkung des Cirkuspersonals und in Gegenwart eines Bahnbeamten bewerkstelligt. Von den offenen Güterwagen waren drei mit bahneigenen Decken versehen worden, die übrigen dagegen nicht. Auf einen dieser offenen, nicht mit einer Decke versehenen Wagen waren nun ein Möbelwagen, eine Kutsche und eine Schaukel verladen worden. Die Räder der Kutsche waren vor der Verladung, und zwar schon im Cirkus, zu ihrem Schutze mit Strohbändern umflochten worden, während zwischen der Kutsche, dem Möbelwagen und der Schaukel Strohmatten angebracht wurden, um eine Reibung während der Fahrt zu verhüten. Unterwegs war nun auf diesem offenen, in der Nähe der Lokomotive in den Sonderzug eingestellten Wagen an der Aussenseite des Möbelwagens auf unaufgeklärte Weise ein Brand ausgebrochen, der die Ladung mit Einschluss des grössten Theils der in dem Möbelwagen untergebrachten Gegenstände zerstörte oder beschädigte. Der Eigenthümer Wulff verlangte von der Empfangsbahn Ersetzung des Materialschadens und eines indirekten Schadens von 40000 Fr. dafür, dass es ihm wegen des Unfalls unmöglich war, an bestimmten Tagen in Lüttich Vorstellungen zu geben.

Die letztere Forderung wurde, wie bei der geschilderten Sachlage wohl als verständlich erscheint, von den Gerichten in Lüttich in allen Instanzen abgewiesen. Dagegen wurde dem Antrage auf Ersetzung des Materialschadens in allen Instanzen stattgegeben, und zwar mit folgender Begründung:

Die Berufung der beklagten Eisenbahn darauf, dass Strohbänder, Strohmatten und andere entzündliche Gegenstände auf dem Wagen angebracht gewesen seien und dass der Schaden daher nur aus der Gefahr entstanden sei, welche der Transport in ungedecktem Wagen nach sich ziehe, sei nicht stichhaltig. Denn Art. 31 bilde eine Ausnahme von der im Art. 30 aufgestellten Regel und sei daher enge auszulegen. Wenn nun auch angenommen werden wolle, dass die mit der Beförderung in einem ungedeckten Wagen verbundene Gefahr auch in der Entzündungsgefahr bestehe, so finde Art 31 Abs. 1 Ziff. 1 als Ausnahmebestimmung doch nur Anwendung auf das Gut selbst, nicht auf die Verpackung. Die Bahnbeamten hätten auch nicht einen Augenblick daran gedacht, das Verlangen zu stellen, dass die derart verpackten Gegenstände mit einer Decke versehen werden müssten, wie sie dies für drei andere Wagen verlangt hatten. Die Kutschenräder seien überdies schon im Cirkus mit Stroh umwunden worden und diese Verpackungsart habe im Bahnhofe der Aufmerksamkeit der anwesenden Bahnbeamten nicht entgehen können. Dass die Bahn und ihre Leute das Transportgut nicht als der Brandgefahr ausgesetzt erachtet hätten, gehe auch aus dem Umstande hervor, dass der Wagen, auf den es verladen worden war, nahe an der Lokomotive eingestellt worden sei.[1])

Ich glaube, dass man sich beim Lesen dieser Begründung des Gefühls der Ueberraschung nicht ganz wird erwehren können.

Zunächst nämlich erscheint mir der Umstand, dass die Eisenbahnbeamten gar nicht daran gedacht hätten, auch nur das Verlangen zu stellen, dass die auf dem betreffenden Wagen verladenen Gegenstände wegen ihrer Verpackung mit einer Decke zu versehen seien, für die Entscheidung der Haftungsfrage ebenso einflusslos, als der weitere Umstand, dass die Verpackung der Kutschenräder bei der Verladung schon bestanden habe und der Aufmerksamkeit der anwesenden Eisenbahnbeamten gar nicht habe entgehen können. Denn nicht das ist hier maassgebend, was sich die Eisenbahnbeamten gedacht oder, vielleicht besser gesagt, nicht gedacht haben, sondern das, was sich der Absender oder seine Beauftragten, die die Verladung vorgenommen haben, gedacht haben oder hätten denken sollen; denn deren Sache wäre es gewesen, zum besseren Schutze der verladenen Gegenstände Decken zu verwenden, und wenn sie dies, gleichviel aus welchem Grunde, unterlassen haben, so haben eben sie bezw. ihr Auftraggeber und nicht die Eisenbahn die Folgen hieraus zu tragen; es ist, zumal auch, wie das Urtheil selbst anerkennt, die Voraussetzungen der Ziff. XXXIV der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen im gegebenen Falle nicht vorlagen, eine durch die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens in keiner Weise begründete Annahme des Gerichts, dass die Eisenbahnbeamten bei der vorschrifts- oder vereinbarungsgemäss vom Absender selbst vorgenommenen Verladung in einen offenen Wagen den Absender darauf aufmerksam zu machen gehabt hätten, dass die Sendung zufolge ihrer Verpackung der besonderen Gefahr ausgesetzt sei, in Brand zu gerathen, und dass es daher angezeigt erscheine, sie mit einer Decke zu versehen, und wenn auch die Eisenbahnbeamten bezüglich anderer Wagen das Verlangen, dass über die Ladung zu deren Schutze Decken gebreitet werden sollen, gestellt haben, so folgt daraus noch nicht, dass sie zu einem solchen Verlangen verpflichtet waren und dass die Unterlassung dieses Verlangens die Haftung der Eisenbahn begründe.

Sodann aber ist der Umstand, ob die fragliche Sendung mit einer Decke versehen war oder nicht, auch um deswillen vollkommen einflusslos, weil durch die Verwendung von Decken an der Bestimmung des Art. 31 Abs. 1 Ziff. 1 des Internationalen Uebereinkommens überhaupt nichts geändert und insbesondere keine Erhöhung oder Verschärfung der der Eisenbahn nach der angezogenen Bestimmung obliegenden Verantwortlichkeit herbeigeführt wird[2]), im übrigen auch vorliegendenfalls gar nicht erwiesen ist und nach Lage der Sache gar nicht erwiesen werden konnte, dass der Brand vermieden wäre, wenn man den Wagen mit einer Decke versehen hätte.

Es kann sich also bei Beurtheilung des vorliegenden Falles nur um die Frage handeln, ob die Anwendung der Bestimmung des Art. 31 Abs. 1 Ziff. 1 des Internationalen Uebereinkommens dann ausgeschlossen ist, wenn bei einem in offenem Wagen verladenen Gute zunächst die leicht entzündliche Verpackung desselben in Brand geräth und dann durch den Brand das Gut selbst zerstört wird; diese Frage aber muss m. E. entschieden verneint werden.

Die Absicht des Gesetzgebers bei Erlass der in Frage stehenden Bestimmung war, die Eisenbahn, wenn ihr kein Verschulden zur Last fällt, von der Haftung für die zahlreichen Schäden zu befreien, denen die Güter bei Beförderung in offenem Wagen ausgesetzt sind, denen sie aber nicht ausgesetzt wären, wenn sie in gedeckt gebauten Wagen verladen wären.[3]) Dass zu diesen Schäden, die mit der Beförderung in einem offenen Wagen gegenüber jener in einem gedeckten Wagen verbunden sind, auch die Gefahr gehört, durch Funken der Lokomotive oder auf eine andere Weise von aussen her in Brand zu gerathen, steht in der Litteratur und Rechtsprechung ausser jedem Zweifel und ist auch von den Lütticher Gerichten nicht in Abrede gestellt worden. Wenn es nun aber feststeht, dass ein Gut, das in einen offenen Wagen verladen ist, schon an sich mehr als das in einen gedeckten Wagen verladene der Gefahr, in Brand zu gerathen, ausgesetzt ist, so muss dies noch um so mehr der Fall sein bei einem Gute, dessen Verpackung aus leicht entzündlichem Material besteht, und es wäre schwer verständlich, warum die Eisenbahn zwar dann von der Haftung befreit sein solle, wenn das unverpackte, aber nicht auch dann, wenn das mit leicht entzündlichem Material verpackte Gut in Brand geräth. Die Verpackung ist doch Sache des Absenders, und man sollte deshalb vom Standpunkte logischer Schlussfolgerung aus wohl annehmen

---

[1]) Dieser letztere Umstand könnte allerdings unter Umständen ein Verschulden der Eisenbahn darstellen, das die Anwendung des Art. 31 ausschliessen würde; er kommt aber hier nicht weiter in Betracht, da ja, wie das Urtheil selbst feststellt, nicht erwiesen ist, ob die Entzündung durch die Funken der Zuglokomotive verursacht wurde oder nicht.

[2]) Siehe Gerstner, Int. Ueb. S. 338, Eger, Kom. z. Int. Ueb. S. 564, Rosenthal, Int. Ueb. S. 203, Centralamt in der „Zeitschrift f. d. Int. Eisenbahntransport“, Bd. II S. 53, R.-O.-H.-G. Bd. 14 S. 219, R.-G. Bd. 10 S. 105, ungarische Kurie bei Röll, eisenb. Entsch. Bd. 12 S. 192.

[3]) Siehe Gerstner, Int. Ueb. S. 338; Eger, Int. Ueb. S. 564.

dürfen, dass jemand, der bei Verladung eines Gutes in einen offenen Wagen mit der Gefahr, dass dasselbe infolge dieser Beförderungsart in Brand gerathen könne, zu rechnen und diese Gefahr auf sich zu nehmen hat, dies um so mehr thun muss, wenn er das Gut in einer Verpackung aufgibt, die diese Gefahr noch in bedeutendem Maasse erhöht. Es wäre auch in der That ein eigenthümlicher Rechtszustand, wenn beispielsweise die Eisenbahn zwar dann nicht zu haften brauchte, wenn eine auf einen offenen Wagen verladene Kutsche dadurch in Brand geräth, dass auf ihr Lederdach Funken fallen, wenn sie dagegen aber den Schaden zu ersetzen hätte, falls ein auf die mit Stroh umflochtenen Räder dieser Kutsche gefallener Funke den Brand verursacht hat. In welcher Weise das Feuer seine schädigende Wirkung auf das Gut ausübt, ist und muss doch vollkommen gleichgültig sein; maassgebend ist allein, ob diese schädigende Wirkung auf das Gut eben deshalb möglich war, weil die Beförderung des letzteren in offenem Wagen erfolgte; diese Möglichkeit aber ist zweifelsohne auch dann gegeben, wenn das offen verladene Gut zu seinem Schutze mit entzündlichem Verpackungsmaterial umgeben wurde und zunächst das letztere in Brand geräth, und es ist eine willkürliche und auch durch den Grundsatz, Art. 31 enthalte eine Ausnahmebestimmung und sei daher enge auszulegen, in keiner Weise gedeckte Annahme, dass die Beschädigung eines offen verladenen Gutes durch Feuer dann keiner mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entsprungen sei, wenn das Feuer nicht zunächst das Gut selbst, sondern das Verpackungsmaterial desselben ergriffen hat.

Die hier bekämpfte Anschauung der Lütticher Gerichte ist auch von den Eisenbahnverwaltungen in der Praxis meines Wissens niemals getheilt worden. Die letzteren haben nie ein Bedenken getragen, ihre Haftung beispielsweise dann abzulehnen, wenn eine in einem offenen Wagen verladene Sendung Ziegelsteine oder Thonröhren oder Porzellangeschirr, zu deren Schutz zwischen den einzelnen Gegenständen Stroheinlagen verwendet worden waren, dadurch Schaden litt, dass das als Packungsmaterial verwendete Stroh in Brand gerieth und dann das Gut selbst durch die Hitze beschädigt oder zerstört wurde; würden sie sich der von den Lütticher Gerichten angenommenen Auffassung, dass Art. 31 Abs. 1 Ziff. 1 Int. Ueb. nur auf das Gut selbst und nicht auch auf die Verpackung Anwendung finde, anschliessen, so müssten sie künftig in allen Fällen der zuletzt erwähnten Art von Beschädigungen ihre Haftung anerkennen; ich glaube aber kaum, dass sie sich durch die Gründe des Lütticher Urtheils zu einer solchen Aenderung ihrer Praxis veranlasst sehen werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Feier seines 70. Geburtstags** am 30. Januar wurden dem Staatsminister v. Thielen zahllose Ehrungen zu Theil, von denen wir heute nur die aus den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen bekannt gewordenen erwähnen. Schon um 8 Uhr brachte der Gesangverein der Eisenbahnsekretäre ein Morgenständchen. Kurz darauf übergaben die Beamten der Schlafwagengesellschaft eine Blumenspende in Gestalt einer Lokomotive. Um 9 Uhr erschien die Kapelle der Eisenbahnbrigade, um den Jubilar durch den Vortrag einiger Musikstücke zu erfreuen. In der 10. Stunde statteten der Unterstaatssekretär Fleck, die Direktoren und Räthe des Ministeriums ihre Glückwünsche ab unter Ueberreichung eines Albums mit den Ansichten der hervorragendsten Bauten, die unter der Amtsthätigkeit des Herrn Ministers ausgeführt sind. Es sprachen Unterstaatssekretär Fleck und die Ministerialdirektoren Schultz und Schröder sowie Geheimerath Glöckner, letzterer im Namen der Räthe des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Auf diese Glückwünsche antwortete der Minister mit einer Ansprache, in der es heisst:

„Als ich am 21. Juni 1891 hier mein Amt antrat, geschah es mit Zittern und Zagen und in der heimlichen Furcht: nach 6 Wochen gehst du wieder heim als vollständig für diese Stellung ungeeignet. Wenn das nun nicht geschehen ist und ich im Gegentheil auf eine Zeit zurückblicken darf, in der mancherlei Fortschritte angebahnt, manche Unternehmungen ausgeführt worden sind, die dem Lande zum Segen gereicht haben, so habe ich ausser der Gnade Gottes, die mit mir gewesen ist, doch in erster Linie denen zu danken, die mir treu zur Seite gestanden haben, die mir mit ihrem einsichtigen Rath, mit ihrer nie ermüdenden Arbeitsfreudigkeit, mit ihrer herzlichen Anhänglichkeit die Arbeit nach aller und jeder Richtung hin erleichtert haben, die mir geholfen und mich unterstützt haben in schweren und in guten Tagen, die mit mir getragen haben, was über uns hereingebrochen ist, und die mit mir auch sich gefreut haben, wenn wir Erfolge errungen haben."

Die Bürobeamten sowie die Kanzleibeamten überreichten unter Führung des Geheimeraths Bröse kunstvoll ausgestattete Adressen. Es fanden sich sodann zur Beglückwünschung ein der Präsident des Reichseisenbahnamts Schulz, die Mitglieder des technischen Oberprüfungsamts und der Akademie des Bauwesens.

Der Präsident der Eisenbahndirektion Berlin, Wirkliche Geheime Oberregierungsrath Kranold, welcher im Namen der fast vollzählig erschienenen Präsidenten der preussischen Eisenbahndirektionen und des Präsidenten der kaiserlichen Generaldirektion der Reichsbahnen das Wort nahm, betonte, dass er nicht nur im Namen der Präsidenten, sondern im Namen der sämmtlichen Beamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung die aufrichtigsten Glückwünsche dem allverehrten Chef darbringe. Alle die Hunderttausende seien von denselben Gefühlen der Liebe und Anhänglichkeit für den Minister erfüllt und betrachten den Tag als einen Freudentag der gesammten Staatseisenbahnverwaltung. Der Minister erwiderte darauf u. a. folgendes:

„Es ist richtig, ich bin aus Ihrer Mitte hervorgegangen, ich habe eine geraume Zeit Ihr Amt verwaltet. Es ist das für mich eine ausserordentliche Schule gewesen und gewiss die beste Vorbereitung für mein jetziges Amt. Es ist aber vielleicht für Sie hier und da ein wenig unbequem gewesen, wie ja einer, der die Schwadron und das Regiment kommandirt hat, auch später als Korpskommandant sich um manche Dinge kümmert, von denen der Schwadronchef und der Regimentskommandör sagen kann: das können wir allein. Aber das hat unserer Freundschaft und unserem gegenseitigen persönlichen und dienstlichen Verhältniss, das allezeit ein ungetrübtes gewesen ist, keinen Eintrag gethan; davon bin ich fest überzeugt, und das spreche ich auch hier meinerseits gern aus. Sie haben ein schweres Amt, das an Bedeutung und Inhalt und an Sorge erheblich zugenommen hat seit der Reorganisation unserer Verwaltung. Ich habe mit der Reorganisation auf Ihre Schultern viel gelegt, viel Verantwortung, viel Arbeit. Sie haben mich nie im Stiche gelassen, Sie haben alle Zeit aus vollster Ueberzeugung meine Pläne zu den Ihrigen gemacht und das ausgeführt, was ich meinerseits für richtig erkannt habe. Sie sind in das Leben in ganz anderer Weise hineingestellt worden, als das bisher der Fall gewesen ist. Sie sind persönlich aus dem wohlgesicherten Hause, das der Präsident in früherer Zeit gehabt hat, herausgetreten und an die Oeffentlichkeit gedrängt worden. Sie haben alle Ihre Aufgabe erkannt und demgemäss Ihre Thätigkeit eingerichtet. Dem verdanken wir, dass unsere Zustände in der preussischen Eisenbahnverwaltung zur Zeit als mustergültig von allen Seiten anerkannt werden. Es ist heute ein Tag, an dem ich das sehr wohl selbst aussprechen darf, und wenn ich es ausspreche, so thue ich es nicht, um mich zu rühmen, sondern um diejenigen zu rühmen, die meine Pläne ausgeführt haben, die ihrerseits die Verantwortung für die ganze Verwaltung übernehmen: das sind in erster Linie die Herren Präsidenten. M. H., aus der Zeit, die Blüthen und reiche Früchte brachte, sind wir ja allerdings leider — hoffentlich nur für kurze Zeit — herausgetreten. Wir sind in eine Zeit gekommen, von der man sagen muss: sie gefällt uns nicht; aber gerade in dieser Zeit rechne ich auf meine Herren Präsidenten, dass sie alles thun werden, um die Misslichkeit der Lage ihrerseits helfend abzustellen, um ihrerseits auch dafür zu sorgen, dass wir den Arbeitlosen Arbeit geben, dass wir der muthlosen Industrie wieder Muth einflössen, dass wir überhaupt zur Hebung der Landeswohlfahrt nach Kräften beitragen."

Es folgte unter den Glückwünschenden eine Abordnung des Vereins deutscher Privatbahnen, der u. a. die Herren Geheimerath v. Lavale, Geheimer Regierungsrath Brecht, Direktor Krueger, Regierungsrath Glanz angehörten. Sie überreichten ein prachtvolles Album. Auch der Schriftleiter dieser Zeitung erschien als Glückwünschender. Am Abend des Tages fand in den Festräumen der Ministerwohnung eine grössere Festlichkeit statt, zu der mehrere hundert Einladungen ergangen waren.

Wir hoffen, in nächster Nummer dieser Zeitung noch ausführlicheres über den festlichen Verlauf des Tages bringen zu können.

— **Tarifverzeichniss.** Vom Reichseisenbahnamt ist seiner Zeit auf ein dort aufgestelltes, zum ersten Mal am 1. Januar 1901 ausgegebenes Verzeichniss hingewiesen worden, welches den Eisenbahnverwaltungen wie den Verkehrsinteressenten ausser anderen Auskünften namentlich eine vollständige Uebersicht über alle damals auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und Verkehrsverbindungen darbot. In diesem Verzeichniss sind im Laufe des Jahres viele und mannigfache Aenderungen eingetreten. Um diese, einschliesslich der am 1. Januar

1902 eingeführten Aenderungen, zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, ist im Verkehrsbüro des Reichseisenbahnamtes ein Nachtrag I zum Tarifverzeichniss ausgearbeitet worden. Der Nachtrag umfasst etwa 37 Druckseiten, ist Ende Januar (im Verlage von Julius Springer in Berlin N. 24, Monbijouplatz 3) erschienen und zum Preise von 2 ℳ. vom Verlage zu beziehen.

— **Ueber die Rückbeförderung ländlicher Arbeiter aus dem Westen nach dem Osten Preussens** hat die königliche Eisenbahndirektion Bromberg eine Verfügung erlassen, nach der die Beförderung ländlicher Arbeiter aus den westlichen Provinzen nach dem Osten thunlichst zu unterstützen ist. Vornehmlich ist für die glatte Durchführung der Transporte Sorge zu tragen und die Beförderung mit Sonderzügen in Aussicht zu nehmen, soweit dies im Betriebsinteresse angezeigt erscheint. Ein Bedarfs- oder Sonderzug ist abzulassen, wenn mindestens 200 Personen vorhanden sind, deren Beförderung mit dem nächsten Personenzuge die Fahrtdauer zu sehr vergrössern würde. Sämmtliche Dienststellen werden angewiesen, diesen Arbeitertransporten nach dem Osten besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und die Interessenten bei der Durchführung in jeder Weise zu fördern.

— **Wettertelegraphie im Dienste der Landwirthschaft.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wird vom 1. Februar d. J. beginnend im Anschlusse an die nunmehr Nachmittags 3 Uhr (bisher Vormittags 9 Uhr) erfolgende Zeitangabe die tägliche Wettervorhersage mittelst Telegramm an sämmtliche in das Bahntelegraphennetz einbezogenen Bahnstationen und die mit Fernsprechern ausgerüsteten Stationen und Haltestellen der Neben- und Lokalbahnen gegeben. Um eine allgemeine und bequeme Einsichtnahme dieser Wettervorhersagen zu ermöglichen, sind sie jeweils sofort nach Erhalt durch Anschlag an einem geeigneten, allgemein zugänglichen, womöglich an der Aussenseite der Betriebsgebäude befindlichen Platze zur öffentlichen Kenntniss zu bringen. Da ferner der Platz, an welchem die betreffenden Wetteranzeigen anzuschlagen sind, natürlich immer der gleiche sein muss, ist hierfür eine schwarze Tafel mit der weissen Aufschrift „Wettertafel" anzubringen, welche, wo es wegen der Witterungseinflüsse geboten erscheinen sollte, durch einen verschliessbaren Glaskasten mit der gleichen Aufschrift zu ersetzen wäre.

— **Ueber die Lage des deutschen Lokomotiven- und Wagenbaues** äussert sich ein Bericht der „Nat.-Ztg." folgendermaassen: „Etwas günstiger haben sich die Aussichten des Lokomotivenbaues gestaltet. Das war aber nur durch Aufträge aus dem Ausland zu erreichen, da die Bestellungen der Staatsbahnverwaltungen zu dauernder Beschäftigung nicht ausgereicht hätten. Die Firma Maffei in München hat eine französische Bestellung auf 20 Lokomotiven, die sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann eine Lieferung für die Kapkolonie, die hannoversche Maschinenbau-A.-G. vorm. Georg Egestorff Aufträge für Indien und Spanien erhalten. Auch Italien hat eine grössere Bestellung nach Deutschland vergeben, von der ein grosser Theil der Firma Borsig zugefallen ist. Wenn auch diese Aufträge für längere Zeit Beschäftigung gewähren, so bleibt doch zu beachten, dass die Aufträge für das Ausland nur durch äusserst niedrige Preisstellung erlangt worden sind. Die Firma Maffei in München erhielt den französischen Auftrag hauptsächlich nur deshalb, weil die Kosten für die Maschine 12 500 Fr. billiger waren als die Forderung der französischen Werke. Die Wagenfabriken leiden sehr unter dem gegenseitigen Wettbewerb. Den leistungsfähigen Fabriken ist es gelungen, sich durch billige Preisstellung die wenigen Bestellungen zu sichern. Die neuen Aufträge für die Staatsbahnen sind nicht hinreichend, um die Lücken des privaten Bedarfs zu füllen."

— **Kaisers-Geburtstagfeiern.** Es liegen uns bereits eine grössere Anzahl von Festberichten über prächtig verlaufene Kaisers-Geburtstagfeiern in Eisenbahnvereinen vor. Da der Verlauf naturgemäss eine gewisse Gleichmässigkeit zeigt, so werden wir die Berichte nicht einzeln veröffentlichen, sondern thunlichst in einen Gesammtbericht zusammenfassen und diesen zur Kenntniss unserer Leser bringen.

— Die **Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner,** deren Gründung Eisenbahndirektor de Terra kürzlich in einem an alle deutschen Eisenbahner (Beamte und Arbeiter) gerichteten Aufruf anregte (vergl. den Aufsatz in Nr. 101 Jahrg. 1901 d. Ztg.), ist mit einer beträchtlichen Mitgliederzahl (über 120, darunter höhere Beamte wie einfache Arbeiter) ins Leben getreten.

Oesterreich.

— **Parteiseitige Vorschreibung ermässigter Frachtsätze in den Frachtbriefen.** Es sind Zweifel darüber aufgetaucht, ob die Parteien im Hinblicke auf das ihnen laut Frachtbriefmuster zustehende Recht der Vorschreibung der anzuwendenden Tarife auch als berechtigt zu betrachten seien, die Anwendung ermässigter Frachtsätze, welche in den Anhängen zu den Tarifen oder im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" veröffentlicht sind, im Wege der Umkartirung im Frachtbriefe vorzuschreiben, und zwar namentlich auch dann, wenn die ermässigten Frachtsätze sich nicht auf die ganze durch den bezüglichen Transport in Anspruch genommene Strecke, sondern auf Theile derselben beziehen.

Für die Entscheidung dieser Frage ist, wie das Eisenbahnministerium in einem diesen Gegenstand behandelnden Erlasse hervorhebt, § 7 des Betriebsreglements maassgebend, welchem zufolge die zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife bei der Erfüllung der gleichen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind. Da es nun keinem Zweifel unterliegen kann, dass in dem Anhange oder in das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" aufgenommene ermässigte Frachtsätze als zu Recht bestehende und gehörig veröffentlichte Tarife anzusehen sind, so ergibt sich hieraus, wie das Eisenbahnministerium in dem erwähnten Erlasse bemerkt, von selbst, dass den Parteien die Berechtigung zusteht, die Anwendung derartiger ermässigter Frachtsätze im Wege der Umkartirung vorzuschreiben, und dass die Eisenbahnverwaltungen unter dieser Voraussetzung deren Anwendung auch dann nicht verweigern dürfen, wenn die betreffenden Frachtermässigungen sich nur auf Theilstrecken des bei der Sendung in Betracht kommenden gesammten Transportweges beziehen. Selbstverständlich müssen jedoch auch in diesen Fällen die allfälligen besonderen Bedingungen, an welche die betreffende Frachtermässigung geknüpft ist, erfüllt werden.

— **Zillerthalbahn.** Der nächsten Generalversammlung dieser Bahn werden Vorschläge in Betreff der Regelung der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens sowie bezüglich der finanziellen Sicherstellung der Schlussstrecke Zell a/Z.-Mayrhofen unterbreitet werden. Es handelt sich bei der Zillerthalbahn um die Deckung der Ueberschreitung, welche sich bei Herstellung der Bahn Jenbach-Zell a/Z. gegenüber dem festgestellten Baukapital ergeben hat, um die Begebung der noch im Besitz der Gesellschaft befindlichen Prioritätsaktien zum Zwecke der Befriedigung schwebender Forderungen sowie die Aufbringung der Mittel für die erwähnte Fortsetzungsstrecke. Die Regierung hat, wie seiner Zeit gemeldet, die Flüssigmachung eines Theiles des zugesicherten Staatsbeitrages davon abhängig gemacht, dass die Regelung der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens gesichert wird sowie die Mittel für die Kosten der Fortsetzungsstrecke aufgebracht werden. Es ist begründete Aussicht vorhanden, dass die bezüglichen Bestrebungen bald zu einem günstigen Ergebnisse gelangen.

— **Bregenzerwaldbahn.** Die Bauunternehmung, welcher die Ausführung der Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau) übertragen worden war, ist in Zahlungsschwierigkeiten gerathen. Die genannte Firma war auf ihr dringendes Ansuchen, und weil die Interessenten dieser Lokalbahn für sie wärmstens eintraten, zur Bewerbung um den Bahnbau zugelassen und dieser ihr, nachdem sie ihre technische Befähigung unzweifelhaft dargethan und überdies auch ihre finanzielle Leistungsfähigkeit durch Verbindung mit einer anderen geldkräftigen Firma gesichert und nachgewiesen hatte, als dem Bestbieter anvertraut worden. Indess zeigte es sich, dass die Bauunternehmung ihrer Aufgabe nicht gewachsen war. Eine erhebliche Verzögerung in der Vollendung der Bauarbeiten dürfte infolge der Zahlungsschwierigkeiten der Bauunternehmung wohl nicht eintreten, und ist auch nicht zu besorgen, dass die Interessenten, welche an die Bauunternehmung Forderungen aus Leistungen gewerblicher Art zu stellen haben, eine wesentliche Einbusse erleiden werden.

— **Lokalbahn Neumarkt-Suchahora.** In dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen, ist auch die Herstellung einer Bahn niederer Ordnung von der Station Neumarkt der Lokalbahn Chabówka-Zakopane nach Suchahora vorgesehen. Diese Linie, welche die Verbindung zwischen der Lokalbahn Chabówka-Zakopane mit der auf ungarischem Gebiete liegenden Arvathalbahn herstellen soll, ist schon in der für die Lokalbahn Chabówka-Zakopane ertheilten Konzession vorgesehen. Die finanzielle Sicherstellung der Lokalbahn Neumarkt-Suchahora ist in der Weise in Aussicht genommen, dass der Staat Stammaktien dieser Lokalbahn bis zum Betrage von 2 128 000 Kr. übernimmt.

— **Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Steinschönau.** In das Gesetz, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen

niederer Ordnung, ist auch die Lokalbahn Böhmisch=Leipa-Steinschönau aufgenommen. Diese 22 km lange Lokalbahn wird ein dichtbevölkertes, an industriellen Unternehmungen, unter denen die Glasindustrie besonders hervorzuheben wäre, reiches Gebiet durchziehen. Die finanzielle Sicherstellung dieser Bahn dürfte in der Art erfolgen, dass von dem Anlagekapital im Nennbetrag von 2 800 000 Kr. 1 960 000 Kr. auf Grund der vom Lande Böhmen zugesicherten Garantie in Form eines Prioritätsanlehens beschafft werden, während der Rest von 840 000 Kr. durch die Interessentenbeiträge von 430 000 Kr. und eine gegen Rückzahlung in Stammaktien zu gewährende Staatsbeihilfe von 410 000 Kr. aufgebracht wird. Der Abschluss der Konzessionsverhandlungen ist demnächst zu gewärtigen.

— **Beendigung des Kartellkampfes der Wagenfabriken.** Die Schwierigkeiten, unter denen das Kartell der Wagenfabriken in der letzten Zeit zu kämpfen hatte, waren nicht nur in dem Rückgange des Absatzes begründet, sondern wurden noch dadurch erhöht, dass zwei neu entstandene Wagenfabriken, die Staudinger und die Koliner Fabrik, sich dem Kartell nicht anschlosen, sondern gegen dasselbe in Wettbewerb traten. Dieser Kampf des Kartells und der ausserhalb stehenden Fabriken ist nunmehr beendigt worden. In den letzten Tagen sind nämlich die Staudinger und die Koliner Wagenfabrik dem Kartell beigetreten.

— **Der Subventionsvertrag mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.** Nach langwierigen Verhandlungen ist das Uebereinkommen über die Erneuerung des Subventionsvertrages zwischen der Regierung und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft abgeschlossen worden, und wird es demnächst einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden. Für den Fall der Annahme durch die Generalversammlung und das Parlament wird das Uebereinkommen, rückwirkend ab 1. Januar 1902, in Wirksamkeit treten. Was den wesentlichen Inhalt des Uebereinkommens betrifft, so tritt an die Stelle der bisherigen festen Beihilfe von 500 000 Kr. und eines gleich hohen unverzinslichen, rückzahlbaren Vorschusses eine einheitliche Beihilfe im Betrage von 1 200 000 Kr. Der noch nicht zurückgezahlte, aus dem Titel des alten Vertrages gewährte Vorschuss in dem Betrage von noch rund 3 700 000 Kr. ist in der Art zurückzuerstatten, dass für diesen Zweck die Hälfte des jeweilig die 4prozentige Verzinsung der Aktien überschreitenden Ueberschusses verwendet wird. Die Rückzahlung der in dem neuen Vertrage festgestellten Beihilfe soll in der Weise erfolgen, dass nach vollständiger Abstattung der alten Vorschüsse der Antheil des Staates an den eine bestimmte Grenze übersteigenden Ueberschuss treten soll. Von diesem würde der Staatsverwaltung ein Theil mit der Beschränkung zufallen, dass der jeweilige Gewinnantheil des Staates die Ziffer von 600 000 Kr. nicht überschreiten darf. In tarifarischer Beziehung soll sich die Gesellschaft verpflichten, auf Verlangen der Regierung besonders ermässigte Tarife für die Ausfuhr zu erstellen. Eine Einflussnahme auf die Inlandtarife des Unternehmens hätte vom Jahre 1907 nur in dem Falle einzutreten, wenn in diesem Zeitpunkte das wirthschaftliche Bündniss zwischen beiden Reichshälften zur Auflösung gelangt.

Die Staatsbahnen und die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft verpflichten sich, sich auf den Umschlagplätzen gegenseitig zu unterstützen und zu fördern. Was die Vertragsdauer betrifft, so enthielt der vom Handelsministerium der Gesellschaft vorgelegte ursprüngliche Entwurf die Bestimmung, dass das Uebereinkommen bis zum Jahre 1914 unkündbar, von diesem Zeitpunkte an jedoch von jedem der beiden Vertragstheile alljährlich lösbar sein solle. Es wurde nunmehr einvernehmlich eine 25 jährige Vertragsdauer mit der Maassgabe festgestellt, dass jedem der beiden Vertragstheile ein Kündigungsrecht nur einmal in dem 25 jährigen Zeitraume zustehen soll, und zwar am 31. Dezember 1913.

— **Doktoren der technischen Wissenschaften.** An der Prager czechischen technischen Hochschule fand dieser Tage die erste Promotion zum Doktor der technischen Wissenschaften statt. Promovirt wurde der Bau-Oberkommissär der Staatsbahndirektion in Pilsen, Basta. Dem Promotionsakte, der in besonders festlicher Weise begangen wurde, wohnten der Statthalter, der Oberstlandmarschall und zahlreiche Gäste bei.

Ungarn.

— **Investitionen in Ungarn.** In Angelegenheit der Feststellung des Programms der grossen staatlichen Investitionsarbeiten hat der ungarische Bergwerks- und Hüttenverein eine umfangreiche Denkschrift an den Handelsminister gerichtet. Der Verein drückt seine Freude und seinen Dank für die seitens der Regierung im Interesse der Unterstützung des darniederliegenden Gewerbes bisher getroffenen Verfügungen aus, fügt aber sogleich hinzu, dass die bisher gebotene Hilfe nicht ausreiche, um die Anforderungen des Wirthschaftslebens zu befriedigen. Ein Aufschwung sämmtlicher Industriezweige sei nur dann zu hoffen, wenn die Hilfe in der Form einer grossen und bald verwirklichten Investitionsaktion käme und wenn die Regierung zu diesem Zwecke durch Abschluss einer grösseren Investitionsanleihe Geld ins Land brächte. Die Lage des Geldmarktes sei in Ungarn wie in ganz Europa derzeit eine so günstige, wie sie es im letzten Jahrzehnt noch nicht gewesen. Das Kapital suche gierig nach guten, entsprechend zinstragenden Staatspapieren, wie die jüngste Ausgabe von französischer Rente gezeigt habe. Der Verein bittet, bei der Feststellung der Reihenfolge der Arbeiten angehört zu werden. Das dringendste wäre der Ausbau des Eisenbahnnetzes. Es wäre sehr zu wünschen, dass jene schon geplanten Vizinalbahnen, deren Ausbau bisher durch den Mangel an ausreichender staatlicher Unterstützung und durch die Schwierigkeiten in der Unterbringung der Obligationen verzögert wurde, sobald als möglich ausgebaut werden. Im Zusammenhange damit betreibt die Denkschrift die ehestbaldige Vorlage des Gesetzentwurfes zur Revision der Vizinalbahngesetze, weil davon ein Aufschwung der Vizinalbahnbauten zu erwarten ist.

Was die Einzelheiten betrifft, so erwähnt die Denkschrift nur diejenigen Bauten und wichtigeren technischen Arbeiten, deren Verwirklichung nicht nur lokale Bedeutung hätte, sondern auch vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte überaus wünschenswerth wäre. Als solche Bauten werden aufgezählt: die Verlegung der hauptstädtischen Bahnhöfe, die Erweiterung und der Umbau von Provinzbahnhöfen, die Legung eines zweiten Gleises auf der Waagthallinie, auf den Linien Budapest-Szegedin und Szolnok-Arad, die Verstärkung der Gleise auf den Linien Budapest-Semlin und Nagy=Surány-Neutra und der Bau neuer Personen- und Lastwagen, unter den letzteren besonders kurzer Kokstransportwagen.

Ferner hebt der Verein die Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Zsilthale und Rumänien oder einem geeigneten Punkte der Donau hervor, welche kürzer wäre, als es die heutige ist. (Die Denkschrift verweist darauf, dass nach den Bestimmungen des Gesetzartikels XI vom Jahre 1891 das Zsilthal durch den Vulkanpass mit Rumänien zu verbinden sei, sobald dies die Verhältnisse gestatten. Diese Frage sei also bereits gelöst und das Zustandekommen dieser von dem Lande als nützlich anerkannten Eisenbahnlinie hänge nur vom energischen Eingreifen der Regierung ab.)

Die Denkschrift gedenkt schliesslich der seit langem vorbereiteten Ueberbrückung der Donau zwischen den Komitaten Tolna und Baranya einerseits und Bács=Bodrog andererseits (Baja-Báttassék) und erklärt es als sehr wichtig, dass die gleichfalls seit langer Zeit geplante Eisenbahnlinie Budapest-Sarajevo, auf welcher Báttassék einen Brennpunkt bilden würde, so nach Süden geführt werde, dass sie das jede Eisenbahnverbindung entbehrende Gebiet des Baranyaer Komitats berühre, besonders aber Báttassék über Pécsvárad mit Fünfkirchen verbinde. Die Linie Báttassék-Fünfkirchen sei überaus nothwendig, denn nur durch diese Linie gelange der mittlere und südliche Theil des Baranyaer Komitats in unmittelbare Verbindung mit der Hauptstadt, und diese Linie ermögliche die billigste Beförderung der Bergbauerzeugnisse nach allen Richtungen hin. Diese Linie verlängere wohl die Strecke um einige Kilometer, da sie aber bei Fünfkirchen und Uessög in die vorhandene Linie einmünde, könne ein beträchtlicher Theil der Baukosten erspart werden.

— **Staatliche Lieferungen.** Der Landesverein der ungarischen Eisenwerke und Maschinenfabriken hielt am 24. Januar eine Sitzung ab, in welcher der Vorsitzende zunächst die Mittheilung machte, dass er im Auftrage der Vereinsleitung in Angelegenheit der in Aussicht gestellten Bestellungen bei der Direktion der Staatsbahnen und im Handelsministerium vorgesprochen habe. Es kommen hier zweierlei Bestellungen in Betracht: jene, welche in Verbindung stehen mit der Verlegung der westlichen Werkstätten der Staatsbahnen und für welche ein besonderer Kredit zur Verfügung steht, in zweiter Linie jene Arbeiten, welche zu Lasten des zur Linderung des Arbeitsmangels bewilligten 40 Millionen-Kredits verausgabt werden sollen. Was die ersteren anbelangt, so seien die Ausschreibungen seitens der Staatsbahnen bereits erfolgt und die eingereichten Angebote mit thunlichster Beschleunigung geprüft worden. Der Vergebungsvorschlag liege bereits dem Handelsminister vor. Die Bestellungen werden sich auf Dampf- und Arbeitsmaschinen für Werkstätten, auf Kessel, auf Drehscheiben, Schiebebühnen und sonstige Werkstattsausrüstungen erstrecken. Was die aus dem 40 Millionen-Anlehen zu beschaffenden Eisenbahnfahrzeuge anbelangt, so seien die einzelnen Fabriken seitens der Staatsbahnen bereits hinsichtlich der von ihnen zu

liefernden Fahrbetriebsmittel unterrichtet worden, so dass sie schon für die Materialienbeschaffung und den Beginn der Arbeit Vorsorge treffen konnten. Auch seien die Fabriken bereits hinsichtlich der zu bestellenden Brücken in Kenntniss gesetzt worden und werden die Lieferungsvergebungen demnächst erfolgen. Die Versammlung sprach dem Präsidenten für seine Bemühungen den Dank aus und dankte auch jenen staatlichen Organen, die ihrerseits alles mögliche gethan hatten, damit die Lieferungsvergebungen in jeder Weise beschleunigt werden.

— **Fleischwagen.** Auf Anordnung des Handelsministers hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen Verfügung getroffen, dass 60 gedeckte Lastwagen binnen kürzester Zeit für die Fleischbeförderung eingerichtet werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Lüftungsvorrichtung System Saccardo im Mont Cenistunnel** Die Regierung hat die Aufstellung einer Lüftungsvorrichtung System Saccardo im Mont Cenistunnel genehmigt. Die betreffenden Kosten sind auf 340 000 L. veranschlagt. Solche Apparate sind schon seit längeren Jahren mit ausgezeichnetem Erfolge in Thätigkeit: im Gotthardtunnel, in den beiden Tunneln über den Giovi zwischen Ronco und Genua, in verschiedenen Tunneln zwischen Bologna und Florenz und zwischen Savona und Turin.

— **Königliches Generalinspektorat der italienischen Bahnen.** Comm. Attilio Vivaldi, welcher nach Rücktritt des Ingeniörs Comm. Tedesco die Geschäfte leitete, wurde an dieser Stelle endgültig bestätigt und zum königlichen Generalinspektor des Betriebes der italienischen Eisenbahnen in Rom ernannt.

— **Neuordnung des Transportdienstes der Adriatica.** Der Verwaltungsrath der adriatischen Eisenbahngesellschaft hat das Ansuchen des langjährigen Transportdirektors Lanino um Rücktritt angenommen und ist dann zur Neuordnung des Transportdienstes geschritten. Die Transportdirektion in Bologna wurde aufgelöst und an ihrer Stelle drei Direktionen gebildet, eine für das Rollmaterial und den Zugförderungsdienst, eine zweite für den Verkehr und eine dritte für die Bahnerhaltung.

— **Wagenmiethen.** Die Regierung hat die Mittelmeerbahn ermächtigt, weitere 1 000 Güterwagen auf ein Jahr anzumiethen und die laufenden Miethverträge für 1 400 Wagen bis Ende 1902 zu verlängern. Die gleiche Ermächtigung hat auch die Adriatica wegen der bei ihr laufenden 1 200 Miethwagen erhalten.

— **Unzufriedenheit im italienischen Bahnpersonal.** In letzter Zeit haben sich die Anzeichen grosser Unzufriedenheit im Personal der italienischen Bahnverwaltungen vermehrt und ihren Ausdruck, wenigstens bei dem Betriebspersonal der Mediterranea, in der Ueberreichung einer Masseneingabe in Form einer Denkschrift an den Generaldirektor dieser Bahn gefunden, in welcher die Wünsche auf Gehaltserhöhung, Abkürzung der Arbeitszeit, Gewährung von mehr Ruhetagen u. a., welche jetzt bei den Arbeitern aller Industriezweige gang und gäbe sind, auseinandergesetzt werden. Ohne auf diese näher einzugehen, sei nur bemerkt, dass, wenn auch einzelne Forderungen, besonders für das am schlechtesten besoldete Arbeitspersonal, sicher berechtigt sind, doch wieder andere weit über die Billigkeit hinausgehen. Es wird eben viel gefordert, um möglichst viel zu erlangen, da schon Stimmen laut werden, dass bei Weigerung ein allgemeiner Ausstand ausbrechen würde. Die Regierung soll jedoch Vorkehrungen getroffen haben, um wie im Jahre 1898, als eine gleiche Gefahr nahe lag, den Betrieb aufrecht erhalten zu können. Die Bahngesellschaften können in ihrer jetzigen Finanzlage unmöglich auf die Dauer die durch die Bewilligung auch nur eines Theiles der Forderungen verursachten Mehrausgaben von vielen Millionen Lire jährlich ertragen, und werden, wenn sie allfällig dem Druck der Regierung theilweise nachgeben müssen — vielleicht thun sie es auch in Anbetracht des nahen Verfalles der Betriebsverträge —, doch verlangen müssen, dass der Staat einen Theil der Mehrkosten, zu welchen sie vertraglich nicht verpflichtet sind, auf sich nimmt, sei es unter der Form einer Herabminderung des ihm zufallenden festen Antheiles aus den Betriebseinnahmen oder durch günstigere Bedingungen der neuen Betriebsverträge, da es vorläufig nach allgemeiner Ansicht ausgeschlossen scheint, dass der Staat den Betrieb der Bahnen selbst übernehmen wird. Auf jeden Fall hat die Regierung auch dem Rechnung zu tragen, dass sie den Gesellschaften nicht zu hohe neue Lasten aufbürden darf, um diese nicht in die Lage zu versetzen, den übernommenen anderen Verpflichtungen nicht gerecht werden zu können; sie wird auch bedenken müssen, dass dann schliesslich die neuen Lasten vom Staate getragen werden müssten.

In diesem Sinne fanden dieser Tage in Rom lange Verhandlungen statt zwischen dem Ministerpräsidenten Zanardelli, dem Arbeitsminister Grafen Giusso und den Generaldirektoren der Mediterranea und Adriatica, und die Regierung scheint wirklich entschlossen, den Bahnen die Lösung der Fragen erleichtern und einen Theil der Mehrausgaben auf den Staat zu übernehmen. Es ist also begründete Hoffnung vorhanden, dass zwischen den Bahnverwaltungen und ihren Angestellten ein Einvernehmen erzielt werden und dass die ultima ratio der letzteren, der allgemeine Ausstand, vermieden wird.

Aber wird das Verhältniss denn wenigstens für eine angemessen längere Zeit so bleiben? Wenn man die Arbeiterbewegungen der letzten Jahre in Italien, wo beinahe jeder Tag einen neuen Ausstand brachte, verfolgt, so muss man leider die Frage in verneinendem Sinne beantworten. Die Ansicht scheint noch immer herrschend zu sein, dass der Arbeitgeber an die getroffenen Abmachungen gebunden ist, während es dem Arbeitnehmer freisteht, heute das zu brechen, was er gestern als bindend angenommen hat.

— **Brand des Bahnhofes Oneglia.** In der Nacht vom 21. auf den 22. Januar d. J. wurde der Bahnhof Oneglia der Linie Genua-Ventimiglia vollständig ein Raub der Flammen. Nichts als die Stationskasse konnte geborgen werden. Das Feuer wurde durch einen Ofen verursacht.

Fremde Welttheile.

— **Die neuen Eisenbahnpläne des Kongostaates.** Ueber diese berichteten wir bereits in Nr. 3 S. 44. Näheres über Richtung und Bauart der geplanten Bahnen meldet die „Deutsche Kolonialzeitung". Danach hat sich der Kongostaat nunmehr zur Ausführung folgender Bahnstrecken im Hinterlande östlich vom Kongo entschlossen: es soll eine Linie von Stanleyville nach Mahagi am Nordende des Albert-Nyanzasees, eine Linie von Stanleyville längs der Stromschnellen bis Ponthierville, eine Linie von dort nach der Hauptbahn zum Albertsee und eine Linie von Loango im Manyemalande nach Albertville am Tanganyikasee angelegt werden. Diese 1 400 km neuer Bahnen sollen, im Gegensatz zu den unteren Kongobahnen, deren Spurweite nur 75 cm beträgt, eine solche von 1 m erhalten; ferner sollen Schienen von 25 kg Gewicht auf das Meter und Stahlschwellen zur Anwendung kommen, so dass Lokomotiven von 30 t Gewicht und Doppelwagen zu 10 t benutzt werden können. Das neue Unternehmen ist eines der grossartigsten der modernen Kolonialpolitik, und schon vor 12 Jahren machte Stanley auf die Nothwendigkeit von Eisenbahnen in diesen Theilen Afrikas aufmerksam. Am Albertsee wird die Bahn in das Quellengebiet des Nils treten und der Kongostaat wird, aller Voraussicht nach, eher als das Deutsche Reich vom indischen Ozean her die Rhodes'sche Kap-Kairobahn erreichen. Die Linie, die nach dem Tanganyikasee führt, soll die Erzeugnisse der Länder östlich vom Tanganyika in Deutsch-Ostafrika auf die Schifffahrt über den Kongo hinwegziehen, und wenn es Deutschland nicht gelingt, die ostafrikanische Centralbahn rechtzeitig zu beginnen, so werden belgische Waaren auf den Markt von Udjidji und Tabora gebracht werden. Der Kongostaat wird die Bauarbeiten selbst ausführen und zu den Erd- und Oberbauarbeiten die Soldaten des Kongostaates heranziehen, während der bereits gegründeten französisch-belgischen Betriebsgesellschaft einstweilen die Beschaffung des Materials überlassen bleibt. Die Konzession ist dieser „Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains" auf 99 Jahre verliehen worden.

Allgemeines.

— **Zum Unfall auf der Brooklyner Brücke** am 24. Juli 1901 (vergl. Nrn. 73, 95 und 96 des Jahrg. 1901 d. Ztg.) bringt Nr. 52 (26) „Eng. News & Am. Ry. J." jetzt auszugsweise die Anklageschrift des Schwurgerichts (grand jury). In ihr wird strafbare Vernachlässigung in der Unterhaltung der Brücke festgestellt.

„Die Brücke ist niemals regelmässig und systematisch geprüft. Methoden der Prüfung, die wohl bekannt und sogar unter Brückeningeniören gewöhnlich sind, wurden ganz unterlassen. Wenn die Brücke in regelmässigen Zeiträumen einer geeigneten Prüfung unterworfen wäre, hätte ein Unfall wie der am 24. Juli 1901 nicht stattfinden können. Die Prüfungen wurden durch Arbeiter und Handwerker ohne Anleitung durch einen Ingeniör vorgenommen.

Obwohl die Beweisaufnahme strafbare Vernachlässigung

in der Unterhaltung der Brücke ergeben hat, ist doch im Hinblick auf gewisse ‚mildernde Umstände' die Vernachlässigung nicht eine solche, die im Gesetz als vorsätzlich (wilful) bezeichnet wird, oder die für jetzt einen Anklagebeschluss gegen die für die Unterhaltung der Brücke Verantwortlichen bedingen würde."

Das Gericht empfiehlt: 1. Eine möglichst schleunige, strenge Prüfung der ganzen Brücke unter der unmittelbaren Leitung eines sachverständigen Ingeniörs. 2. In Zukunft ähnliche, strenge, vollständige Prüfungen in häufiger Wiederholung. Schriftliche Berichte über den Befund. Besondere Ueberwachung wichtiger und gefährdeter Theile. Nach Ansicht des Gerichts würde die geeignete Prüfung und Ueberwachung der Brücke die ganze Zeit eines sachverständigen Ingeniörs erfordern. 3. Regelung des Verkehres auf der Brücke so, dass Ueberanstrengung einzelner Bautheile vermieden wird.

Von Verstärkungen scheint hiernach einstweilen abgesehen werden zu sollen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Strecke Bremervörde - Buchholz wird voraussichtlich am 1. Februar d. J. in Betrieb genommen werden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 26. Januar d. J. ist die zwischen den Stationen Janowitz und Neuern in Kilometer 37,3 der Linie Pilsen - Eisenstein gelegene Haltestelle Petrowitz a. d. Angel für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Strecke Kufstein - Ala zwischen den Stationen Atzwang und Blumau gelegene Personenhaltestelle Steg ist für den Personenexpeditionsdienst und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Benennung der an der Strecke Soltau - Buchholz belegenen Haltestelle Wolterdingen ist in Wolterdingen Hann. vervollständigt worden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnlinie Diedenhofen - Teterchen belegene Station Diesdorf hat zur Unterscheidung von den Orten Diesdorf Kreis Wanzleben, Diesdorf (auch Dissdorf) Kreis Salzwedel, Diesdorf bei Beetzendorf und der Station Diesdorf der Dessau-Radegaster Kleinbahn die Bezeichnung Diesdorf in Lothr. erhalten.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 25 vom 23. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 59 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Berlin, den 7./9. Januar d. J., sowie die Protokolle über die Verhandlungen zweier Unterausschüsse, Cöln, am 28. und am 28./29. November 1901 (abgesandt am 28. Januar d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 26. Juni d. J. im Haag abgehalten werden.)

Nr. I 29 vom 22. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins - Betriebsreglement (abgesandt am 28. Januar d. J.).

Nr. I 35 vom 24. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 72 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Nürnberg, den 10. Dezember 1901 (abgesandt am 29. Januar d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 15. Mai d. J. in Konstanz am Bodensee stattfinden.)

Nr. II 26 vom 25. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend einheitliche Benennung der Einzeltheile des Eisenbahn-Oberbaues (abgesandt am 28. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird der zwischen den Stationen Schwarzenpfost und Rövershagen an der Bahnstrecke Stralsund-Rostock F. F. gelegene Haltepunkt Rövershagen Krug für den Personenverkehr eröffnet. Daselbst werden bis auf weiteres ausser den im Fahrplan angegebenen Zügen noch die beiden Züge Nr. 278 und 280 nach Bedarf anhalten. Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt.

Stettin, im Januar 1902. (281)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirksamkeit — im Verkehr mit Mannheim mit Gültigkeit vom 12. Februar 1902 — und mit Geltung bis Ende Mai l. J. wird für Eis in Wagenladungen ein Ausnahmetarif eingeführt, welcher erhebliche Ermässigungen gewährt. Derselbe erscheint in besonderer Auflage und gilt zunächst nur für den Bereich der badischen Staatsbahnen. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs kommen jedoch nur zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der gestellten Wagen voll ausgenutzt oder die Fracht für das Ladegewicht bezahlt wird. Exemplare des Tarifs werden auf Verlangen unentgeltlich durch unser Gütertarifbüreau verabfolgt.

Karlsruhe, den 25. Januar 1902. (282)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im Kohlentarif Südwestdeutschland - Gotthardbahn vom 10. September 1898 enthaltenen, mit *), †) und ††) bezeichneten Frachtsätze für zu Schiff in den Rheinhafenstationen ankommende und von da mit der Bahn weitergehende Steinkohlen usw. gelten vom 1. Februar l. J. an unter den gleichen Bedingungen auch für Braunkohlen, Braunkohlenkoks, auch pulverisirt, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks-(Grudekoks-) Briketts.

Karlsruhe, den 28. Januar 1902. (283)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Güterverkehr.

Durch die Eröffnung der Station Basel-St. Johann ist in den Tarifverhältnissen und Abfertigungsbefugnissen der früheren Station Basel Centralbahnhof, nunmehr Basel S. B. B. genannt, eine Aenderung nicht eingetreten.

Die Station Basel S. B. B. dient vielmehr nach wie vor dem Gesammtgüterverkehr, während nach Basel-St. Johann nur Frachtgutsendungen und zwar nur bei entsprechender Frachtbriefvorschrift abgefertigt werden.

Frachtsätze und Leitungsvorschriften für Basel-St. Johann sind die gleichen wie für Basel S. B. B.

Die Bekanntmachung gleichen Betreffs auf Seite 15 der Vereinszeitung Nr. 1 vom 1. d. Mts. ist hiernach zu berichtigen.

München, den 24. Januar 1902. (284)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Heft 4, treten am 1. Februar 1902 direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.) zwischen der Station Jinonitz der Buschtêhrader Eisenbahn und Dresden-Altstadt von 109, Dresden-Friedrichstadt von 112, Dresden-Neustadt von 113 und

Niedersedlitz von 105 ₰ für 100 kg in Kraft. Für die Beförderung von Malz haben diese Sätze keine Gültigkeit.
Dresden, den 30. Januar 1902. (285)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird ein Nachtrag III zum Tarifheft B 2 (Mainz-Pfalz) herausgegeben. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Mainz, Aenderungen der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 26. Januar 1902. (286)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 wird die Station Neusalz a/O. des Direktionsbezirks Posen als Empfangsstation in den im ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) aufgenommen. Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Elberfeld, den 25. Januar 1902. (287)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Die auf Seite 26 des Nachtrags IV zum Heft 4a des Gütertarifs enthaltene Schnittentfernung Haste-Uckro ist mit sofortiger Gültigkeit in 362 km abzuändern.
Erfurt, den 28. Januar 1902. (288)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Innerer Verkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen und Wechselverkehr der k. bayer. Staatseisenbahnen mit den bayer. Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft München.

Für Eis in Wagenladungen kommen bis zum 31. Dezember 1902 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 (für Wegebaumaterialien) zur Anwendung.
Die Fracht wird nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens berechnet.
München, den 25. Januar 1902. (289)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 wird die Station Mannheim Industriehafen in den Ausnahmetarif 45 für Schiffsbaueisen des Gütertarifheftes 7 (Baden-Saarbrücken) einbezogen.
Karlsruhe, den 29. Januar 1902. (290)
Namens der Verbandsverwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, im Binnenverkehr der königlichen Militär-Eisenbahn und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, ferner im Militärbahn-Staatsbahnverkehr und im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, sowie im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit der oldenburgischen Staatseisenbahn und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. eingeführt.
Berlin, den 28. Januar 1902. (291)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1902 wird die Station Wisterschan der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit direkten Frachtsätzen nach Asch B. St. B. und Asch Stadt in den Tarif aufgenommen.
München, den 25. Januar 1902. (292)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Kreuz-Schloppe einerseits und den Staatsbahnstationen der Gruppen I, II, III, V, VII und VIII andererseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Düngemittel sowie für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermässigt.
Bromberg, den 24. Januar 1902. (293)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Der Geltungsbereich des Seehafenausnahmetarifes D 3 im norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 1 und des Seehafenausnahmetarifes E 2 im Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarife und norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 2 wird vom 1. Februar d. J. an auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt.
Dresden, am 28. Januar 1902. (294)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-bayerischer Kohlenausnahmetarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 wird die Station Etzenricht in den Tarif aufgenommen.
München, den 26. Januar 1902. (295)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar d. J. kommt für Düngemittel, Rübenerde, Wegebaustoffe, Holz des Spezialtarifs II sowie für Holz, Kartoffeln, Erden und Erze des Rohstofftarifs ein um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Stöven (Staatsb.) im Uebergangsverkehr der Randower Kleinbahn nach und von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Essen, Kattowitz, Magdeburg und Stettin sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (296)
Stettin, den 27. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. Februar d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 B (Porzellanerde, auch geschlemmt, in beliebiger Verpackung usw.) in Kraft:

Nach / Von	Eisfeld K.E.D.E.	Linden (Fischerhof) K.E.D.E.	Linden (Küchengarten) K.E.D.E.
	Pfennige für 100 kg		
Pilsenetz k. k. St. B.	81	133	134

Breslau, den 21. Januar 1902. (297)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 treten ermässigte Entfernungen für die Stationen der Strecke Landsberg a. W.-Brückenvorstadt-Glembuch in Kraft.
Berlin, den 29. Januar 1902. (298)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 wird die Station Oschersleben O. S. E. der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn mit der Befugniss zur unbeschränkten Abfertigung von Gütern — ausgenommen Sprengstoffe — in den direkten Verkehr mit den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg sowie der mitteldeutschen Privatbahnen (Tarifheft 3) einbezogen, und zwar für die regelrechten Tarifklassen und für die Ausnahmetarife 1—6.
Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 28. Januar 1902. (299)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Heu und Stroh bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Liezen, Wien I K. E. B. Westbhf. und Wien II K. F. J. B. nach Burgau direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 26. Januar 1902. (300)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J.

gelangt für die Beförderung von Holzkohle, auch gemahlen und körnig, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Völkermarkt-Kühnsdorf nach München O. B. der Frachtsatz von 1,13 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 27. Januar 1902. (301)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 kommt der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält neben anderem hauptsächlich theilweise ermässigte Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Mombach und Weisenau.

München, den 27. Januar 1902. (302)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr, sowie zu den Leitungsvorschriften je ein Nachtrag I zur Einführung.

Stuttgart, den 27. Januar 1902. (303)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI (Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz) und Gruppenwechseltarif V/VI (mitteldeutsch-hessischer Verkehr).

Die Station Malsfeld des Direktionsbezirks Cassel wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 als Versandstation in den Ausnahmetarif 6a bezw. 6 für Braunkohlen usw. der oben genannten Tarife einbezogen.

Cassel, den 25. Januar 1902. (304)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Tarife Theil II — Heft 1 und 3.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d J. ab wird die Station Salzungen (K. E.-D. Erfurt) in die Ausnahmetarife Nr. 14 C (Chlorkalium) und 14 D (Kalisalze zum Düngen) des Tarifheftes 1 mit direkten Frachtsätzen für Marchegg St. E. G., sowie in den Ausnahmetarif Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen) des Tarifheftes 3 mit direkten Frachtsätzen für Budapest, Léva, Lipotvár, Pozsony und Zsolna aufgenommen.

Ausserdem tritt im Tarifheft 3 am gleichen Tage ein neuer Ausnahmetarif Nr. 14 C (Chlorkalium usw.) mit direkten Frachtsätzen für Salzungen einerseits, Budapest, Léva, Lipotvár, Pozsony und Zsolna andererseits in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 24. Januar 1902. (305)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Häute (Felle), frische ungesalzene oder gesalzene, ferner getrocknete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete (mit Ausnahme von Pelzwerk) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Liptó-Szt. Miklós	246 ₰	237 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Liptó-Szt. Miklós	241 ₰	232 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Liptó-Szt. Miklós	286 ₰	273 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 27. Januar 1902. (306)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Friedenthal-Giessmannsdorf in den Ausnahmetarif 11 (Spiritus etc.) des Verbandstarifes Theil II.

Mit Gültigkeit vom 31. Januar 1902 wird die Station Friedenthal-Giessmannsdorf in den vorbezeichneten Ausnahmetarif mit dem Frachtsatze von 253 ₰ für je 100 kg einbezogen.

Wien, am 25. Januar 1902. (307)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Direkte Abfertigung von Hornviehsendungen von Urfahr nach Bregenz etc.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für Hornviehsendungen in Wagenladungen bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen des Spezialtarifes Theil V, Heft 1 vom 1. März 1894 des obenbezeichneten Verbandes nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Nach	von Urfahr		
Bregenz, Buchs, Feldkirch, Lindau (Stadt u. Rangirbhf.), St. Margarethen	für die Strecke Urfahr-Linz transit	5 Kr. pro Wagen,	
	ab Linz nach Bregenz	711 Heller	pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens.
	„ „ „ Buchs	711 Heller	
	„ „ „ Feldkirch	711 Heller	
	„ „ „ Lindau	711 Heller	
	„ „ „ St. Margarethen	731 „	

Wien, am 27. Januar 1902. (308)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Rohzucker zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten am 10. Februar 1902 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Adlerkosteletz	106 ₰
„ Barzdorf	66 „
„ Bedihost	118 „
„ Bisenz-Pisek	136 „
„ Bistritz a/H.	129 „
„ Branowitz	133 „
„ Brodek	113 „
„ Cellechowitz	129 „
„ Cernozitz	92 „
„ Chrast	133 „
„ Chropin	122 „
„ Chrudim	123 „
„ Chybi	106 „
„ Daudleb	104 „
„ Dobronitz-Syr.	115 „
„ Drahanowitz	124 „
„ Dürnkrut	151 „
„ Freiheitsau	99 „
„ Göding	141 „
„ Gross-Wisternitz	105 „
„ Hohenau	148 „
„ Hrochowteinitz	120 „
„ Hullein	123 „
„ Josefstadt-Jar.	88 „
„ Kojetein	124 „
„ Königgrätz	94 „
„ Kostel	143 „
„ Kremsier	127 „
„ Kwassitz-Tl.	127 „
„ Leipnik	120 „
„ Lundenburg	145 „
„ Mähr.-Neustadt	97 „
„ Mähr.-Ostrau	97 „
„ Mödritz	124 „
„ Napagedl	129 „
„ Nezamislitz	124 „
„ Obora	99 „
„ Olmütz-Hodolein	107 „
„ Opatowitz	108 „
„ Predmeritz	94 „
„ Prerau	117 „
„ Radwanitz-Pr.	121 „
„ Rohatetz	139 „
„ Rohrbach i/M.	125 „
„ Rositz-Seslaw.	132 „
„ Saitz	140 „
„ Skrochowitz-Br.	85 „
„ Smiritz	94 „
„ Sokolnitz	129 „
„ Stauding	107 „
„ Troppau K. F. N. B.	96 „
„ Troppau k. k. St. B.	87 „
„ Ung. Hradisch	132 „
„ Vschetul	126 „
„ Wischau	129 „
„ Wostromer	97 „
„ Wrbatek	113 „
„ Zborowitz	148 „

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze für Adlerkosteletz, Cernozitz, Daudleb, Josefstadt-Jar., Königgrätz, Obora, Opatowitz, Predmeritz, Smiritz und Wostromer um 8 ₰, bei Chrast, Chrudim und Dobronitz-Syrow. um 4 ₰ für 100 kg.

Für alle übrigen Stationen ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze um 28 ₰ für 100 kg.

In den Stationen der K. F. N. B. und k. k. St. B. obliegt das Aufladen den Absendern.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. Januar 1902. (309)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Für Walzdraht und Walzeisen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz von Alt=Kladno	58 ₰
Nach Aussig=Landungsplatz von Alt=Kladno	50 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag von Alt=Kladno	50 ₰
Nach Dresden=Elbkai von Alt=Kladno	87 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. Januar 1902. (310)
Oesterreich Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Januar d. J. ab werden an Arbeiter, welche auch Sonntags zu arbeiten genöthigt sind, Arbeiter-Wochenkarten für 7 Tage verausgabt. Der Preis hierfür ist ein Sechstel höher, als der für sechstägige Wochenkarten.

Mühlhausen i/Th., den 1. Januar 1902.
Der Vorstand
der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahngesellschaft. (311RM)

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab werden die Bestimmungen im Anhang I des Staatsbahn Personen- und Gepäcktarifs, Theil II über die Vorausbestellung von Bettkarten für die Schlafwagenläufe Warschau - Berlin Stadtb. über Alexandrowo-Thorn-Posen-Frankfurt a/M. und über Alexandrowo - Schneidemühl geändert. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 26. Januar 1902. (312)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Die im Theil II des Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarifs der königlichen Eisenbahndirektionen Cassel und Magdeburg enthaltene besondere Bestimmung zu IV B der Zusatzbestimmung zu § 11 der Eisenbahn - Verkehrsordnung, betreffend die Vergünstigung der herzoglich technischen Hochschule in Braunschweig bei den von ihr auf den Strecken der vormaligen braunschweigischen Eisenbahn zu veranstaltenden Ausflügen, wird vom 1. April d. J. ab aufgehoben.

Mit dem gleichen Zeitpunkt wird auch der im Theil II der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg unter Ziffer C 5 der besonderen Bestimmung zur Zusatzbestimmung IV zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltene Ausnahmesatz für Schülerfahrten zwischen Magdeburg einer- und Zerbst und Dessau andererseits aufgehoben. Ueber die hierdurch eintretenden Erhöhungen ertheilt auf Verlangen unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Die aufgehobenen Bestimmungen sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Vorstehende Aenderungen sind in dem am 1. April d. J. in Kraft tretenden Nachtrag III zum Theil II a des Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarifs der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg enthalten.

Magdeburg, den 24. Januar 1902. (313)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die königliche Eisenbahndirektion Cassel.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1902 erscheint für den Binnenverkehr der Nebenbahnen

Hansdorf-Priebus
Rauscha-Freiwaldau und
Muskau-Teuplitz-Sommerfeld

unter Aufhebung der bisherigen Einzellokaltarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern

ein gemeinsamer, neuer Binnentarif,

durch welchen für den Güterverkehr der Nebenbahn Rauscha - Freiwaldau zum grössten Theil Frachtermässigungen eintreten.

Insoweit sich Fahrpreis- und Frachterhöhungen ergeben, gelten dieselben vom 16. März 1902 ab.

Der Binnentarif ist zum Preise von 1,20 ℳ von der Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld und den einzelnen Stationen zu beziehen.

Sommerfeld, den 31. Januar 1902. (314)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Kleineisenzeug, Weichenplatten und Leitschienenwinkeleisen.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1903 zu vergeben:

1. Kleineisenzeug, und zwar: Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Unterlagsplatten, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Hakenschrauben, Spurplatten und Spannhülsen;
2. Weichenplatten und
3. Leitschienenwinkeleisen.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichniss liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug etc." versehen, spätestens bis

7. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 20. Januar 1902. (315RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung von 5 600 Stück Hammerstielen aus Weissbuchenholz und 14 900 Stück dergleichen aus Hickoryholz in je einem Loose, 12 100 Stück Stielen für Oberbaugeräthe in 3 Loosen und 7 600 Stück Feilenheften aus Papiermasse beziehungsweise aus Holz mit Hartpapiereinlage in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. März 1902.

Berlin, den 24. Januar 1902. (316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von

E. 210 000 Stück Lampencylindern für die Eisenbahndirektion Berlin, 10 200 Stück Aufsatzgläsern, 9 800 Stück Einsatzgläsern, 12 200 Stück Standgläsern, 13 000 Stück Korke mit Glasröhrchen;

F. 29 500 Stück Zinkpolen, 25 300 Stück Kupferpolen, 4700 Stück Verbindungsklemmen;

G. 37 600 kg Kupfervitriol, 5 200 kg Bittersalz und 8 850 Glas Schreibfarbe für die Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu E, F. und G. können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1902.

Berlin, den 28. Januar 1902. (317)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 11. | 5. Februar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Feier des siebzigsten Geburtstages des Herrn Staatsministers v. Thielen.
Ein Eisenbahn-Töchterhort.
Nachrichten:
Deutschland: Erleichternde Vorschriften für den Verkehr zwischen Deutschland u. der Schweiz. — Die Regelung des Bahnbewachungsdienstes. — Ausbildung der Bahnmeister in der Kenntniss und Unterhaltung der elektr. Einrichtungen. — Ausnahmetarif für Eis. — Signale an Gleissperren und Entgleisungsvorrichtungen. — Bayer. Eisenbahnrath. — Deckung liegengebliebener Züge auf Strecken mit elektr. Blockung. — Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth). — Präsident Offermann †. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Vollmacht der Vertreter von Privatbahnen bei Begehungskommissionen. — Konvertirung der Karl Ludwigbahnaktien. — Der Bau der Pyhrnbahn. — Zur Verstaatlichung der österr. Nordwestbahn. — Lokalbahnprojekt Grobelno-Rohitsch-kroatische Landesgrenze. — Elektr. Lokalbahn Tabor-Bechin. — Elektr. Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. — Amtspersonen als Trinkgeldnehmer.
Ungarn: Das Tarifübereinkommen der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft mit den ungar. Staatsbahnen. — Lokalbahn Kun=Szt. Miklós-Dunapataj. — Lokalbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida.
Uebrige europäische Länder: Belgische Eisenbahnen. — Das grosse Wasserbauprogramm in Frankreich. — Schweizer. Bundesbahnen. — Bernische Eisenbahnpolitik u. Lötschbergbahn. — Jahreseinnahme der schweizer. Eisenbahnen. — Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen.
Fremde Welttheile: Eröffnung der Strecke Kaumi-Tschiangling der Schantung-E. — Besetzung der Stelle eines Maschinenmeisters bei der Schantung-E. — Eisenbahnunfall im Kanayatunnel. — Ueber die Bedeutung der Ugandabahn. — Newyorker Eisenbahntunnel. — Die Frage: Panama oder Nicaragua?
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Feier des siebzigsten Geburtstages des Herrn Staatsministers v. Thielen.

Am 30. Januar d. J. um 10 Uhr versammelten sich unter der Führung des Unterstaatssekretärs Fleck und der Ministerialdirektoren die höheren Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vollzählig im Festsaale des Hauses, welchem die köstlichen Blumenspenden, die in reicher Zahl dem Herrn Minister gewidmet waren, einen duftenden Schmuck verliehen. Herr Minister v. Thielen nahm an der Seite seiner Gattin und umgeben von den Damen und Herren der Familie zunächst die Glückwünsche der Beamten des Ministeriums entgegen. Excellenz Fleck hielt folgende Ansprache:

„Eure Excellenz sehen uns hier vereinigt, Sie an der Schwelle des achten Jahrzehnts Ihres Lebens in Ehrerbietung festlich zu begrüssen. Eure Excellenz werden in der weihevollen Frühe dieses Tages in stiller Zwiesprache mit Ihrem Gott und Herrn Rückschau gehalten haben auf den reichen Lebensgang, den Sie durchmessen, reich an Mühen, reich an Ehren und Erfolgen, reich an Freude wie an Leid, und doch in allem köstlich, weil reich an Mühe und Arbeit. Wir aber, die wir des Glücks uns freuen, unter Ihrer unmittelbaren Leitung unser Amt zu führen, blicken mit besonderer Dankbarkeit auf das letzte Jahrzehnt, dankbar nicht nur dafür, dass Sie uns ein gütiger und gerechter Vorgesetzter waren, das leuchtende Vorbild eines preussischen Beamten, ganz hingegeben an die schweren Pflichten von Amt und Beruf, an den königlichen Dienst und an die Sorge für die Wohlfahrt des Landes — nein, dankbar auch dafür, dass Sie uns Ihr Herz und Haus geöffnet haben, dass wir alle Ihres Herzens Freundlichkeit an uns selbst, persönlich erfahren durften, ein jeder von uns weit über die Grenzen des amtlichen Verkehrs hinaus. Diesem Dank gilt Gruss und Gabe an dem heutigen Festtage. Für die Eisenbahnverwaltung, mit der Ihr Name unauflöslich sich verknüpft für alle Zeit, die mit Stolz und Freude Sie zu den Ihren, zu ihren ersten Meistern, zu ihren besten Männern zählt, diesem Dankgefühl Worte geben zu dürfen an dieser Stelle und zu dieser Stunde, rechne ich zu den schönsten Ehren und Freuden, die mir das Leben beschieden, und aus tiefstem Herzensgrunde spreche ich: „Gott segne Eure Excellenz und Ihr Haus!“

Hierauf ergriff der Direktor der Bauabtheilung, Excellenz Schultz, das Wort, um dem Minister die Glückwünsche der Beamten dieser Abtheilung des Ministeriums auszudrücken:

„Gestatten Eure Excellenz auch mir namens der Mitglieder der Bauabtheilung, Ihnen zu dem heutigen Tage, an welchem Sie auf sieben Jahrzehnte eines durch Gottes Gnade reich gesegneten Lebens zurückblicken, unsere herzlichsten, warm und aufrichtig empfundenen Glückwünsche auszusprechen. Schon lange war es ja einem jeden von uns bekannt, welche Bedeutung der 30. Januar in Eurer Excellenz Leben einnimmt. Wenn wir aber sahen, wie Eure Excellenz Zeit durch Amts- und Dienstgeschäfte in Anspruch genommen war, wie Sie sich nur wenige Augenblicke der Ruhe in der Familie gönnen durften, so mussten wir es für indiskret halten, an den bisherigen Geburtstagen, die doch in erster Reihe Familienfesttage waren, mit lauten Glückwünschen an Eure Excellenz heranzutreten. Etwas anderes ist es bei dem Beginn des biblischen Alters. Der Tag, an welchem der Mann, besonders der Mann, der im öffentlichen Leben eine hervorragende Stellung einnimmt, über die Schwelle des achten Jahrzehnts hinübertritt, hat eine über die Familienfeste weit hinausgehende Bedeutung, und auch diejenigen, welche Eurer Excellenz nicht durch Bande der Verwandtschaft nahe stehen, dürfen es wagen, glückwünschend an Eure Excellenz heranzutreten.

Der heutige 30. Januar ist ein Freudentag für alle die Unzähligen, die Eurer Excellenz in Liebe und Freundschaft, in Dankbarkeit und Verehrung ergeben sind, ein Festtag für alle Angehörigen Ihres weitverzweigten Ressorts ein Gedenktag, an welchem das ganze Land freudig bewegt Antheil nimmt.

Wenige Worte der heiligen Schrift sind es, die auf uns einen so tiefen, packenden Eindruck machen, wie die Worte, die ja mein Herr Vorredner auch bereits erwähnt hat, mit welchen der Psalmist die Summe des menschlichen Lebens zieht, die Worte, in denen er sagt: Das menschliche Leben ist, wenn es köstlich gewesen ist, Mühe und Arbeit gewesen. Wenn wir diesen Maassstab an Eurer Excellenz bisheriges Leben anlegen, so dürfen wir wohl sagen: Eurer Excellenz Leben ist ganz besonders köstlich gewesen; denn Mühe und Arbeit, und nicht eitle Mühe, nicht vergebliche Arbeit, sondern von reichem, glänzendem Erfolge getragene Arbeit ist die Signatur dieses Lebens gewesen, ehe Sie die Leitung des Ministeriums übernahmen und seit dem Tage, an welchem das Vertrauen Sr. Majestät Eure Excellenz an die Spitze unseres Ministeriums gestellt hat, hat diese Mühe und Arbeit sich verdreifacht und verzehnfacht. Gottlob aber hat der Erfolg mit der vermehrten Mühe und Arbeit gleichen

Schritt gehalten. Nicht ohne Grund wird das Ministerium der öffentlichen Arbeiten im ganzen Lande, und nicht allein der Abkürzung wegen, sondern auch in übertragenem Sinne das ‚Arbeitsministerium' genannt. Wenn das Ergebniss der zehnjährigen ministeriellen Thätigkeit, welches Eure Excellenz in dem an Se. Majestät erstatteten Zehnjahresbericht dargelegt haben, ein so überaus glänzendes gewesen ist, dann ist das in erster Reihe Eurer Excellenz eigenes Verdienst. Es ist das Beispiel Eurer Excellenz, das für uns alle vorbildlich, das auf uns anfeuernd und mit fortreissend gewirkt hat. Wenn die Wogen der Arbeit noch so hoch brandeten: wer hat jemals aus Eurer Excellenz Mund ein Wort der Klage und des Missmuths gehört? Wenn die Arbeit immer mehr wuchs — und Excellenz nahm ja immer den Löwenantheil der Arbeit für sich —: wer hat Eure Excellenz je abgespannt und ermüdet gesehen? Je mehr die Arbeit wuchs, je mehr die Schwierigkeiten sich häuften, um so kräftiger wuchs Ihr Muth, um so vortrefflicher war die Stimmung, und Eure Excellenz fand immer noch Zeit zu fröhlichem Beisammensein, dazu, die Repräsentation in ausgedehntestem Maasse wahrzunehmen und auch an unserer bescheidenen Geselligkeit Antheil zu nehmen. Wenn der Erfolg bisher auf der ganzen Linie nicht zu erzielen gewesen ist, sollten wir dann muthlos und verzagt dastehen? Sollten wir nicht vielmehr mit fester Erwartung getrost in die Zukunft blicken, da wir sehen, dass Eure Excellenz die letzte Krankheit glücklich überstanden und Ihre Arbeitskraft und Ihren Arbeitsmuth wiedergefunden haben, und da wir sicher sein dürfen, dass die Zukunft die Saat, die bisher noch nicht aufgegangen ist, zur Reife bringen wird? Die Zeit ist lange vorüber, in der man glaubte, über einen Siebzigjährigen zur Tagesordnung übergehen zu dürfen. Wenn jetzt eine ganz andere Werthschätzung des Alters eingetreten ist, so haben wir das neben anderen unzähligen Verdiensten auch dem Verdienste unseres hochseligen unvergesslichen Kaisers und Königs Wilhelms des Ersten zu verdanken. Wer hätte geglaubt, als er mit 64 Jahren den Thron seiner Väter bestieg, dass ihm noch eine Regierungszeit von mehr als 25 Jahren beschieden wäre, eine Regierungszeit, wie sie die Weltgeschichte nicht zum zweiten Male aufzuweisen hat?

So sind wir denn auch sicher und dürfen es erwarten, dass Eurer Excellenz noch eine lange und glänzende Dienstzeit bescheert sein werde. Gestatten Eure Excellenz, dem Wunsche Ausdruck zu geben, dass diese unsere Erwartung sich in reichem Maasse erfüllt, dass Eurer Excellenz noch viele Jahre bescheert sein mögen, reich an ehrenvoller Arbeit und gesegneter Mühe; fern aber und verschont von allen Unglücks- und Schicksalsschlägen; wir gestatten uns an diesen Wunsch anknüpfend unserem Dank für all' die Nachsicht Ausdruck zu geben, mit der Sie unsere unzulänglichen Leistungen stets angenommen, für das Wohlwollen, das Sie einem jeden von uns erzeigt, für die Theilnahme, mit der Sie unser und der Unserigen Schicksal verfolgt haben. Gestatten Eure Excellenz, dass wir Ihnen als eine kleine Erinnerung an den heutigen Dank, als Geschenk eine Auswahl von Photographien zu Füssen legen dürfen, welche einige der unzähligen in dem letzten Jahrzehnt auf dem Gebiete des Reichs- und Staatseisenbahnwesens, des Hoch- und des Wasserbaus hergestellten Bauwerke vor Augen führen sollen, deren Ergänzung und Vervollständigung wir einmal uns selbst beim Eintritt sonniger und für die Aufnahme geeigneter Tage und sodann später unseren Nachfolgern für ein weiteres Jahrzehnt vorbehalten dürfen.

Gott sei und bleibe immerdar mit Eurer Excellenz und Eurer Excellenz Hause!"

Hierauf nahm als Vertreter für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Geheimer Oberregierungsrath Glöckner das Wort zu folgender Ansprache:

„Gestatten Eure Excellenz, dass auch ich das Wort ergreife, um als Vertreter des Reichamts und der Reichseisenbahnverwaltung in meinem und meiner Kollegen Namen ehrerbietige und aufrichtige Glückwünsche darzubringen. Wir haben es stets mit ganz besonderer Dankbarkeit erkannt, dass Eure Excellenz trotz der gewaltigen Aufgaben, die Ihnen als Leiter des grossen preussischen Staatseisenbahnwesens gestellt sind, doch Zeit und Neigung gefunden haben, einen Theil Ihrer unermüdlichen Arbeitskraft und rastlosen Fürsorge auch den Eisenbahnen des Reichs zu widmen. Wir schätzen uns glücklich, mit zu denjenigen Beamten zu gehören, die Eurer Excellenz unmittelbar unterstellt sind, und wir sind von der Ueberzeugung durchdrungen, dass für den Bestand und die gedeihliche Entwickelung unserer kleinen Verwaltung nicht besser gesorgt werden kann, als unter Eurer Excellenz einsichtsvoller und gerechter Leitung, wie es durch den bestehenden Anschluss an Preussen der Fall ist. So möchte ich denn Eure Excellenz bitten, das wohlwollende Interesse, das Sie bisher gezeigt haben, uns ferner zu bewahren, indem ich versichern kann, dass wir keinen innigeren und grösseren Wunsch hegen, als den, dass Eurer Excellenz an der Spitze der preussischen und Reichseisenbahn noch lange Jahre segensreichen Schaffens in unveränderter geistiger und körperlicher Frische beschieden sein mögen, während wir zu Eurer Excellenz als dem stets hochverehrten und gütigen Chef emporsehen werden."

Oberbau- und Ministerialdirektor Schroeder brachte die Glückwünsche des technischen Oberprüfungsamtes in folgender Rede dar:

„Eurer Excellenz nahe ich mich als Vertreter des technischen Oberprüfungsamtes und des hiesigen technischen Prüfungsamtes mit der Bitte, auch unsere herzlichsten Glückwünsche zu dem heutigen Tage entgegenzunehmen, an dem Sie in voller Frische des Geistes und des Körpers Ihr siebzigstes Jahr vollenden. Fortdauernd haben Eure Excellenz den Anwärtern des preussischen Staatsbaudienstes Ihr regstes Interesse bewiesen, fortdauernd haben wir diese Fürsorge dankend anerkannt. Eure Excellenz haben mit richtigem Blicke erkannt, welche hohe Bedeutung die technischen Wissenschaften und die Verwendung der Naturkräfte zu nutzbarer Arbeit haben. Unvergesslich wird es bleiben, dass Eure Excellenz in weiser Voraussicht der fortgesetzt steigenden Anforderungen des technischen Dienstes, Könnens und Wollens wiederholt die Normen, die Grundlagen für unsere Thätigkeit ergänzt und verbessert und dadurch unsere Thätigkeit vertieft und gefördert haben. Dankbar sind wir Eurer Excellenz für diese Fürsorge und für dieses Wohlwollen, das Sie uns bewiesen haben, und in Dankbarkeit und Verehrung blicken wir zu unserem hohen Chef empor. Aus diesem Born der Dankbarkeit und der Verehrung, die wir zu dem Geburtstag Eurer Excellenz aussprechen dürfen, quellen unsere Wünsche: Möge Eurer Excellenz die herrliche Frische des Geistes und des Körpers, die Sie bisher ausgezeichnet, und die Sie nach der Krankheit wieder gewonnen haben, noch lange erhalten bleiben zum Segen Ihrer verdienstvollen Thätigkeit; möge es Eurer Excellenz vergönnt sein, noch lange Jahre dieses hohe Amt zu bekleiden zum Besten des Landes und alles dessen, was Ihr weites Ressort umfasst."

Hierauf ergriff Seine Excellenz der Herr Staatsminister das Wort zu folgender Erwiderung:

„Gestatten Sie, meine Herren, ehe ich auf Ihre Gaben einen näheren Blick werfe, Ihnen zunächst für die freundliche Begrüssung und für die von wirklich rührender Anhänglichkeit zeugenden Ansprachen allen, die hier versammelt sind, meinen lieben Amts- und Arbeitsgenossen, meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Als ich am 21. Juni 1891 hier mein Amt antrat, geschah es mit Zittern und Zagen und in der heimlichen Furcht: nach 6 Wochen schicken sie dich wieder heim als vollständig für diese Stellung ungeeignet. Wenn das nun nicht geschehen ist und ich im Gegentheil auf eine Zeit zurückblicken darf, in der mancherlei Fortschritte angebahnt, manche Unternehmungen ausgeführt worden sind, die dem Lande zum Segen gereicht haben, so habe ich das ausser der Gnade Gottes, die mit mir gewesen ist, doch in erster Linie denen zu danken, die mir treu zur Seite gestanden haben, die mir mit ihrem einsichtigen Rath, mit ihrer nie ermüdenden Arbeitsfreudigkeit, die mir mit ihrer herzlichen Anhänglichkeit die Arbeit nach aller und jeder Richtung hin erleichterten, die mir geholfen und mich unterstützt haben in schweren und in guten Tagen, die mit mir getragen haben, was über uns hereingebrochen ist und die mit mir auch sich freuten, wenn wir Erfolge errungen haben.

Zu den Worten, die in so überschwänglicher Weise meiner gedacht haben, als eines Mannes, der Verdienste auf sein Haupt geladen hat, will ich sagen: ein siebzigjähriger Mann kann wohl Lob auch vertragen, ja, es steht, glaube ich, ihm auch zu, sich einmal selbst zu loben. Und dieses Selbstlob entnehme ich auch aus den Worten, die mir hier in Ihrer aller Namen ausgesprochen worden sind. Es ist von jeher mein eifrigstes Bestreben gewesen, den Herren, mit denen ich tagtäglich harte Arbeit verrichten musste, hart für uns alle, auch menschlich näher zu treten. Das ist ein Lob, welches ich für mich wohl in Anspruch nehmen darf, und es ist auch ein etwas gewesen, welches dem Dienste zu Gute gekommen ist. Wir sind uns alle, kann ich sagen, nähergetreten und haben uns damit auch gegenseitig die Freudigkeit an der Arbeit erhalten, die allein auch Erfolg verspricht. Meine Herren, wenn es mir vergönnt sein sollte, noch eine Zeit lang mit Ihnen zu arbeiten, so wird auch in Zukunft genau in derselben Weise das Verhältniss zwischen uns bleiben, wie es auch mit den Herren

gewesen ist, die aus unserem Kreise geschieden sind und wie es mit jedem neuen gewesen ist, der in unseren Kreis eintrat. Meine Herren, wir wollen zusammenhalten in guten und in schweren Tagen und wollen allezeit gewärtig und eingedenk sein, dass wir für das Vaterland arbeiten und dass, wenn unsere Arbeit auch an der Strasse geschieht, wo jeder seine Kritik ausüben kann, die uns wohl manchmal ärgern und verletzen mag, aber im grossen und ganzen doch dazu geeignet ist, unsere Arbeit zu vervollkommnen und uns selber zu ihr frisch zu erhalten. Wir wollen dem Vaterlande dienen, wir wollen unserem Allergnädigsten Herrn, unserem Kaiser und König dienen, und ich kann meine dankbaren Worte nicht anders schliessen als mit der Bitte, mit mir einzustimmen in den Ruf: Seine Majestät, Unser Allergnädigster Kaiser und König, Er lebe hoch, hoch und abermals hoch!"

Die Anwesenden stimmten begeistert in diesen Hochruf ein.

Es folgten nun die Bürobeamten des Ministeriums, an der Spitze der Chef des Centralbüros des Ministeriums, Geheimerath Broese, welcher dem Herrn Minister eine kunstvoll ausgeführte Adresse überreichte, die in ausserordentlich warmem Tone gehalten ist und von Herrn Broese verlesen wurde. Der Adresse war auch ein Bild des Ministers hinzugefügt, welches die Beamten hatten malen lassen. Die Adresse lautet:

„Hochgebietender Herr Staatsminister!
Hochzuverehrender Herr!

Eure Excellenz können heute mit Gottes Hilfe von der Höhe des vollendeten siebzigsten Lebensjahres in ungebrochener Schaffenskraft auf eine an Mühen wie an Erfolgen überreiche Vergangenheit zurückschauen. Da möchten auch wir in Ehrerbietung uns nahen mit einigen Wünschen für das fernere Erdendasein und mit tiefempfundenem Dank für das Wohlwollen, das Eure Excellenz wie jedem Untergebenen so auch uns allzeit bezeigt haben.

An den Ufern des rebenumkränzten Rheins stand Eurer Excellenz Wiege; aus dem evangelischen Pfarrhause, jener Stätte, die dem deutschen Volke noch manchen anderen hervorragenden Mann geschenkt hat, sind auch Sie hervorgegangen.

Freundlichkeit und mit Leutseligkeit gepaarte Milde haben Eure Excellenz, wie uns in aller Bescheidenheit bedünken will, als schönstes Erbtheil aus der herrlichen Heimath und dem trauten Vaterhause mitgenommen und während eines langen Lebens stets aufs neue bethätigt.

Was Eure Excellenz dem Vaterlande genützt, wie Grosses Sie auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Staatsbauwesens geschaffen und herausgebildet haben, wird einst in den Tafeln der Geschichte eingezeichnet stehen. Wir aber preisen uns glücklich, Sie noch anders gekannt zu haben, denn als den im öffentlichen Leben bewährten grossen Mann: als den für seine Untergebenen gleich einem Vater sorgenden Vorgesetzten, der es trotz seiner hohen Würde nicht verschmäht, auch dem Geringsten menschlich nahe zu treten.

Unsere Herzen und Hände erheben wir heute zu dem Weltenlenker mit der Bitte, dass Er Eure Excellenz, unseren theuren Chef, ferner in seinen Schutz nehmen und aus der Fülle seiner Gnade segne in Amt und Haus. Möge er Ihnen insbesondere in Ihrer hochverehrten Frau Gemahlin die treue und verständnissvolle Lebensgefährtin erhalten, deren liebevoll besorgtem Walten mit das Verdienst gebührt, dass Eure Excellenz die schwere Bürde Ihres hohen Berufs zu tragen vermögen.

Die Büreaubeamten
des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen."

Der Herr Minister dankte den Herren und sagte:

„Ich weiss als Beamter, der nicht nur über, sondern mitten in der Arbeit gestanden hat, wieviel der Mitarbeit der Bürobeamten zu danken ist, wie wir auf ihre Treue und Arbeitsfreudigkeit angewiesen sind. Ich muss sagen: ich kann Zeugniss ablegen vor Gott und aller Welt, dass ich niemals die Bürobeamten anders befunden habe denn als treue Diener ihres Landesherrn und als treue Stütze ihrer Mitarbeiter. Möge es Ihnen gut gehen, meine Herren. Ich sage Ihnen meinen herzlichsten Dank für das schöne Andenken, das Sie mir an dem heutigen Tage überreichen, und Ihnen noch besonders, meinem zehnjährigen treuen Mitarbeiter."

Es folgten nun die Beamten der geheimen Kanzlei, die gleichfalls eine Adresse überreichten, und denen der Herr Minister ebenfalls für ihre Glückwünsche dankte.

Der Vertreter der Akademie des Bauwesens, Excellenz Wiebe, richtete darauf folgende Ansprache an den Herrn Minister:

„Im Namen der Akademie des Bauwesens erlauben wir uns, unsere herzlichsten Glückwünsche auszusprechen. Unser Herz ist von Freude erfüllt darüber, dass nach der schweren Krankheit Eure Excellenz diesen hohen Ehrentag in voller Genesung feiern dürfen. Wir verbinden mit dem Ausdruck der Freude unsere herzlichsten Glückwünsche. Wir sind uns bewusst, dass Eure Excellenz an der Spitze einer Verwaltung, die an Umfang und an Bedeutung nicht ihresgleichen hat, Dienste geleistet haben, die unsterblich auf den Blättern der Geschichte des preussischen Staats eingeschrieben stehen. Unser lebhafter Wunsch ist es, wie aller, die in Verehrung zu Eurer Excellenz aufblicken, zu denen sich auch die Akademie des Bauwesens zählt — unser innigster Wunsch ist es, dass Gottes Gnadensonne weiter über Eurer Excellenz Person und Haus walten möge zum Segen unseres ganzen Vaterlandes."

Auf die Glückwünsche der Vertreter der Akademie des Bauwesens erwiderte der Herr Minister:

„Meinen herzlichsten Dank! Wenn ich darauf ein paar Worte erwidern darf, so sind es die, dass ich aus vollstem Herzen den Wunsch aussprechen kann, dass die Thätigkeit der Akademie des Bauwesens eine immer intensivere werden wird, und dass manche Schranken, die ihrer Thätigkeit jetzt noch gezogen sind, mit der Zeit schwinden mögen. Es liegt so viel Erfahrung, so viel Sachkenntniss, so viel Energie und Trieb in dem Kollegium der Akademie des Bauwesens, dass, wenn freie Bahn gemacht wird, sie zum Segen des Vaterlandes unzweifelhaft noch viel mehr leisten kann, als es heutzutage möglich ist. Sollte es mir in der kurzen Spanne Zeit, die mir naturgemäss noch gestellt ist, möglich sein, dazu mitzuwirken, so geschieht es, wie gesagt, aus vollstem Herzen. Nochmals meinen herzlichsten Dank."

Im Namen der Präsidenten der verschiedenen preussischen Eisenbahndirektionen und des Präsidenten der kaiserlichen Generaldirektion zu Strassburg, die sämmtlich nach Berlin gekommen waren, um ihre Glückwünsche persönlich auszusprechen, richtete der Senior derselben, der Präsident der Eisenbahndirektion Berlin, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Kranold, folgende Ansprache an den Herrn Minister:

„Eure Excellenz bitten auch wir, die vereinigten Präsidenten der preussischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen, es gütigst gestatten zu wollen, Ihnen zum heutigen Tage unsere ehrerbietigsten, treuesten und herzlichsten Glückwünsche darzubringen. Es ist uns ein Herzensbedürfniss gewesen, dies persönlich und mündlich, Auge in Auge zu thun und es nicht dem todten Papiere anzuvertrauen. Deshalb sind wir von allen Richtungen unseres Vaterlandes herbeigeeilt, um Eurer Excellenz das auszudrücken, was wir für Sie empfinden und was uns heute bewegt. Wir bringen unsere Glückwünsche nicht nur in unserem eigenen Namen, wir bringen sie dar im Namen der uns unterstellten Beamten und Arbeiter. Hinter uns stehen Hunderttausende von treugesinnten Beamten und Arbeitern, die von demselben Gefühle der Liebe, Anhänglichkeit und Verehrung für Eure Excellenz beseelt sind wie wir, und die gleich uns den heutigen Tag als einen Freudentag für die gesammte Staatseisenbahnverwaltung ansehen. Wir alle, vom Präsidenten bis zum letzten Arbeiter, wir danken Eurer Excellenz herzlichst für all' das, was Sie uns in der mehr als zehnjährigen Thätigkeit als oberster Chef erwiesen haben, für all' das Interesse, für all' das Wohlwollen, was Sie jedem einzelnen von uns jederzeit entgegengebracht haben. Wir sind nicht hierher gekommen, die Verdienste Eurer Excellenz, die Entwickelung und Fortbildung der Ihnen unterstellten Eisenbahnverwaltung zu schildern; aber das eine müssen wir hervorheben: wie Sie es verstanden, uns unser recht schweres Amt nach Möglichkeit zu erleichtern und uns die Berufsfreudigkeit zu erhalten. Eure Excellenz sind aus unserem Stande hervorgegangen. Viele von uns haben zur Zeit der gemeinschaftlichen Thätigkeit freundschaftliche Beziehungen mit Ihnen und Ihrer Familie unterhalten. Sie haben es verstanden, diese freundschaft-

lichen Beziehungen zu erhalten und weiter zu pflegen, auch nachdem Sie unser Vorgesetzter geworden sind. Sie haben dadurch bewirkt, dass wir unsere Pflicht und unser Amt nicht nur aus Pflichtgefühl, sondern auch aus Verehrung und Liebe zu Ihnen erfüllt haben. Sie haben uns die Lust am Schaffen gegeben und damit die Freude am Leben; denn nur der wird wahre Freude am Leben haben, der Lust und Freude an seiner Arbeit hat. Das wird Ihnen unvergessen sein, solange wir leben. Wenn wir dereinst in den Ruhestand treten und auf unsere amtliche Thätigkeit zurückblicken, so wird die Zeit, wo es uns vergönnt war, unter Eurer Excellenz Führung zu arbeiten, die schönste Rückerinnerung an unsere amtliche Thätigkeit sein. So bewegt uns denn heute neben dem Gefühle des innigen Dankes vor allem der Wunsch, dass es uns noch eine Reihe von Jahren vergönnt sein möge, in Eurer Excellenz unseren gütigen, wohlwollenden Vorgesetzten zu erblicken, und dass Gott Ihnen die für Ihr schweres Amt so nothwendige Gesundheit in vollem Umfange wiedergeben und erhalten möge. Wir geloben aufs neue, unsere besten Kräfte einzusetzen, um die wohldurchdachten Maassnahmen Eurer Excellenz zur Durchführung zu bringen, so wie sie gedacht sind, und an unserem Theile dazu beitragen, dass die Staatseisenbahnverwaltung die schwere, aber schöne Aufgabe, die sie hat, nach Möglichkeit löst zum Wohle unseres geliebten Vaterlandes und zum Ruhme Eurer Excellenz.

Der Herr Minister erwiderte darauf folgendes:

„Meine Herren! Dass meine Herren Präsidenten aus nah und fern heute erschienen sind, hat mich tief gerührt und mit wirklich herzlicher Dankbarkeit gegen Sie erfüllt. Sie haben mir ein Opfer gebracht — ich weiss, gern und aus treuer Anhänglichkeit und Verehrung. Es ist richtig, ich bin aus Ihrer Mitte hervorgegangen, ich habe eine geraume Zeit Ihr Amt verwaltet. Es ist das ja für mich eine ausserordentliche Schule gewesen und gewiss die beste Vorbereitung für mein jetziges Amt. Es ist aber vielleicht für Sie hier und da ein bischen unbequem gewesen — wir wollen uns aber an diesem Tage darüber nicht unterhalten —, insofern einer, der die Schwadron und das Regiment kommandirt hat, auch später als Korpskommandant sich um manche Dinge kümmert, von denen der Schwadronschef und der Regimentskommandör auch sagen kann: das können wir allein. Aber das hat unserer Freundschaft und unserem gegenseitigen persönlichen und dienstlichen Verhältniss, das allezeit ein ungetrübtes gewesen ist, keinen Eintrag gethan; davon bin ich fest überzeugt, und das spreche ich auch hier meinerseits gern aus. Sie haben ein schweres Amt, das an Bedeutung und Inhalt und an Sorge erheblich zugenommen hat seit der Reorganisation unserer Verwaltung. Ich habe mit der Reorganisation auf Ihre Schultern viel gelegt, viel Verantwortung, viel Arbeit. Sie haben mich nie im Stiche gelassen, Sie haben alle Zeit aus vollster Ueberzeugung meine Pläne zu den Ihrigen gemacht und das ausgeführt, was ich meinerseits für richtig erkannt habe. Sie sind in das Leben in ganz anderer Weise hineingestellt worden, als das bisher der Fall gewesen ist. Sie sind persönlich aus dem wohlgesicherten Hause, das der Präsident in früherer Zeit gehabt hat, herausgetreten und an die Oeffentlichkeit gedrangt worden. Sie haben alle Ihre Anfgabe erkannt und demgemäss Ihre Thätigkeit eingerichtet. Dem verdanken wir, dass unsere Zustände in der preussischen Eisenbahnverwaltung zur Zeit als mustergültig anerkannt werden. Es ist heute ein Tag, an dem ich das sehr wohl selbst aussprechen darf, und wenn ich es ausspreche, so thue ich es nicht, um mich zu rühmen, sondern um diejenigen zu rühmen, die meine Pläne ausgeführt haben, die ihrerseits die Verantwortung für die ganze Verwaltung übernehmen: das sind in erster Linie die Herren Präsidenten. Meine Herren, aus der Zeit, die ringsum Blüthen und reiche Früchte brachte, sind wir leider allerdings — hoffentlich nur für kurze Zeit — herausgetreten. Wir sind in eine Zeit gekommen, von der man sagen muss: sie gefällt uns nicht; aber gerade in dieser Zeit rechne ich auf meine Herren Präsidenten, dass sie alles thun werden, um die Misslichkeit der Lage ihrerseits helfend abzustellen, um ihrerseits auch dafür zu sorgen, dass wir den Arbeitslosen Arbeit geben, dass wir der muthlosen Industrie wieder Muth einflössen, dass wir überhaupt zur Hebung der Landeswohlfahrt nach Kräften beitragen. Ich weiss, dass ich mich in aller Zukunft auf Sie verlassen kann. Und nicht nur ich, sondern jeder, der nach mir kommt. Meine Herren! Meinen tiefgefühltesten, aus vollstem Herzen kommenden Dank dafür, dass Sie heute erschienen sind und mir Ihre Glückwünsche zu meinem siebzigsten Geburtstage überbracht haben. Siebzig Jahre alt werden, ist kein Verdienst und nur ein mässiges Vergnügen. Nochmals meinen herzlichsten Dank!"

Im Namen der deutschen Privatbahnen sprach Geheimer Regierungsrath Brecht (Lübeck) folgendes:

„Hochverehrter Herr Staatsminister! Im Auftrage der deutschen Privatbahnen haben wir zum heutigen Tage Eurer Excellenz unsere herzlichsten Glückwünsche in Ehrerbietung darzubringen, ebenso wohl aus der allgemeinen warmen Verehrung für Eure Excellenz, wie aus aufrichtiger Bewunderung Ihrer erfolgreichen Lebensarbeit im Dienste der deutschen Bahnen. Es kommt uns nicht zu, eine Würdigung der gesammten Verdienste auszusprechen, welche Eure Excellenz sich für die deutschen Bahnen erworben haben; aber das dürfen wir sagen, dass auch wir heute freudig und dankbar zurückblicken, indem wir uns die segensreiche Wirksamkeit vergegenwärtigen, welche Eure Excellenz in der Leitung einer der hervorragendsten Verwaltungen, in der Leitung des gesammten preussischen Eisenbahnwesens, ausgeübt haben; denn diese Wirksamkeit hat sich überall nicht blos auf das eigene Verwaltungsgebiet beschränkt, sondern sie ist von Anfang an und stets weit darüber hinausgegangen und hat reiche Früchte gezeitigt. Wir fühlen uns aber Eurer Excellenz zu besonderer Dankbarkeit noch dafür verpflichtet, dass Sie inmitten der gewaltigen Aufgaben, ihrer Leistungen auch den Bedürfnissen und Interessen der Privatbahnen stets eine gerechte Würdigung und eine wohlwollende Rücksichtnahme haben zu Theil werden lassen. Namens sämmtlicher deutschen Privatbahnen haben wir den Ausdruck unserer Dankbarkeit in einer Adresse niedergelegt, die wir Eure Excellenz geneigtest anzunehmen bitten mit dem lebhaften Wunsche, dass das kraftvolle, schöpferische Vorbild Eurer Excellenz dem deutschen Vaterlande und seinen Eisenbahnen noch lange erhalten bleiben möge. Wir gestatten uns, diesem Wunsch noch den Ausdruck der hohen Freude hinzuzufügen, dass wir Eure Excellenz nach Ihrer schweren Krankheit wieder aufrecht und gesund begrüssen dürfen.

Der Herr Minister dankte herzlich und begrüsste die einzelnen Herren, unter ihnen auch den Geheimerath v. Lavale, Vorsitzenden der Direktion der pfälzischen Bahnen.

Namens des Aeltestenkollegiums der Kaufmannschaft beglückwünschte der Vorsitzende desselben Geheimer Kommerzienrath Herz den Minister und überreichte eine Adresse. Es folgten dann die Direktoren der Grossen Berliner Strassenbahn, an der Spitze Ministerialdirektor a. D. Micke, eine Abordnung des Architektenvereins und Vertreter zahlreicher industrieller Vereine und Verbände. Die Abgeordneten Schulz (Bochum) und Schmieding (Dortmund) überbrachten Glückwunschadressen der beiden Städte und des bergbaulichen Vereins. Im Laufe des Tages wurde der Minister unter anderem noch vom Reichskanzler und Ministerpräsidenten, Grafen v. Bülow, dem Chef des Civilkabinets v. Lucanus, dem Minister des Innern Freiherrn v. Hammerstein, Staatssekretär v. Tirpitz, Kultusminister Studt, Justizminister Schönstedt, Handelsminister Möller, General v. Hahnke, Probst v. d. Goltz, Reichsbankpräsident Koch, Bundesrathsmitgliedern, ausländischen Diplomaten, zahlreichen Parlamentariern, Mitgliedern des Herrenhauses, Vertretern der Armee und Marine, der Industrie und des Handels beglückwünscht. Dass auch in der Ferne des siebzigsten Geburtstages des Ministers v. Thielen viel gedacht wurde, bewiesen die überaus zahlreich eingelaufenen Glückwunschschreiben und Glückwunschtelegramme.

Für den Abend des Tages hatten Excellenz v. Thielen und seine Gemahlin zahlreiche Einladungen, abgesehen von den Mitgliedern der Familie, insbesondere an die Herren des Ministeriums, vortragenden Räthe, Hilfsarbeiter und Beamte der technischen Büros sowie die Vorsteher der einzelnen Verwaltungsbüros des Ministeriums ergehen lassen. Während des Festes, welches ausgewählte musikalische Genüsse bot, nahm der Oberpräsident Staatsminister v. Bötticher als einer der ältesten Freunde des Ministers, der schon als junger Mann mit ihm zusammen im damaligen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten gewirkt, das Wort zu einer herzlichen Ansprache. Er erinnerte daran, dass er auch im väterlichen Hause des Jubilars aus- und eingegangen sei und den schönen Geist, der in diesem gastlichen Hause gewaltet, nie vergessen habe. Wenn der Segen eines Vaters jemals gewirkt habe, so sei dies offensichtig bei

dem Jubilar der Fall gewesen. Der Minister erfülle ein Amt, das viel Beschwerden, aber auch viel Freuden und Erfolge mit sich gebracht habe und noch bringe, und wenn hier und da die Kritik allzuscharf und oft auch ungerecht einsetze, so möge er des Wortes gedenken: „Willst Du nicht, dass Dohlen Dich umschrei'n, musst Du nicht Knopf am Kirchthurm sein.“ Herr v. Bötticher dankte dann dem Jubilar für das Gute, das er so vielen gethan, und für die Treue, die er allen gehalten, und schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf ihn. Der Gemahlin des Jubilars gedachte in formvollendeten Versen Hofprediger Dr. Rogge, ein Verwandter und alter Freund des Hauses.

Ein Eisenbahntöchterhort.

Die Feier des 70. Geburtstags des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Excellenz v. Thielen, hat den Anstoss zu einer Veranstaltung gegeben, die gewiss in den weitesten Kreisen mit Freude begrüsst werden wird. Gegen 50 Beamte, Hilfsbeamte und ständige Arbeiter, an der Spitze der Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Fleck, im übrigen Vertreter aller Klassen und Dienstzweige der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, haben am 30. Januar d. J., also am Tage der Feier selbst, einen Aufruf zur Bildung einer Stiftung veröffentlicht, aus dem nachstehend das wesentlichste mitgetheilt wird.

„Die wirthschaftlich Schwachen zu stützen, den Bedrängten zu helfen, haben Reich und Staat in den letzten Jahrzehnten mehr denn je zum Gegenstande ihrer Fürsorge gemacht. Auch die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat von jeher die Sorge für die wirthschaftlich Bedrängten unter ihren Angestellten als eine ihrer wichtigsten Aufgaben angesehen. Es sei nur erinnert an die bahnärztliche Fürsorge für die Betriebsbeamten und ihre Familienangehörigen, an die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des Arbeiter- und unteren Beamtenpersonals, an die Einrichtung und den Ausbau der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse und an die Zuwendungen, die den in Noth gerathenen Beamten und Arbeitern oder bedürftigen Hinterbliebenen von Beamten und Arbeitern aus den dafür alljährlich im Etat vorgesehenen Mitteln zu Theil werden. Es darf ferner an die mittelbare Unterstützung erinnert werden, die die Eisenbahnverwaltung den gemeinnützigen Bestrebungen des Dienstpersonals durch wirksame Mitbetheiligung staatlicher Kassen und anderer Verwaltungseinrichtungen zu Theil werden lässt. Dass ferner zahlreiche Beamte und Arbeiter durch Beitritt zu Lebens-, Kapital- und Rentenversicherungsanstalten bemüht sind, für die Zukunft ihrer Angehörigen nach Möglichkeit zu sorgen, ist ein rühmliches Zeichen ihres einsichtsvollen, braven und fürsorglichen Sinnes.

Und doch, wer wollte leugnen, dass es in den Kreisen der Eisenbahnangestellten immer noch Fälle gibt, in denen es an der nöthigen Hilfe fehlt. Eine Lücke namentlich findet sich in der grossen Kette der Fürsorge, die alle umschliessen soll, das ist

die Versorgung von unverheiratheten, erwerbsunfähigen, hilfsbedürftigen Töchtern verstorbener Eisenbahnbeamten und -Arbeiter.

Von jeher hat man dem weiblichen Geschlecht, dem als dem schwächeren der Kampf um das Dasein besonders erschwert ist, zu helfen gesucht. Zwar sorgt für die Kinder verstorbener Eisenbahnbeamten bis zum vollendeten 18. Lebensjahre der Staat und für die Kinder verstorbener ständiger Arbeiter bis zum vollendeten 15. Lebensjahre die Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse. Wie viele Fälle gibt es jedoch, in denen wirksame Hilfe auch nach diesem Zeitpunkt dringend noth thut! Unser Aufruf bezweckt daher, diese Aufgabe durch Bildung einer gemeinnützigen Veranstaltung nach dem Vorbilde des bei der Reichspostverwaltung höchst segensreich wirkenden Töchterhorts zu lösen.

Die Zahl der Beamten der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen beträgt rund 146 000. Dazu treten an ständigen Bediensteten noch als Mitglieder der Abtheilung B der Arbeiterpensionskassen beider Verwaltungen rund 191 000 Handwerker und Arbeiter. Es ergibt sich mithin im ganzen die stattliche Schaar von 337 000 Berufsgenossen. Ist die Aufgabe auch gross, die wir uns gestellt haben, so steht ihr doch, wie diese Zahlen beweisen, eine gewaltige Kraft gegenüber, sie zu erfüllen. Wenn jeder auch nur einen kleinen Beitrag leistet, so ergibt dies bei der grossen Zahl der Berufsgenossen eine beträchtliche Summe.

Die neue Veranstaltung ist als Stiftung, nicht als Verein gedacht. Der aus freiwilligen Beiträgen und Spenden angesammelte Fonds soll als Grundstock der Stiftung dienen. Die Zinsen des Grundstocks und ein entsprechender Theil der künftig der Stiftung zufallenden Zuwendungen, Spenden und freiwilligen Beiträge soll alljährlich zu Unterstützungen und Beihilfen verwendet werden. Alle Einzahlungen sollen freiwillige sein und bleiben. Nur sollen bei der Verwendung der Mittel der Stiftung bei gleicher Hilfsbedürftigkeit solche Töchter den Vorzug haben, deren Väter Beiträge zur Stiftung geleistet haben.

Dem Zwecke der Stiftung entsprechend sollen aus den Zinsen und den sonst dazu bereit stehenden Mitteln der Stiftung

a) unverheiratheten, hilfsbedürftigen Töchtern verstorbener Beamten und ständiger Arbeiter der Eisenbahnverwaltung, in der Regel nach dem Aufhören der Fürsorge des Staates oder der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse, ausnahmsweise jedoch auch schon vorher, einmalige und fortlaufende Unterstüzungen, Beihilfen zur Vornahme von Kuren sowie zur Aufnahme in Kranken-, Genesungshäuser, Versorgungsanstalten und in Familien, ferner zur Erlernung des Haushalts oder einer anderen Berufsthätigkeit, auch zur Beschaffung von Geräthen zur Erhöhung der Erwerbsfähigkeit (z. B. zu Nähmaschinen usw.) gewährt werden.

b) Zuschüsse für Versicherungen zu Gunsten dauernd erwerbsunfähiger oder nur in beschränktem Maasse erwerbsfähiger Töchter auf den Todesfall des Ernährers bewilligt werden, sofern der Vater die zur Zahlung der Versicherungsbeiträge erforderlichen Mittel nicht besitzt.

Zu den Bewilligungen für Töchter von Unterbeamten und ständigen Arbeitern soll jährlich mindestens ein Betrag verwendet werden, der den Zinsen des von den Unterbeamten und Arbeitern gesammelten Theilbetrags des Stiftungsfonds und den nicht dem Stiftungsfonds zufliessenden späteren Beiträgen aus den Kreisen dieses Personals entspricht. Es soll nicht zulässig sein, von unteren Kreisen aufgebrachte Gelder für Töchter höherer und mittlerer Beamten zu verwenden. Dagegen wird gehofft, dass die Beiträge aus den Kreisen der höheren und mittleren Beamten so reichlich sein werden, dass daraus auch Aufwendungen in nicht geringer Höhe für die Töchter unterer Bediensteten gemacht werden können.

Die Verwaltung der Stiftung soll durch einen Hauptausschuss und durch Bezirksausschüsse bestehen. Alle Geschäfte der Stiftung sollen ehrenamtlich von den Beamten wahrgenommen, also nicht aus der Stiftung vergütet werden.

Nach diesen allgemeinen Grundsätzen sollen demnächst die Satzungen der Stiftung ausgearbeitet werden.

Vorerst kommt es darauf an, als Grundstock der Stiftung eine Summe anzusammeln, die der Mühe lohnt.

Im Jahre 1890 haben die allerdings ebenfalls zahlreichen Beamten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zur Begründung des ‚Töchterhorts‘ ein Kapital von 109 089,28 ℳ angesammelt. In der Zwischenzeit ist weiter gesammelt und manche andere Spende und Gabe ist der Stiftung von wohlwollenden Gönnern zugewendet. Sie verfügte Ende 1900, nach kaum neunjähriger Wirksamkeit, über ein Vermögen von nahezu 700 000 ℳ und hatte bis dahin im ganzen mehr als 500 000 ℳ für hilfsbedürftige Beamtentöchter baar aufgewendet. Von dieser Summe entfällt ein erheblicher Theil auf die oben erwähnten Zuschüsse zu Versicherungen zu Gunsten dauernd erwerbsunfähiger oder nur theilweise erwerbsfähiger Beamtentöchter. Welch' grossen Segen hat danach der Töchterhort gestiftet!

Sollte das, was den Beamten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung möglich war, nicht auch den noch weit zahlreicheren Bediensteten der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Reichseisenbahnen möglich sein? Sollte es dem Personale der grössten Verwaltung der Welt an Thatkraft und an Opferwilligkeit fehlen, wo es gilt, ein so anerkannt

nothwendiges und nützliches Unternehmen ins Werk zu setzen? Mit nichten! Der Erfolg wird lehren, dass auch die Eisenbahner zu gegenseitiger Hilfe bereit sind, ein jeder nach seinen Kräften. In jedem Eisenbahndirektionsbezirk möge sich unverzüglich für die Leitung der Sammlungen ein Bezirksausschuss bilden, der seinerseits wiederum Ortsausschüsse nach Bedarf einsetzt und Vertrauensmänner bestellt, wo es nutzbringend erscheint.

Wir erfreuen uns bei unserem Aufruf der Zustimmung unseres hohen Chefs, Seiner Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen v. Thielen, der am heutigen Tage, dem 30. Januar, sein 70. Lebensjahr vollendet und dessen bekannter, wohlwollender Sinn es als eine besondere Freude empfindet, dass gerade der heutige Tag gewählt worden ist, um die Anregung zu einem Werk zu geben, das dazu bestimmt ist, das Wohl der ihm unterstellten Beamten und Arbeiter zu fördern."

Nichts war wohl geeigneter, die Erinnerung an die schöne Feier im Herzen der zahlreichen Angehörigen des grossen Eisenbahnressorts für alle Zeiten wach zu erhalten, als ein Werk, das bestimmt ist, unverheiratheten, erwerbsunfähigen oder in der Erwerbsfähigkeit beschränkten Töchtern von Beamten, Hilfsbeamten und ständigen Arbeitern der Eisenbahnverwaltung helfend und beschützend zur Seite zu stehen, nachdem die gesetzliche Fürsorge aufgehört hat. Gewiss ist diese gesetzliche Fürsorge nicht gering. Aber es gibt immer noch besonders geartete Fälle, in denen die Selbsthilfe eine fruchtbare Thätigkeit entfalten kann, wenn in einem grossen Kreise alle für einen eintreten, der wirthschaftlich besser gestellte mit grösserer, der minder gut gestellte mit kleinerer Spende, ein jeder nach seinen Verhältnissen. Auch die bereits bestehenden Anstalten ähnlicher Art — es sei nur die Kaiser Wilhelm-Spende erwähnt — lassen den Eisenbahntöchterhort nicht entbehrlich erscheinen. Denn viele von ihnen erstrecken sich nicht auf das Unterbeamten- und ständige Arbeiterpersonal; dies ist aber in den staatlichen und Reichseisenbahnbetrieben besonders zahlreich.

Aus vollem Herzen ist darum dem aus freier Entschliessung hervorgegangenen Plane reicher Erfolg in der Erfüllung der schönen Aufgabe zu wünschen. Möge der Eisenbahntöchterhort recht bald seine Thätigkeit beginnen zum Wohle der hilfsbedürftigen Töchter und zum Segen des Standes der Eisenbahnbediensteten!

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erleichternde Vorschriften für den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz.** Das preussische „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht in seiner Nr. 3 eine Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend eine zwischen Deutschland und der Schweiz getroffene Vereinbarung rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. Die Vereinbarung setzt für den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern durchweg diejenigen Vorschriften in Kraft, welche durch die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung in Bezug auf die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und die zu ihr erlassenen Ausführungsbestimmungen für den inneren deutschen Verkehr bereits zur Einführung gelangt sind. Aus den einzelnen gewährten Verkehrserleichterungen heben wir hervor, dass Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute, die sonst im internationalen Verkehr nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel und Kisten verpackt zugelassen werden, in den Monaten November, Dezember, Januar und Februar auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starken Gewebe verpackt aufgeliefert werden dürfen, wenn die Säcke derart mit Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Im übrigen werden durch die Vereinbarung die in der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Versand von Sprengstoffen eingeführten Sicherungsmaassregeln auch im Verkehr mit der Schweiz in Kraft gesetzt. Namentlich ist ihre Beförderung als Eilgut ausgeschlossen. Die mit ihnen eingelieferten Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände befassen und die Bezeichnung „bahnlagernd" nicht tragen. Auch muss jeder derartige Transport mindestens vier Tage vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefs bei der Abfertigungsstelle angemeldet werden. Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoss- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schliessenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung, verwendet werden. Die mit solchen Stoffen beladenen Wagen sind äusserlich durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weissen „P" kenntlich zu machen; sie dürfen niemals in Personen- und gemischte Züge eingestellt, auch beim Verschieben nicht abgestossen werden. Beim Absenden von mehr als einer Wagenladung ist vom Absender Begleitung beizugeben, welcher die Bewachung der Ladung obliegt, die während der Fahrt jedoch ihren Platz nicht in oder auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen darf.

— **Die Regelung des Bahnbewachungsdienstes** betrifft ein am 20. Dezember 1901, zufällig am Tage des Altenbekener Eisenbahnunglücks, an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichteter Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, den wir nachstehend zum Abdruck bringen:

„Seit längerer Zeit sind mit der Trennung der Schrankenbedienung von der Streckenüberwachung günstige Erfahrungen gemacht worden. Bei dieser Einrichtung sind die Ueberwege ununterbrochen, auch während der Pausen zwischen den vorbeifahrenden Zügen bewacht, die Bahnwärter aber können die ihnen obliegende Untersuchung der Bahnanlagen auf ihren ordnungsmässigen Zustand ohne Unterbrechung ausführen und mehr nutzbringende Arbeit verrichten, als wenn sie auch die Ueberwege zu bewachen und die Schranken zu bedienen haben und zu diesem Zweck häufig sonst unnütze Hin- und Herwege machen müssen. Infolge dessen ist auch eine Vergrösserung der Bezirke möglich. Ferner gibt die Trennung Gelegenheit, Eisenbahninvaliden und — nach Maassgabe des Erlasses vom 21. Januar 1901 — weiblichen Personen im Schrankendienst lohnende Beschäftigung zu gewähren. Diese Trennung ist daher überall durchzuführen, wo nicht besondere örtliche Gründe entgegenstehen oder dauernde Mehraufwendungen erwartet werden, was in jedem Falle vorher durch vergleichende Berechnungen festzustellen ist.

A. Auf Hauptbahnen sind da, wo die Schrankenbedienung von der Streckenüberwachung getrennt ist oder getrennt wird, bei der Aufstellung der Dienstpläne für die Bahnwärter folgende Grundsätze zu beachten: 1. In der Vorschrift des § 5 (2) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, nach der sämmtliche Bahnstrecken durch die Wärter täglich mindestens dreimal auf ihren ordnungsmässigen Zustand untersucht werden müssen, ist unter ‚täglich' ein Zeitraum von 24 Stunden zu verstehen. 2. Die Zahl der Untersuchungen ist für jede Strecke besonders zu bestimmen. Sie sind auf die Zeit, in der der Betrieb auf der Strecke ausgeübt wird, möglichst gleichmässig zu vertheilen, ohne unvermuthete Revisionen auszuschliessen. 3. Auf dem Rückwege von einer zur Untersuchung benutzten Begehung der Bahn kann die folgende Untersuchung im Sinne der Betriebsordnung vorgenommen werden, wenn zwischen der Beendigung der Untersuchung auf dem Hinwege und dem Beginn der Untersuchung auf dem Rückwege ein nach den Verhältnissen angemessener Zeitraum liegt. 4. Dem Wärter ist ausreichende Zeit zu gewähren, die ihm überwiesene Strecke gründlich zu untersuchen und die ihm übertragenen Unterhaltungsarbeiten auszuführen. Hierauf ist grösserer Werth zu legen, als auf eine grössere Zahl von Streckenbegehungen, für die nur eine knappe Zeitdauer gewährt werden könnte. 5. Um die ordnungsmässige Ausführung der Untersuchungen überwachen zu können, ist die Zeit, in der zu diesem Zwecke die Strecke zu begehen ist, in jedem einzelnen Falle festzusetzen. 6. Bei der Bildung der Wärterbezirke ist zu beachten, dass der Gesammtweg, den ein Streckenwärter in einer Dienstschicht zu Fuss zurückzulegen hat, bis zu 20 km betragen darf. Wo die Länge des Wärterbezirkes ungefähr der Stationsentfernung entspricht, kann die Benutzung der Personen- und Güterzüge für Hin- oder Rückweg gestattet werden.

B. Auf Nebenbahnen ist nach § 21 der Bahnordnung die Bahnstrecke mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmässigen Zustand zu untersuchen. Auch hier darf der Gesammtweg, den ein Bahnwärter, dem nur die Ueberwachung und Untersuchung der Bahn obliegt, zu Fuss zurückzulegen hat, bis zu 20 km betragen. Es empfiehlt sich, bei Aufstellung der

Dienstpläne darauf zu achten, dass die Wärterbezirkslängen thunlichst den Stationsabständen entsprechen, damit der Wärter auf dem Hin- oder Rückwege einen Zug benutzen kann. Häufig wird es nach den örtlichen Verhältnissen möglich und vortheilhaft sein, die Untersuchung der Bahnanlagen Stationsarbeitern oder Hilfsweichenstellern mit zu übertragen. Die Streckenlänge ist dann so zu bemessen, dass diese Bediensteten die Untersuchung der Strecke und die ihnen übertragenen Unterhaltungsarbeiten neben ihren sonstigen Geschäften ausführen können.

Ich beauftrage die königlichen Eisenbahndirektionen, hiernach baldthunlichst den Streckenüberwachungsdienst zu regeln. Sofern dies die Bewilligung besonderer Mittel für Einrichtungen und Bauten bedingt, sehe ich dahin zielenden Anträgen entgegen. Im übrigen behalte ich mir vor, nach Jahresfrist über das Veranlasste weiteren Bericht einzufordern."

— **Ausbildung der Bahnmeister in der Kenntniss und Unterhaltung der elektrischen Einrichtungen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem neuerlichen Erlasse die königlichen Eisenbahndirektionen im Anschluss an die von uns in Nr. 3 S. 39 und Nr. 5 S. 78 ff. d. Ztg. mitgetheilten Erlasse darauf hingewiesen, dass es sehr erwünscht sei, wenn sie nicht nur nach der in jenen Erlassen gegebenen Anleitung, sondern auch in jeder anderen zweckmässigen Weise bemüht seien, die Bahnmeister in der Kenntniss und Unterhaltung der elektrischen Einrichtungen bald und zuverlässig auszubilden. Insbesondere billigt der Herr Minister auf eine berichtliche Anfrage der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt es, dass mit der Einberufung der Bahnmeister zur Telegraphenwerkstätte auf eine Woche und mit ihrer Unterweisung an der Hand eines in Naturgrösse hergestellten Modells einer zusammenhängenden Stations- und Streckenblockeinrichtung fortgefahren wird, nachdem der in dieser Richtung gemachte Versuch einen besonders günstigen Erfolg ergeben hat und überdies nicht mehr Kosten verursacht, als die Unterrichtung der Bahnmeister an Ort und Stelle.

— **Ausnahmetarif für Eis.** Mit Rücksicht auf die bis jetzt aussergewöhnlich milde Witterung dieses Winters hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen die ihm unterstellten Eisenbahnverwaltungen ermächtigt, für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen einen allgemeinen Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. im Staatsbahnbereich und im direkten oder im Umkartirungsverkehr mit anderen Bahnen nach Weisung des Erlasses vom 26. Februar 1898 einzuführen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 10 S. 174 d. Ztg.)

— **Signale an Gleissperren und Entgleisungsvorrichtungen.** Wie aus der Mittheilung in Nr. 5 S. 79 d. Ztg. hervorgeht, beabsichtigt der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, die Gleissperren und Schutzvorrichtungen (Entgleisungsvorrichtungen) nach Bedarf durch ein einheitliches Signal kennzeichnen zu lassen. Hierzu wäre zu bemerken, dass bei den bayerischen Staatseisenbahnen schon längere Zeit mit gutem Erfolg eine Gleissperrlaterne nach vorstehender Abbildung angewendet ist, die bei Tage und Dunkelheit eine runde weisse Scheibe mit schwarzem breiten wagerechten Strich in der Mitte, der feindlichen Fahrt zugekehrt, zeigt.

Gesperrt: Frei:

Die Gleissperrlaternen stehen in der Regel rechts vom Gleis, das sie sperren sollen, und werden verwendet: a) als Deckungssignale, um Rangirfahrten zu verbieten; sie sind in diesem Falle nach Bedürfniss mit einem Knallsignal verbunden; b) auf Drehscheiben, um anzuzeigen, ob diese auf ein Gleis eingestellt sind; c) am Ende von Sackgleisen (Ausziehgleisen), um deren Schluss zu kennzeichnen.

Die Gleissperrlaternen sind, wo sie nicht das Haltsignal nach beiden Seiten zu geben haben, nach rückwärts geblendet. Die Anwendung der von einer preussischen Eisenbahndirektion vorgeschlagenen Form eines Kreuzes dürfte sich deshalb nicht empfehlen, weil dieses Bild, wie z. B. bei den bayerischen Staatseisenbahnen vortheilhaft, unter Einsparung von Laternen, bei den doppelten Kreuzungsweichen benutzt werden kann, wenn diese Weiche auf das der Hauptrichtung durchkreuzende gerade Gleis gestellt ist.

— **Der bayerische Eisenbahnrath** tritt am 18. d. Mts. zu seiner 49. Sitzung in München zusammen. Auf der Tagesordnung stehen drei Berathungsgegenstände: I. Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung innerhalb der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1901 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife. Diese beziehen sich auf den Transport von Saatgetreide aller Art, Futter- und Streumitteln, Rohzucker, Mais, Eisenerz, gebrannten Steinen, Petroleum u. dergl. II. Die allgemeine Anwendung des sogenannten Rohstofftarifs im Güterverkehr der bayerischen Staatseisenbahnen. Da bei der Verwaltung der letzteren die Absicht besteht, diesen Ausnahmetarif im Güterverkehre zur Einführung zu bringen, wird der Eisenbahnrath um gutachtliche Aeusserung hierüber ersucht. III. Berathung über den seitens der Generaldirektion der Staatsbahnen vorgelegten Entwurf der Sommerfahrordnung 1902. — Aus den beigegebenen Erläuterungen entnehmen wir im wesentlichen folgendes: „Der herrschende wirthschaftliche Niedergang und der infolge dessen eingetretene und noch weiter zu erwartende Rückgang der Verkehrseinnahmen legen der Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung auf, die Betriebsausgaben thunlichst zu beschränken. Das kann nicht erreicht werden, ohne dass die in den letzten Jahren zu aussergewöhnlicher Höhe angewachsenen Zugförderungskosten ermässigt werden. Haben nun die Wirkungen des wirthschaftlichen Rückganges sich bisher beim Personenverkehr weniger empfindlich als beim Güterverkehr geltend gemacht, so können doch die zu ergreifenden Maassnahmen nicht auf den Güterzugfahrplan allein beschränkt bleiben, sondern es muss auch im Personenzugdienste auf Einsparungen Bedacht genommen werden. Zu diesem Zwecke mussten im vorliegenden Fahrplanentwurfe einestheils Personenzüge, die seither eine unbefriedigende Benutzung aufwiesen und vielfach nicht einmal die Selbstkosten des Betriebes deckten, aufgelassen und andererseits geeignete Einschränkungen und Zusammenlegungen von Zügen vorgenommen werden, dem gegenüber aber im neuen Entwurfe dennoch wieder eine Anzahl von Fahrplanverbesserungen eingestellt wurden. Insbesondere sind für den internationalen Verkehr verschiedene günstige Zugverbindungen neu geschaffen und verschiedene bestehende wesentlich beschleunigt worden; aber auch im Fahrplan für den inneren bayerischen Verkehr hat es sich ermöglichen lassen, auf zahlreichen Strecken bestehenden Wünschen und Bedürfnissen entgegenzukommen." Die hauptsächlichsten Aenderungen sind folgende:

1. Aufgelassen werden: a) die Dresdener D-Züge 101 der vorigen Sommerfahrordnung, Abg. in München 6.00, und 108, Abg. in Dresden 11.25; dafür werden aber neu eingelegt unter Nr. 125/126 Schnellzüge mit III. Wagenklasse München-Hof-Dresden-Breslau und zurück mit Abg. in München 7.15, Ank. Breslau 9.39, Abg. in Breslau 6.15, Ank. in München 9.50. Durch die Fortsetzung dieser Züge bis und ab Lindau wird eine neue internationale Verbindung zwischen Genf-Zürich-München und Breslau geschaffen; b) die Schnellzüge 99/100, welche im vorigen Sommer hauptsächlich zur Vermittelung des Verkehres mit den böhmischen Bädern auf der Strecke München-Wiesau vorgesehen waren; hierfür werden nun der direkte Wagen zwischen München und Marienbad in den Zügen D 27/30 und jener zwischen München und Karlsbad in den Zügen 125/30 verkehren; c) der 12.45 in München nach Stuttgart abgehende Schnellzug 4; dagegen werden zur Verbesserung der Wien- bezw. München-Pariser Verbindungen die Schnellzüge 18/5 erheblich beschleunigt und letzterer 2 Stunden früher in München angebracht, mit Abg. in München 7.25 und Ank. in Paris 10.55 statt 5.10 sowie Ank. in München 5.13 statt 7.10; nebstdem wird für den seither durch Schnellzug 18 bedienten pfälzer Verkehr der neue Schnellzug 20 mit Abg. in München 8.25 vorgesehen; d) Schnellzug 189 zwischen Regensburg-Ingolstadt; e) Schnellzug 191 zwischen Kempten-Ulm; f) Schnellzug 184 Buchloe-Augsburg, ersetzt durch einen um 3 Stunden früher gelegten Personenzug, welcher zugleich die Anschlüsse in Augsburg an die Züge 14 und 921 in der Richtung nach Ulm und nach München wahrt; g) die Expresszüge 16/17 in Strecke München-Kufstein.

2. Die Lage der vorjährigen Sommerfahrordnung erhalten: a) die Schnellzüge 121/122 der Strecke Bamberg-Schweinfurt C. B.-Bad Kissingen und 35/36 zwischen Bad Kissingen und Ritschenhausen; b) die Paris-Karlsbader Luxuszüge 9/10 in Strecke Crailsheim-Nürnberg-Furth i. W. und die Ostende-Karlsbader Luxuszüge 57/58 in Strecke Nürnberg-Kirchenlaibach-Eger; ebenso auch die Schnellzüge 60/61 und

62/63 letzterer Strecke; c) die Schnellzüge 162/163 in Strecke Weiden-Bayreuth-Neuenmarkt, jedoch nur noch während der Hauptreisezeit vom 13. Juli bis 15. September.

3. Neu vorgesehen sind: a) die Schnellzüge 93/94 in Strecke München-Treuchtlingen-Würzburg-Aschaffenburg; diese bilden im Anschlusse an die zwischen Frankfurt a/M. und Aschaffenburg neu eingelegten Schnellzüge die Glieder einer neuen internationalen Verbindung zwischen München einerseits und Köln, Vlissingen und England andererseits; beide Züge werden mit grosser Beschleunigung befördert; sie führen nur I. und II. Wagenklasse, werden aus Wagen des Durchgangssystems gebildet und mit Speisewagen versehen; Abg. 93 in München 7.00, Ank. Frankfurt a/M. H. B. 1.16, Abg. 94 in Frankfurt a/M. H. B. 4.45, Ank. München 11.30. Im Anschlusse an diese Vlissinger Schnellzüge sind in Strecke Würzburg-Nürnberg zwei neue Schnellzüge (66 und 67) mit allen drei Wagenklassen vorgesehen, ferner in Strecke Würzburg-Bamberg Schnellzug 115 zum Anschlusse in Bamberg an die Züge nach Thüringen, Berlin und Dresden. b) Zur Verbesserung der München-Salzburger Frühverbindung sind die zwei neuen Schnellzüge 801/802 München-Bad Reichenhall vorgesehen; sie verkehren zwischen München und Rosenheim während der ganzen Sommerfahrordnung, zwischen Rosenheim und Bad Reichenhall nur vom 15. Juli bis 15. September. c) Der Schnellzug 20 zwischen München-Ulm, mit Abg. in München 8.25 und Ank. in Ulm 10.45.

4. Sonstige bemerkenswerthe Verbesserungen: a) Schnellzug D 22 der Strecke Hof-Regensburg-München wird ab Berlin beschleunigt, so dass er bereits um 6.16 statt wie jetzt um 7.35 in München ankommt; hierdurch sowie durch die Früherlegung des Schnellzuges 84 zwischen München und Lindau wird einerseits die Tagesverbindung Berlin-Lindau wesentlich verbessert, andererseits auch der vielbegehrte Anschluss an den direkten Zug 1411 nach Garmisch-Partenkirchen hergestellt und b) die bisher nur zwischen München und Nürnberg gefahrenen direkten Personenzüge 219 und 220 werden nunmehr bis Bamberg durchgeführt.

— **Deckung liegen gebliebener Züge auf Strecken mit elektrischer Blockung.** Die Eisenbahnbetriebsdirektion München hat an ihre Dienststellen eine bemerkenswerthe Verfügung erlassen. Da Zweifel laut geworden seien, ob auch auf Strecken mit elektrischer Blockung bei Liegenbleiben von Zügen das Signal 6a zu geben sei, bemerkt sie unter Hinweis auf § 85 F. V. und § 22 der Erläuterungen zur Signalordnung, dass diese Zweifel nicht berechtigt sind. Die Einrichtung der elektrischen Streckenblockung mache eine besondere Deckung liegen gebliebener Züge nicht entbehrlich, zumal die Beibehaltung der Zugdeckung auch auf diesen Linien im Interesse der Fahrsicherheit wohl begründet erscheine.

Falls nämlich ein Zug in geringerer Entfernung vom Blocksignal wegen Dampfmangel, Lokomotivdefekt oder aus sonstiger Veranlassung voraussichtlich längere Zeit auf freier Strecke liegen bleibt, sei durch das Blocksignal bei ungünstigen Witterungsverhältnissen eine genügende Sicherheit gegen den Aufstoss eines nachfahrenden Zuges nicht geschaffen, da die Blocksignale, welche von den Zügen mit Streckengeschwindigkeit passirt werden, erst allmählich mit Vorsignalen versehen werden und deren Stellung daher unter Umständen, z. B. bei Nebel, nur auf kurze Entfernung erkannt werden kann.

Befinde sich aber ein liegen gebliebener Zug in der Mitte der Blockstrecke, so werde seine Deckung gleichfalls und schon zu dem Zwecke erforderlich, um einer Hilfslokomotive den Standort des Zuges auf entsprechende Entfernung zu kennzeichnen. Entbehrlich sei die Deckung des Zuges auf Blockstrecken nur in dem Falle, als der Zug nur augenblicklich wegen der Zugfolge vor dem in Haltstellung befindlichen Blocksignal kurze Zeit zu halten habe.

— **Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).** Die Bahn beförderte im vorigen Jahre 2 653 513 Personen (97 924 weniger als im Jahre 1900). Die Einnahmen sind um 15 866 M. gegen das Jahr 1900 zurückgeblieben, während die Betriebskosten auf 89,27 % der Roheinnahmen (gegen 79,88 % im Vorjahre) gestiegen sind. Nach Ausstattung des Bahnerneuerungsfonds mit 5 562 M. verbleibt ein Ueberschuss von 12 430 M., welcher wie folgt verwendet werden soll: 12 124 M. zur Bezahlung einer Dividende von 4 % (= 6 M. 85 Pf.) und 305 M. für den Bahnerneuerungsfonds. Im verflossenen Dezember waren es 65 Jahre, dass die Bahn besteht, sie hat aber noch nie eine so geringe Dividende wie dieses Jahr vertheilt; voriges Jahr wurden 20 M. für die Aktie von 100 fl. und in früheren Jahren sogar 21 % vergütet. Der Generalversammlung (am 6. d. Mts.) wird mitgetheilt werden, dass die seit vielen Jahren schwebenden Verhandlungen über die Rechtsverhältnisse in der Station Doos zwischen Staatsbahn, Ludwigs-Donau-Mainkanal-Verwaltung und Ludwigsbahn zum Abschluss gelangt sind und die Verbreiterung der Brücke bei Doos nun vorgenommen werden kann, so dass dem doppelgleisigen Ausbau der Ludwigsbahn, welcher bisher nur von Nürnberg bis Muggenhof bestand, nichts mehr im Wege steht.

— **Präsident Offermann †.** Im Alter von 82 Jahren ist der um das Eisenbahnwesen und insbesondere auch um die Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hochverdiente Eisenbahndirektions-Präsident a. D. Wirkl. Geh. Oberregierungsrath William Offermann am 29. Januar d. J. zu Strassburg im Elsass verschieden, wohin er von seinem Wohnort Köln aus zu einem Familienfeste gekommen war. Der Präsident und die Mitglieder der königlichen Eisenbahndirektion in Köln widmen ihm einen sehr warmen Nachruf, in dem es heisst: „Während seiner gesammten amtlichen Thätigkeit hat der Heimgegangene in nie ermüdender Hingebung und mit weitem Blicke für die Bedürfnisse des Wirthschafts- und Verkehrslebens an der Entwickelung und den Fortschritten des Eisenbahnwesens hervorragenden Antheil genommen und auf wichtigen Gebieten mit bestimmendem Einfluss gewirkt. Sein Name wird daher dauernd in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens fortleben. Durch seine streng rechtliche und zugleich von wahrhaftem Wohlwollen getragene Gesinnung hat er sich bei allen denen, die mit ihm im königlichen Dienste zusammenwirken durften, ein unvergängliches Andenken gesichert.“

Die „Kölnische Zeitung“ gibt einen ausführlichen Lebenslauf des Dahingeschiedenen, dem wir entnehmen, dass er am 17. September 1819 zu Berlin geboren war und am 7. August 1847 zum Regierungsassessor ernannt wurde. Dann heisst es weiter: „Seit dem 18. Juli 1850 war er als Hilfsarbeiter im königlichen Ministerium für Handel und Gewerbe thätig und trat am 1. Mai 1853 als Hilfsarbeiter zur königlichen Direktion der Ostbahn zu Bromberg über, wurde im Oktober desselben Jahres Mitglied und, nach seiner Ernennung zum königlichen Eisenbahndirektor, am 1. Oktober 1857 Vorsitzender dieser Direktion. Vom 1. Januar 1859 ab bekleidete er bis zu seinem Austritt aus dem Staatsdienste im Juli 1867 die Stelle eines Vorsitzenden der königlichen Direktion der oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau. Als im Jahre 1867 infolge des Rücktritts des damaligen Präsidenten der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, des unvergesslichen Regierungspräsidenten a. D. von Wittgenstein, eine Mitgliedstelle in der Direktion neu zu besetzen war, wurde Offermann von den Aktionären dieser Gesellschaft in der Generalversammlung am 28. Juni 1867 von allen vertretenen Stimmen in die Direktion gewählt. In dem ausgezeichneten, erfahrenen, durch seine hervorragende Tüchtigkeit in weiten Kreisen rühmlichst bekannten Manne fand die Gesellschaft eine neue bewährte Kraft für die Leitung ihres grossen, vorzüglich verwalteten Unternehmens. In dieser Stellung verblieb er bis zur Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Wie sehr sein Wirken auch als Mitglied der Privatdirektion Beachtung und Anerkennung gefunden, erhellt unter anderem daraus, dass ihm unterm 18. September 1871 in ausdrücklicher Anerkennung der Verdienste, welche sich die Leitung der Köln-Mindener Bahn während des Krieges 1870/71 um das Wohl des Staates erworben, der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen wurde. Bei der Auflösung der Köln-Mindener Privatverwaltung am 1. Februar 1880 ging die oberste Leitung der nunmehr königlichen Verwaltung auf Offermann über, der als königlicher Eisenbahndirektions-Präsident an die Spitze berufen wurde. Unter seiner Leitung vollzog sich die schwierige Umgestaltung der Privatverwaltung nach den wesentlich anders gestalteten Formen und Grundsätzen der königlichen Verwaltung in anerkannt mustergültiger Weise. Der Beginn des amtlichen Wirkens Offermann's fiel noch in die Jugendzeit der Eisenbahnen in unserem Vaterlande. Es war ihm vergönnt, an der Entwickelung und Fortbildung des Eisenbahnwesens auf allen Gebieten erfolgreich mitzuwirken. Wo es im Bereich seines amtlichen Wirkens galt, das volle Interesse und die ganze Arbeitskraft einzusetzen, fehlte er niemals, Arbeitslust und Arbeitsfähigkeit, gehoben und durchglüht von dem Bestreben, der Berufspflicht in weitestem Maasse zu genügen und überall das Beste zu leisten, ein scharfer, klarer Blick und ein glückliches Organisationstalent waren Eigenschaften, die ihn von je her zur Bewältigung grosser und schwieriger Aufgaben hervorragend befähigten. Sein gerader, streng rechtlicher Sinn, seine Anspruchslosigkeit und nie erlahmende Bereitwilligkeit, überall, auch ausserhalb seiner engeren Berufsthätigkeit, anregend und helfend miteinzutreten, wo es galt, edle Zwecke zu verfolgen, die Wohlthätigkeit zu pflegen, den Patriotismus anzufachen und zu stärken, sichern dem Heimgegangenen über das Grab hinaus ein treues Angedenken. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen war er ein treuer Berather und ein hochgeschätztes Mitglied und hat sich als Vorsitzender des Vereins-Wagenausschusses durch die geschickte und sachverständige Leitung der Geschäfte ausgezeichnet. Mit dem Vorsitz im Bezirkseisenbahnrath zu Köln war Offermann seit dem Bestehen dieser Körperschaft, welche zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen für den linksrheinischen, rechtsrheinischen und Elberfelder Bezirk errichtet wurde, vom Minister der öffent-

lichen Arbeiten betraut worden. Als er am 29. September 1891 unter ganz besonderen Ehrungen sein goldenes Amtsjubiläum feiern konnte, beging er seinen Ehrentag in stiller Zurückgezogenheit im Kreise seiner Angehörigen. Die trotzdem von seinen Untergebenen veranstaltete Feier legte beredtes Zeugniss ab von der grossen Liebe und Werthschätzung, deren sich der Jubilar nicht nur bei den zu seiner Verwaltung gehörigen Beamten, sondern in der ganzen Bürgerschaft erfreute. Nach der Umgestaltung der Eisenbahnverwaltung im April 1895 und Auflösung der rechtsrheinischen Eisenbahndirektion trat Eisenbahndirektionspräsident Offermann, 75 Jahre alt, in den Ruhestand, und der Kaiser erkannte seine grossen Verdienste durch Verleihung eines hohen Ordens an. Der Heimgegangene, der die Tage seines Ruhestandes in dem ihm liebgewonnenen Köln verlebte, zeigte auch für alle das Emporblühen und die Entwickelung Kölns betreffenden Fragen ein warmes Herz.“ Wie der Nachruf der „Kölnischen Zeitung“ mit den Worten schliesst: „Sein Andenken wird in der Bürgerschaft Kölns fortleben“ — so können wir nur hinzufügen, dass dies weit über die Grenzen Kölns hinaus in der ganzen Eisenbahnwelt der Fall sein wird. Auf das Wirken des Verewigten im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen insbesondere gedenken wir noch ausführlicher zurückzukommen.

— **Personalnachrichten.** Der grossherzoglich hessische Eisenbahn-Telegrapheninspektor Zimmermann, bisher in Mainz, ist unter Ernennung zum grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor als Vorstand der Betriebsinspektion I nach Giessen versetzt worden.

Der Bahnbauinspektor Andreas Schell bei der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen ist am 24. Januar d. J. gestorben.

Oesterreich.

— **Vollmacht der Vertreter von Privatbahnen bei Begehungskommissionen.** Wie das Eisenbahnministerium in einem an die Verwaltungen der Privatbahnen gerichteten Erlasse hervorhebt, haben die zu politischen Begehungen über eingereichte Bauprojekte entsendeten Vertreter von Privateisenbahnverwaltungen in vielen Fällen nicht die nöthige Vollmacht, um über die von den Interessenten bei der Lokalverhandlung verlangten Aenderungen oder Ergänzungen der Bauprojekte endgültige Erklärungen abzugeben, und behalten die Entscheidung hierüber selbst bei geringfügigen Forderungen ihrer vorgesetzten Direktion vor. Die Folge davon ist, dass Fragen von geringer Wichtigkeit, die ohne Schwierigkeit bei der politischen Begehung erledigt werden können, erst im schriftlichen Wege zur Austragung gelangen müssen. Oftmals ist dies auch mit Nachtheilen für die Bahnverwaltung selbst verbunden, indem sich hierdurch die Durchführung des Projektes unnöthig verzögert. Dieser Vorgang entspricht, wie das Eisenbahnministerium in dem erwähnten Erlasse ausführt, nicht dem Gesetze. Die Verwaltungen wurden deshalb aufgefordert, in künftigen Fällen ihre zu den Kommissionen entsendeten Vertreter zum mindesten zu solchen Zugeständnissen zu ermächtigen, welchen weder eine grundsätzliche Bedeutung, noch eine erhebliche finanzielle Tragweite zukommt.

— **Konvertirung der Karl-Ludwigbahnaktien.** Seit 1. Januar 1900 ist die österreichische Regierung nach dem Verstaatlichungsübereinkommen berechtigt, die zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Aktien der ehemaligen Karl-Ludwigbahn zum Kurse von 420 Kr. einzulösen, sie hat aber von diesem Rechte bisher keinen Gebrauch gemacht. Die gegenwärtige Gestaltung der Zinsfussverhältnisse rückt die Frage einer Konvertirung wieder in den Vordergrund. Die Regierung wird, wie verlautet, im Reichsrathe eine Vorlage einbringen, welche sie zur Durchführung dieser Maassnahmen sowie zur Gewährung der Pupillarsicherheit für die an Stelle der Karl-Ludwigbahn-Schuldverschreibungen auszugebenden Schuldverschreibungen ermächtigt.

— **Der Bau der Pyhrnbahn.** Zwischen der Stadtgemeinde Linz und dem Eisenbahnministerium haben in den letzten Tagen Verhandlungen stattgefunden, welche die Sicherstellung eines Beitrags der Gemeinde Linz zum Bau der Pyhrnbahn bezweckten. Die Stadtgemeinde Linz hat zum Bau der genannten Bahn einen in Aktien der Kremsthalbahn zu leistenden Beitrag von 300 000 Kronen zugestanden, jedoch daran die Bedingung knüpft, dass nicht durch eine Verquickung mit Bahnprojekten, welche die Ausgestaltung der Welser Lokalbahn und der Mühlkreisbahn zum Gegenstande hätten, eine Ablenkung des Personenverkehrs vom Linzer Platze erfolge. Die Regierung wird, da die Stadtgemeinde Linz ihr Entgegenkommen bewiesen hat, auch an die oberösterreichische Landesvertretung wegen einer Beitragsleistung zu gleichem Zwecke herantreten.

— **Zur Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn.** Der Prager Stadtrath hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, an das Eisenbahnministerium eine Eingabe zu richten, in welcher dringend die endliche Verstaatlichung der Nordwestbahn verlangt wird.

— **Lokalbahnprojekt Grobelno-Rohitsch-kroatische Landesgrenze.** Die Frage des Baues dieser Lokalbahn hat den steiermärkischen Landtag in der jüngst abgehaltenen Vortagung beschäftigt. Die Regierung hat nämlich, falls das Land Steiermark die vom Landtage seinerzeit beschlossene Beihilfe im Betrage von 800 000 Kr. unter Verzicht auf die Erfüllung der ursprünglich gestellten Bedingung einer Sicherstellung des Anschlusses auf kroatischem Gebiete aufrecht hält und auch die übrigen Interessenten unter Aufrechthaltung ihrer Beitragszusicherung im Gesammtbetrage von 400 000 Kr. von der gleichen Bedingung abstehen, die Beitragsleistung des Staates von 600 000 Kr. ebenfalls bedingungslos aufrecht erhalten zu wollen erklärt. Der steiermärkische Landesausschuss hat dem Landtage einen hierauf bezüglichen Bericht erstattet, der in dem Antrage gipfelte, der Landtag möge die gedachte Beihilfe unter Verzicht auf die erwähnte Bedingung aufrecht halten und überdies die Ausscheidung der Kosten für die Beschaffung des Fahrparkes aus dem mit 3 040 000 Kr. veranschlagten Anlagekapital genehmigen, welche Kosten aus dem Betriebe in Jahresraten zu tilgen wären. Der Landtag hat den Antrag des Eisenbahnausschuss genehmigt, wonach der Landesausschuss angewiesen wird, diese Angelegenheit neuerlich in der für den März in Aussicht genommenen Haupttagung vorzulegen.

— **Elektrische Lokalbahn Tabor-Bechin.** Die Konzessionirung dieser 24 km langen elektrischen Lokalbahn steht in nächster Zeit bevor. Es ist dies die erste elektrische Lokalbahn, welche auf Grund des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1895 bezw. des Sicherstellungsgesetzes vom Jahre 1901 zur Konzessionirung gelangt. Das Lokalbahngesetz reiht sämmtliche nicht mit Dampf betriebenen Bahnen niederer Ordnung unter die Kleinbahnen ein. Das Gesetz über die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen gestattet nun in theilweiser Abänderung der Bestimmungen des erwähnten Lokalbahngesetzes Bahnen niederer Ordnung, denen vermöge ihrer Ausdehnung oder wegen des Umfanges des von ihnen zu bedienenden Verkehres nach dem Ermessen der Regierung eine erhöhte Bedeutung zukommt, auch dann als Lokalbahnen zu erklären und zu behandeln, wenn sie nicht mit Dampf betrieben werden. Von dieser Ermächtigung macht nun die Regierung in dem vorliegenden Falle zum ersten Male Gebrauch. Bei dem Betriebe dieser Bahn soll ein neues elektrisches System, das Dreileitersystem, des Ingeniörs Krizik zur Verwendung kommen. Die in erster Linie zum Zwecke des Bahnbetriebes herzustellende Kraftanlage soll überschüssige elektrische Kraft zu Beleuchtungszwecken an die Gemeinde Tabor und an Industrielle abgeben, wodurch sich naturgemäss die Gestehungskosten des Kraftbezuges zum Vortheile des Bahnunternehmens ermässigen. Von dem Anlagekapital im Nennbetrage von 2 795 000 Kr. entfallen 1 952 000 Kr. auf ein vom Lande garantirtes Hypothekendarlehen; hierzu kommen die vom Lande garantirten Prioritätsaktien im Betrage von 133 400 Kr. sowie Stammaktien im Betrage von 709 600 Kr. Von letzteren übernimmt der Staat 400 000 Kr., während auf die Interessenten 309 600 Kr. entfallen.

— **Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau.** Die Konzessionirung dieser Kleinbahn steht demnächst bevor. Die Mittel zum Bau dieser Bahn werden von den Interessenten ohne irgend welche fremde Beihilfe aufgebracht. Die neue 11 km lange schmalspurige Kleinbahn (1 m Spurweite) führt vom Bahnhofe Dornbirn durch die Stadt Dornbirn mit Benutzung der Gemeinde- und sodann der Staatsstrasse nach Lustenau und durch diesen Ort bis zur Rheinbrücke, an deren entgegengesetzter Seite sich die Station Au der schweizerischen Centralbahn befindet. Die in Rede stehende Bahn stellt die seit langem angestrebte kürzeste Verbindung zwischen dem betriebsamsten Theile Vorarlbergs und der Schweiz her. Dadurch, dass der bisherige zeitraubende Weg über St. Margarethen, Feldkirch nach Dornbirn bezw. Lustenau durch die neue, erheblich kürzere Verbindung ersetzt werden wird, dürfte voraussichtlich eine wesentliche Erleichterung und Förderung des Verkehres eintreten. Auch für den Fremdenverkehr des südlichen Bregenzerwaldes dürfte die neue Kleinbahn Bedeutung erlangen. Das Anlagekapital der Bahn ist mit 926 000 Kr., bestehend aus Prioritätsaktien im Betrage von 400 000 Kr. und Stammaktien im Betrage von 526 000 Kr., festgesetzt. Die Prioritätsaktien werden

von der Stadtgemeinde Dornbirn übernommen, welche sich durch die Garantie der wohlhabenden Bürger eine Rückdeckung gesichert hat. Von den Stammaktien übernehmen 90000 Kr. das Land Vorarlberg, 46000 Kr. die Gemeinden Dornbirn und Lustenau und den Rest von 390000 Kr. die Privatinteressenten. Die neue Bahn, welche von der für ihren Bau gebildeten Gesellschaft selbst betrieben werden wird, dürfte noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden.

— **Amtspersonen als Trinkgeldnehmer.** Gegen die Verleihung des Amtscharakters an die Bediensteten der elektrischen Strassenbahnen wurde bekanntlich von vielen Seiten eingewendet, dass das Amtsansehen, welches diese Personen erhalten sollen, mit der Gepflogenheit, Trinkgelder anzunehmen, in Widerspruch stehe. Gelegentlich der wegen Beleidigung eines Schaffners der elektrischen Strassenbahn in Wien durchgeführten Verhandlung vor einem Einzelrichter fand dieser Anlass, sich über die Vereinbarlichkeit des Amtscharakters mit der Annahme von Trinkgeldern seitens der Bediensteten der elektrischen Strassenbahnen auszusprechen. Bei der in Rede stehenden Verhandlung erschien der Buchhändler E., wegen Uebertretung des § 312 des Strafgesetzes angeklagt. E. wollte am 2. November 1901 in einen Strassenbahnwagen von jener Seite einsteigen, wo er durch ein Sicherheitsgitter abgeschlossen ist. Er hob das Sicherheitsgitter aus den Angeln und stellte es beiseite. Da aber der Wagen durch die von der anderen Seite einsteigenden Personen bereits gefüllt war, forderte der Schaffner E. auf, den Wagen zu verlassen und nahm, als E. das nicht freiwillig thun wollte, die Hilfe eines Sicherheitswachmannes in Anspruch. E. rief nun, nachdem er ausgestiegen war, dem Schaffner zu: „Wenn man Euch einen Kreuzer gibt, dann sagt Ihr nichts.“ Diese Aeusserung gab der Beschuldigte in der Verhandlung zu, behauptete aber, dass der Schaffner ihn dazu durch den rüden Ton, in dem er mit ihm sprach, gereizt habe. Im übrigen habe er mit seiner Aeusserung nur sagen wollen, dass Personen, die Trinkgelder annehmen, eben auf besonderes Ansehen beim Publikum nicht Anspruch erheben dürfen. Der Richter verurtheilte den Angeklagten zu einer Geldstrafe und sprach sich gegenüber den Einwendungen des letzteren dahin aus, dass die Bediensteten der Eisenbahnen von jeher den Schutz des § 312 des Strafgesetzes genossen haben, damit sie bei ihren Anordnungen ein grösseres Ansehen finden; das liege bei der grossen Gefährlichkeit dieser Verkehrsmittel im Interesse des Publikums. Durch diesen Schutz sollten aber die Schaffner keineswegs auf eine besondere Höhe gehoben werden; sie bleiben Bedienstete und es vertrage sich ganz gut mit ihrer Stellung, dass sie Trinkgelder annehmen.

Ungarn.

— **Das Tarifübereinkommen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft mit den ungarischen Staatsbahnen.** Mit Schluss des Jahres 1901 ist, wie bereits mitgetheilt wurde, das Verkehrstheilungsübereinkommen zwischen der Staatseisenbahngesellschaft und den ungarischen Staatsbahnen gekündigt worden. Wie verlautet, sind Verhandlungen im Zuge, welche die Erneuerung dieses Uebereinkommens zum Gegenstande haben. Die bisherigen Bestimmungen sollen eine wesentliche Aenderung in der Richtung erfahren, dass der Verkehrsantheil der Staatsbahngesellschaft wesentlich erhöht wird. Ausserdem besteht die Absicht, in die Vereinbarung eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Kündigung alljährlich möglich sein soll.

— **Lokaleisenbahn Kun-Szt. Miklós-Dunapataj.** Das ungarische Amtsblatt verlautbart die Konzessionsurkunde für eine von der Station Kun-Szt. Miklós-Tass der Hauptlinie Budapest-Maria Teresiopel-Semlin-Belgrad der ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese in der Donau-Dampfschifffahrtsstation Dunapataj mit der Donau verbindende vollspurige Lokaleisenbahn. Die Baukosten dieser Lokalbahn sind mit 3220000 Kronen bemessen.

— **Lokalbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida.** Der ungarische Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betreffend die Konzessionirung dieser Lokalbahn, unterbreitet. Die Baukosten dieser als vollspurige Lokalbahn zu erbauenden und von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 7400000 Kr., das ist 80610 Kr. für 1 km, bemessen. Von den Interessenten dieser Linie sind als Beitragsleistung bereits 2590000 Kr. gezeichnet.

Die geplante Linie zweigt von der Station Pápa der Hauptlinie Budapest-Raab-Steinamanger-Fehring (Graz) der ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Pápa-Csorna ab, und wird diese in der Station Varsány mit der Lokalbahnlinie Győr-Varsány-Jutas-Lepsény-Uj-Dombovár des Staatsbetriebes, von dort aus in der Station Kisbér mit der Linie Stuhlweissenburg-Komorn und weiterhin in der Station Bánhida mit der Hauptlinie Budapest-Bánhida-Komorn-Bruck a. d. Leitha (-Wien) verbinden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Eisenbahnen.** Die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge auf der Strecke Brüssel-Arlon ist nach Vornahme von Verbesserungen von 75 auf 90 km in der Stunde erhöht worden.

— **Das grosse Wasserbauprogramm in Frankreich.** Die französische Abgeordnetenkammer hat die Regierungsvorlage, welche im ganzen 663000000 Fr. zum Ausbau von Wasserwegen und Häfen fordert und die in einer Kommission eingehend berathen war, mit grosser Mehrheit angenommen. 443000000 Fr., also reichlich zwei Drittel der Gesammtsumme, sind für den Bau neuer Kanäle bestimmt, 60500000 Fr. zur Verbesserung bestehender Wasserwege und 159000000 Fr. für Arbeiten an den Seehäfen. Der Staat wird 363000000 Fr. aufzubringen haben, indem für die Kanalbauten die Kosten zwischen Staat und nächsten Interessenten getheilt werden. Da für die Ausführung des Programms 12 Jahre in Aussicht genommen sind, würde der Staat jährlich ungefähr 32000000 Fr. zu beschaffen haben, die nicht durch Anleihe, sondern aus laufenden Mitteln im Extraordinarium des Etats für die öffentlichen Arbeiten bereit gestellt werden sollen. Ein aus dem Hause ergangenes Verlangen, den „Zwei-Meerekanal“, von dem jetzt auch viel die Rede ist, in das Programm aufzunehmen, wurde mit der Begründung abgewiesen, dass ein besonderer Ausschuss ihn noch studirt. In deutschen Blättern ist jüngst unrichtig verbreitet worden, auch dieser Riesenplan sei schon beschlossen. Ein solcher Kanal für grosse Seeschiffe, der den biskaischen Golf mit dem Mittelmeer, Frankreichs West- und Nordküste mit seiner Südküste unabhängig von der durch England beherrschten Strasse von Gibraltar verbinden und vielleicht allein 600000000 bis 700000000 Fr. kosten würde, bleibt wohl zunächst noch Zukunftsmusik.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Ueber die Organisation der Bundesbahnen hielt auf Veranlassung der Züricher Handelskammer der Direktionspräsident der Bundesbahnen P. Weissenbach einen Vortrag, der damit schloss, Erfahrung und Praxis würden erst zeigen müssen, wo Verbesserungen getroffen werden können. Das Publikum werde dem Umstand Rechnung tragen müssen, dass man jetzt eine Art Probe durchmache. — Die vom schweizerischen Bundesrath nachgesuchte Uebertragung der badischen Konzession für die schweizerische Nordostbahn ist durch Beschluss des badischen Staatsministeriums vollzogen worden.

— **Bernische Eisenbahnpolitik und Lötschbergbahn.** Es ist bemerkenswerth, wie zugleich mit der Uebernahme der Haupteisenbahnen durch die Eidgenossenschaft der grösste Kanton Bern eine weitgehende Eisenbahnpolitik für sich ins Werk setzt, die übrigens, wie ihre Veranstalter versichern, keineswegs eine Spitze gegen die Gesammtheit haben soll. In einer am 29. Januar abgehaltenen freien Versammlung bernischer Grossrathsmitglieder, welche die neue Vorlage, betreffend die Betheiligung des Kantons Bern am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, lebhaft zustimmend besprach, verwahrte sich Finanzdirektor Scheurer dagegen, dass man die Bestrebungen der bernischen Eisenbahnpolitik, die von jeher dem Bunde gedient hätten und ohne die der Rückkauf der Bahnen durch den Bund noch nicht hätte durchgeführt werden können, heute als bundesfeindlich bezeichne. Immerhin bestehen in dem Hauptpunkt Gegensätze oder wenigstens verschiedene Interessen, insofern die Herstellung der Lötschbergbahn, die den Kanton Bern mit Durchtunnelung des Lötschberges in direkte Verbindung mit dem Simplon und Italien bringen soll, den Kernpunkt der ganzen bernischen Eisenbahnpolitik bildet, die Verwaltung der Bundesbahnen aber vorerst keine Neigung zu einem derartigen grossen Unternehmen hat. Finanzdirektor Scheurer führte aus, er sei vom Pessimisten zum Optimisten geworden, der Kanton Bern sei finanziell stark genug, eine grosse Eisenbahnpolitik durchzuführen, er müsse „die grossen Stiefeln anziehen“. Der Lötschberg habe aufgehört, ein blosser Gegenstand von Trinksprüchen zu sein. Die Vorarbeiten sind beendigt, so dass zur Finanzirung geschritten werden kann. Nach dem bisherigen Beitragsbeschluss konnte der Kanton Bern nur etwa 4⅔ Millionen Franken stellen, womit eine geldliche Begründung des Unternehmens unmöglich schien. Das neue Gesetz will diesen Beitrag auf 25 %, also auf 17 bis 18000000 Fr. bemessen, da die Gesammtkosten der Lötschbergbahn mit 70000000 Fr. veranschlagt sind. Uebrigens

bemerkt Herr Scheurer selbst, dass mindestens noch drei Jahre vergehen würden, bis mit der Verwirklichung des Planes begonnen werden dürfte. In dem Gesetz ist eine allgemeine Bestimmung, die wohl mit Recht dahin ausgelegt wird, den Fall zu berücksichtigen, dass doch der Bund die Ausführung der Lötschbergbahn in die Hand nähme. Das Gesetz erweitert zugleich die Staatsbetheiligung und finanzielle Unterstützung bei zahlreichen anderen bernisch zu erbauenden Bahnen, aber auch die Staatsaufsicht und Staatseinmischung. — Eine in Interlaken abgehaltene Versammlung von Interessenten hat betreffs des Rückkaufs der berner Oberlandbahnen durch den Kanton Bern vorwiegend die Meinung ausgedrückt, dass die Sache zur endgültigen Stellungnahme noch nicht genügend geklärt sei, hat sich jedoch allgemein zustimmend ausgesprochen und mit den bisher vom Regierungsrath gethanen Schritten einverstanden erklärt.

— **Jahreseinnahme der schweizerischen Eisenbahnen.** Die fünf schweizerischen Hauptbahnen hatten im Jahre 1901 eine Gesammteinnahme von 113 500 000 Fr., d. i. 2 800 000 Fr. weniger als im Vorjahre. Nur die Jura-Simplonbahn hatte eine Mehreinnahme von rund 80 000 Fr.

— **Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen.** Die Botschaft des Bundesraths an die eidgenössischen Räthe empfiehlt diesen die Genehmigung des mit der Gesellschaft abgeschlossenen Rückkaufvertrages, der unter den obwaltenden Umständen angemessen sei. Die Erhöhung der Rückkaufssumme, die in der Rückkaufsbotschaft nur mit 31 700 000 Fr. berechnet war, auf 40 000 000 Fr. wird hauptsächlich mit der Steigerung der Ueberschüsse erklärt. Aus den letztjährigen Erträgnissen wird geschlossen: es werde unter allen Umständen ein erheblicher Ueberschuss über die Verzinsung des Rückkaufspreises vorhanden sein, auch wenn für die Zukunft auf eine stärkere Ausstattung des Erneuerungsfonds Rücksicht genommen wird. Der Eigenthumsübergang sämmtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft an den Bund ist auf den 30. Juni d. J. in Aussicht genommen.

Fremde Welttheile.

— **Die Strecke Kaumi - Tschiangling der Schantung-Eisenbahn** wurde am 1. Dezember 1901 eröffnet; es sind nunmehr 132 km dem Betriebe übergeben. Ueber die Eröffnungsfeier schreibt die „Deutsche Verkehrszeitung“: „Leider war das Wetter sehr ungünstig, da den ganzen Tag über ein heftiger Schneesturm wüthete, der manchen von der Betheiligung an der Eröffnungsfahrt abhielt. Und doch bot die Gegend, die der Zug mit grosser Geschwindigkeit durcheilte, je weiter man fuhr, eine um so schönere Winterlandschaft. Die vielen Dörfer mit ihren weissen Dächern und die schneebedeckten Berge des Lauschan bildeten eine prächtige Staffage zu der stürmischen See mit ihren schäumenden Wogen. Pünktlich langte der Zug in Kiautschou an, wo die chinesischen Beamten einstiegen, die es sich nicht nehmen liessen, bei der Eröffnung der neuen Strecke der Bahn, die ihnen schon lieb geworden ist, zugegen zu sein. Sie brachten auch ein seidenes Tablett mit, das den Leiter der Eisenbahnbauabtheilung anlässlich des erreichten Erfolges feiert. Die neuen Stationen Tsai = Tschia = Tschuang, Taerlpu und Tschiangling waren festlich geschmückt mit deutschen und chinesischen Fahnen, mit grünen Tannenzweigen und Guirlanden und sahen im winterlichen Kleide sehr schmuck aus. Namentlich Taerlpu mit dem Berge und Kloster gleichen Namens bot ein reizendes Landschaftsbild, das in vielem an unsere deutsche Heimath erinnert. In Tschiangling wurden die chinesischen Beamten von dem Vorstand der folgenden Bauabtheilung bewirthet. Die Heimfahrt verlief um so angenehmer, als ein gutgeheizter Speisewagen, in dem der Gastwirth Vogel Erfrischungen darbot, in dem Festzug mitlief.“

— **Besetzung der Stelle eines Maschinenmeisters bei der Schantung-Eisenbahn in China.** Für die bezeichnete Stelle wird ein zum Betriebsingeniör befähigter und in der Leitung einer Betriebswerkstätte erfahrener Werkmeister der preussischen Staatseisenbahnverwaltung gesucht. Der Beamte würde neben der Ueberwachung der Montirung der noch ausstehenden Betriebsmittel die Aufsicht über den gesammten Fahrpark der Schantung-Eisenbahn sowie die Leitung der Arbeiten in der Reparaturwerkstätte zu übernehmen haben. Unerlässliche Vorbedingungen sind: völlige Vertrautheit mit der Unterhaltung und Reparatur von Lokomotiven und Wagen sowie mit den Werkzeugmaschinen und der Führung der Werkstattsbücher; Ruhe und Geduld im Umgang mit den chinesischen Arbeitern; Nüchternheit und geordnete wirthschaftliche und Familienverhältnisse. Mit der Behandlung elektrisch betriebener Maschinen (Gruppenantrieb) vertraute Bewerber würden bevorzugt werden. Während des ersten (Probe-) Jahres würde dem Beamten neben freier, leerer Wohnung ein Gehalt von 6 000 ℳ. und nach erfolgreicher Ableistung des Probejahres vom Beginn des zweiten Jahres ab ein Jahrgehalt von 7 000 ℳ. gewährt werden, das je nach den Leistungen bis auf 9 000 ℳ. erhöht werden kann. Für die Reise würden freie Fahrt in zweiter Kajüte, Ausrüstungsgelder und ein Verpflegungszuschuss gewährt werden. Erwünscht wäre es, wenn der Beamte unverheirathet ist. Verheirathete Bewerber müssten sich bereit erklären, ihre Familie während des Probejahres in Deutschland zu belassen; die Eisenbahngesellschaft würde sich in diesem Falle verpflichten, die Familie auf ihre Kosten später nachzusenden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, für die Stelle geeignete und zu ihrer Uebernahme bereite Beamte, denen der erforderliche Urlaub bis zur Dauer von fünf Jahren unter Wahrung des Dienstalters ertheilt werden würde, in einer Vorschlagsnachweisung namhaft zu machen.

— **Eisenbahnunfall im Kanayatunnel in Japan.** Bei der an der Tokaido-Eisenbahn belegenen Station Kanaya hat sich am 20. Oktober 1901 ein Eisenbahnunfall ereignet, über dessen Einzelheiten das „Centralbl. d. Bauverw.“ folgende nähere Mittheilung macht. Die Station Kanaya befindet sich unmittelbar am Ausgange eines eingleisigen, 1 km langen Tunnels, neben welchem jetzt, wo die stark befahrene Tokaidobahn durchweg mit einem zweiten Gleise ausgerüstet wird, ein zweiter Tunnel im Ausbau begriffen ist. Während dieses Baues traten im Gewölbe des alten Tunnels zahlreiche Risse auf, an einzelnen Stellen fielen sogar aus dem Scheitel des innersten Tunnelringes ganze Ziegel herab, und es öffneten sich auch in halber Höhe der inneren Gewölbeleibung einzelne Fugen. So bedenklich, die vermuthlich auf Aenderung der Druckverhältnisse im Gewölbe zurückzuführenden, vielleicht auch durch Sprengungen mit zu starker Ladung im neuen Tunnel veranlassten Risse erscheinen mochten, so hat sich die Verwaltung der japanischen Staatsbahnen gleichwohl nicht entschliessen können, den Betrieb in dem täglich mit 34 Zügen befahrenen Tunnel einzustellen; doch wurden an den bedenklichen Stellen Gewölbeabsteifungen angeordnet durch Einziehen gekrümmter Eisenbahnschienen, die wie Lehrbögen unter dem Gewölbe auf hölzernen Pfosten ihre Unterstützung fanden. Als nun am 20. Oktober 1901 ein nach Kobe bestimmter Güterzug, dem eine Baldwin'sche Lokomotive mit ungewöhnlich weit ausladendem Dache für den Führerstand hinter der Zugmaschine ohne Dampf folgte, durch den Tunnel fuhr, stiess das Dach dieser Maschine an die eisernen Lehrbögen an und warf etwa 20 in der Richtung des Zuges um, so dass sie sich quer über die Lokomotive legten und eine heillose Verwirrung im Tunnel anrichteten. Das Führerhaus der Maschine wurde stark beschädigt, aber glücklicherweise hielt das Tunnelgewölbe auch nach dem Umsturz der eingebauten Schutzrippen noch Stand, sonst wäre furchtbares Unheil eingetreten. Personen sind nicht verletzt worden, und die Reisenden auf der Tokaidobahn kamen mit einer Betriebsunterbrechung von fünf Stunden davon. Der Vorgang zeigt, dass die eisernen Lehrbögen nur lose unter dem Tunnelgewölbe aufgestellt waren, während man sie mittelst Verkeilung sorgfältig in feste Berührung mit der Tunnelleibung auf deren ganze Ausdehnung hin hätte bringen müssen. Am auffälligsten freilich muss dem Fachmanne die Sorglosigkeit erscheinen, mit der man eine ungewöhnlich weit ausladende Lokomotive in einen gefahrdrohenden Tunnel einfahren liess, dessen Querschnitt durch eingebaute Rüstungen eingeschränkt war.

— **Ueber die Bedeutung der Ugandabahn** entnehmen wir einer ausführlichen interessanten Darstellung in den „Berl. N. Nachr.“ auszugsweise folgende Mittheilungen:

Vielfach wird die Herstellung eines Schienenweges, der das deutsch - afrikanische Gebiet bis zu den grossen Seen erschliessen und dem Wettbewerb der Ugandabahn begegnen soll, dadurch bekämpft, dass man die Rentabilität beider Linien in Frage stellt. Es erscheint richtig, dass die Ugandabahn nicht wegen der Aussicht auf schnellen und reichen Ertrag gebaut worden ist, denn in England wird kaum jemand geglaubt haben, dass sie sofort nach der Beendigung ihres Baues Erträge geben könne, doch sprechen die amtlichen Berichte aus, dass dies in einigen Jahren der Fall sein werde, und ohne diese sichere Aussicht würden die englischen Geldleute wohl kaum ihre Taschen geöffnet haben. Aber noch andere Beweggründe haben ihren Bau veranlasst: die Engländer glauben ohne sie die Gebiete am Oberlaufe des Nils nicht halten zu können, und diese sind für sie deshalb so wichtig, weil sonst die Eroberungen am mittleren Nil gefährdet sein würden. Diese mit der Besetzung Aegyptens und der Eroberung des Sudans in Zusammenhang stehenden Gebietserwerbungen sind von der britischen Politik des Handels und des Erwerbs wegen unternommen. Die

leitende Gewalt des britischen Staates ist seit lange in der Hand von Männern, deren Sinnen und Trachten der Anhäufung von Reichthümern zugewandt ist. Der Imperialismus, der energische Wille zur Ausbreitung der Macht, die den maassgebenden Bevölkerungsklassen Bereicherung verspricht, verträgt sich in Grossbritannien fast mit jeder politischen Ueberzeugung. Aegypten ist ein vortreffliches Geschäft und bietet dem englischen Unternehmungsgeist Aussicht auf grossartigen Gewinn. Die Beherrschung des Suezkanals war das erste Ziel, das man mit der Besetzung des Landes erstrebte; daran reihten sich glänzende Ausblicke für das englische Kapital, und das britische Parlament zögerte nicht länger mit dem Beschluss, die Macht des Mahdi zu brechen. Sobald dies geschehen, begann das Werk der Nilstauung, durch welches man eine Erhöhung des Landesvermögens um jährlich 50 000 000 *M.* und eine Staatsrente von mindestens 7 000 000 *M.* erwartet. Weitere grosse Vortheile stellt die geplante Schiffbarmachung der Nilkatarakte in Aussicht, wodurch ein billiger Wasserweg aus dem weiten Gebiete des Sudan bis ans Meer geschaffen wird. Auf der noch nicht in gesicherter britischer Hand befindlichen Strecke dieses Wasserweges droht die Gefahr erneuter Erhebungen der Araber und ein Eingreifen Abessyniens, wo seit Jahren russisch-französischer Einfluss gegen England wirkt. Die Ugandabahn erlaubt nun nöthigenfalls die Heranziehung indischer Truppen, die schon jetzt in wenig mehr als einem Monat möglich wäre. Der Weiterbau der Bahn bis zum Albertsee und die Schiffbarmachung der obersten Nilstrecke würde diese Frist um 12 bis 14 Tage verkürzen. Binnen vier Wochen könnte eine gut geschulte Streitmacht am Sobat versammelt sein.

Die weitausschauende Gewinnpolitik Englands erkannte rechtzeitig, dass die am mittleren und unteren Nil winkenden Reichthümer die Kosten der Ugandabahn lohnen, auch wenn diese erst in einigen Jahren eine gute Rente abwerfen sollte. Auch ist nicht ausgeschlossen, dass man die Ansiedelung überschüssiger indischer Bevölkerung an der Ugandabahn ins Auge gefasst hat, hingegen beruht der Gedanke, Uganda und die Ugandabahn solle die Verbindung Englands mit Indien über Aegypten offen halten, wenn der Suezkanal durch feindliche Mächte gesperrt oder zerstört sein sollte, auf völliger Verkennung der Verhältnisse. Ein geradezu riesiger Wagen- und Lokomotivpark, eine übergrosse Zahl von Dampfern und ein unermessliches Personal müsste zur Verfügung stehen, wenn der Transport einer grösseren Truppenmasse dem ersten Zuge ohne wesentliche Unterbrechung folgen sollte. Auch würde die Rückfahrt der leeren Transportmittel wochen- oder monatelange Pausen hervorrufen. Selbst wenn einmal das Rhodes'sche Eisenbahnprojekt vom Kap bis Kairo ausgeführt sein wird, würde doch der Transport grösserer Truppenmengen auf diesem Schienenstrang unausführbar sein. Der Weg nach Indien liegt auf dem Wasser und beruht auf der Seeherrschaft. Sollte Grossbritannien diese einbüssen, so kann weder die Besetzung Aegyptens und des Suezkanals, am allerwenigsten der Nil und die Ugandabahn ihm eine Heerstrasse nach Indien sichern. Soweit bleibt die Ugandabahn ein weit überwiegend wirthschaftlichen Interessen dienendes Unternehmen, bei welchem die Engländer sich schwerlich verrechnet haben werden.

— **Von dem Newyorker Eisenbahntunnel,** in welchem am 8. Januar bekanntlich ein Zusammenstoss stattfand, der 17 Menschen das Leben kostete, haben die amerikanischen Blätter schon oft gesagt, dass sein Bestehen in keinem anderen Lande der Welt geduldet würde. Für den unglücklichen Lokomotivführer des Zuges, der in einen anderen Zug von hinten hineinfuhr, hat alle Welt die Entschuldigung bereit, dass er wegen des Rauches und Nebels im Tunnel das Haltsignal nicht sehen konnte. Die allgemeine Entrüstung richtet sich gegen die Direktion der Newyorker Centralbahngesellschaft, welcher der Tunnel gehört. Der Tunnel ist ein ungefähr zwei englische Meilen langes höchst dürftiges Bauwerk. Er führt unter einer Strasse, der Parkavenue, vom Norden in die Stadt hinein und enthält die Gleise für sämmtliche Nah- und Fernzüge, die nach Newyork kommen. Es laufen durch den Tunnel ununterbrochen in geringen Abständen Personenzüge, die namentlich in den Morgen- und Abendstunden ebenso überfüllt sind, wie die der Berliner Stadt- und Ringbahn. Nachdem im Jahre 1882 im Tunnel ein Zug in einen anderen von hinten hineingefahren war und sich 1891 in genau derselben Weise ein gleiches Unglück zugetragen hatte, haben das Publikum, die Presse und die Behörden niemals aufgehört, von der Bahngesellschaft Untersuchungen zu verlangen, welche die Benutzung des Tunnels sicher machten. Die Luft darin ist entsetzlich, da es an Lüftung mangelt. Erst seit kurzem hat sich die Bahngesellschaft dem seit vielen Jahren wiederholten Befehl der Gesundheitsbehörde gefügt, den Tunnel, in dem viele Hunderte von Arbeitern ununterbrochen beschäftigt sind, wenigstens zuweilen reinigen zu lassen. Auch das Blocksignalsystem war erst eingeführt worden, als es ohne dasselbe schlechterdings nicht mehr ging. Doch die fortwährende Rauchfüllung macht das beste Signalsystem unwirksam. Von jeher ist daher der elektrische Betrieb verlangt worden. Da die Bahnverwaltung fortfuhr, alles beim alten zu lassen, während die Gefahr mit dem immer mehr wachsenden Verkehr von Tag zu Tag stieg, beschäftigten sich schliesslich die Grossgeschworenen mit der Angelegenheit und forderten den elektrischen Betrieb als das einzige Mittel für eine gefahrlose Benutzung des Tunnels. Seitdem sind angeblich Versuche damit gemacht worden, und die Bahndirektion machte zum hundertsten Male bekannt, eine Lösung des „Tunnelproblems" stehe nahe bevor. Es ist daher begreiflich, dass das Publikum jetzt, nachdem wieder ein so grosses Unglück herbeigeführt wurde, von einer wahren Wuth gegen die Bahngesellschaft ergriffen ist. Selbst ein so ernstes Blatt wie die „Evening Post" macht die Direktoren der Bahn, die Vanderbilts, Morgan, Rockefeller, Depen und andere gesellschaftlich hochstehende Männer persönlich für die höllischen Zustände und deren schreckliche Folgen verantwortlich und hängt ihre Namen tiefer.

— **Die Frage: Panama oder Nicaragua?** wird im „Engineering" in einem Aufsatz besprochen, der die neueste Entwickelung des in finanzieller wie in politischer Beziehung gleichermaassen schwerwiegenden Problems in kurzen Zügen schildert. Nachdem sich die englische Regierung unter dem Drucke der ihr in Südafrika und Ostasien erwachsenen Verwickelungen dazu verstanden hatte, von den Abmachungen des Hay-Pauncefot-Vertrages zurückzutreten und den Vereinigten Staaten über den zu erbauenden Kanal freie Hand zu lassen, hat sich nach Engineerings Auffassung die Sache für die Amerikaner zu einer reinen Geldfrage zugespitzt. Bei den Bundesbehörden werde voraussichtlich diejenige Linie den Vorzug erhalten, die sich auf Grund zuverlässiger technischer Gutachten und Schätzungen als die billigere erweise. Es sei der neuen Panamagesellschaft durch mehrjährige geschickte Arbeit in der Presse der Vereinigten Staaten gelungen, in weiten Kreisen Meinung dafür zu machen, dass man das von den Franzosen aufgegebene Panamaunternehmen ankaufe und das ursprünglich von den Amerikanern geplante Nicaragua-Unternehmen aufgebe. Den umlaufenden Gerüchten zufolge fordert die Gesellschaft einen Preis von 160 000 000 *M.* Aber der wirkliche Werth der bislang auf der Landenge von Panama fertiggestellten Arbeiten sei bedeutend höher, und im übrigen werde die Gesellschaft sicher noch mit sich handeln lassen, wenn die Vereinigten Staaten einen Ankauf ernstlich ins Auge fassen und mit einem Kaufgebot hervortreten sollten. Was aber das Panamaunternehmen in den Augen der praktischen Amerikaner in ein besonderes günstiges Licht setze, sei der Umstand, dass sich bei ihm bereits die Höhe der Kosten in zuverlässiger Weise übersehen liesse. Nach den Feststellungen des mit dieser Angelegenheit betraut gewesenen internationalen Ausschusses seien die beiden Hauptschwierigkeiten — die Durchschneidung der Wasserscheide am Culebraberge und die unnachtheilige Abführung der Hochwasser des Chagresflusses — durch die bisherigen Arbeiten und durch sorgfältige Proben und Versuche bis zu einem Grade geklärt, dass sich die Höhe der zu ihrer Ueberwindung aufzuwendenden Kosten bereits mit Sicherheit übersehen lasse. Man könne daher schon jetzt sagen, dass sich der Panamakanal, abgesehen von der den jetzigen Konzessionsinhabern zu zahlenden Entschädigung, mit einem Aufwande von 420 000 000 *M.* in leistungsfähiger Weise werde herstellen lassen, und einschliesslich jener — übrigens einer erheblichen Ermässigung fähigen — Forderung der Panamagesellschaft von 160 000 000 *M.* würden sich daher die Gesammtkosten nicht über 580 000 000 *M.* stellen. Demgegenüber aber sei bislang für die Kosten des Nicaraguakanals noch kein auch nur halbwegs sicherer Maassstab gewonnen. Die erste — Menocal'sche — Veranschlagung habe diese Kosten auf 240 000 000 *M.* angegeben. Dieser Betrag sei dann durch die erste gemischte Kommission bereits auf 400 000 000 *M.* erhöht worden, und die neuerdings angestellten Untersuchungen und Versuchsarbeiten sollten ergeben haben, dass unter einem Kostenbetrage von 600 000 000 *M.*, auf welche Summe auch die Franzosen im Jahre 1872 das Nicaraguaprojekt veranschlagt hätten, keinesfalls auszukommen sei. Doch auch für diese Veranschlagung fehlten noch alle sicheren Grundlagen und zuverlässigen Handhaben.

Wir geben diese Mittheilungen des in technischen wie in finanziellen Fragen stets gleich gut unterrichteten Blattes in der Voraussetzung wieder, dass sie nach beiden Richtungen hin für unsere Leser von Interesse sein werden. Gleichwohl möchten wir glauben, dass bei der Entscheidung der eingangs gestellten Frage weder technische, noch die finanziellen Rücksichten von ausschlaggebender Bedeutung sein werden und dass von den amerikanischen Bundesbehörden nach anderweiten Erwägungen entschieden werden wird. Nach einer in militärischen Kreisen weit verbreiteten Ansicht würde der Nicaraguakanal der amerikanischen Flotte eine ganz besonders günstige und äusserst schwer angreifbare Stellung gewähren, und das politische Gewicht, welches ihr diese Stellung im Handel und in den

Händeln der westlichen und namentlich auch der östlichen Halbkugel verleihen muss, wäre von solchem Werthe, dass es den Vereinigten Staaten auf einige Millionen Dollar mehr oder weniger dabei wohl schwerlich ankommen wird. H.

Allgemeines.

— **Packetbeförderung durch Luftdruck** in 0,254 m weiten Röhren ist nach „Eng. News & Am. Ry. J." vom 5. Dezember 1901 Nr. 49 (23) S. 422 neuerdings in Boston eingeführt. Das System war für die Beförderung von Postsachen in Philadelphia, Newyork und Boston einige Jahre hindurch erfolgreich in Gebrauch, musste dann aber wegen Mangels an Geldmitteln aufgegeben werden.

Für die Beförderung von Packeten durch Luftdruck wurden vergeblich Pläne entworfen, bis 1899 Bostoner Kapitalisten zu der American Pneumatic Service Co. zusammentraten. Diese Gesellschaft setzte am 1. August 1901 ein System von vier Linien in Boston in Betrieb, welche Längen von 1,6 bis 2,4 km haben.

Die Hauptstation liegt im Herzen des Kleinhandelsbezirkes von Boston. Von dort verzweigen sich die Röhren in die Wohnviertel. Die kleinen Wagen, welche in den Röhren laufen und die Packete aufnehmen, bestehen aus Cylindern von 0,76 m innerer Länge und 0,23 m Weite, welche an den Enden gussstählerne Köpfe tragen. Das sind Scheiben von 0,248 m Durchmesser, welche also ziemlich luftdicht den Rohrquerschnitt ausfüllen. Sie tragen je fünf kleine, stählerne Räder. Die Thür zum Füllen und Entleeren des Wagens ist im Cylindermantel und nimmt ungefähr $^1/_3$ desselben ein.

Da die Packete durch Fuhrwerke von den Geschäften nach der Hauptrohrstation gebracht, dort verladen, am anderen Ende der Rohrfahrt entladen und wiederum durch Fuhrwerke an die Empfänger vertheilt werden müssen, so kann die Wirthschaftlichkeit des Unternehmens zweifelhaft scheinen. Doch wird es drüben nicht so aufgefasst. Wenigstens schliesst unser Gewährsmann mit den Worten: „Da die Rohrfahrt nach Back-Baystation (2,4 km) nur 3 Minuten dauert, so kann man sich eine Vorstellung von der Zeitersparniss machen."

— **Omnibus-Dampfbetrieb im Wettbewerb gegen elektrische Strassenbahnen.** So steht es (nach „Eng. News & Am. Ry. J." vom 5. Dezember 1901 Nr. 49 [23] S. 424) jetzt auf der Dayton & Union Bahn in Amerika. Diese Bahn ist 75,6 km lang und hat einen sehr regen Personenverkehr. Ungefähr 50 % der Gesammteinnahmen entspringen daraus. Um so bedenklicher war, dass sich neuerdings eine elektrische Strassenbahn neben die Eisenbahn legte. Diese letztere hat nun, um die elektrische Bahn zu überbieten, zwei Personenwagen beschafft, welche einzeln, von je einer 8-rädrigen Lokomotive gezogen, als Omnibuszüge zwischen den gewöhnlichen Vollbahnzügen verkehren. Die Wagen ruhen auf je 2 zweiaxigen Drehgestellen und sind im Lichten 19,61 m lang bei 22,15 m Pufferlänge. Gewicht rund 33 t. Jeder Wagen enthält 66 Sitzplätze in zwei Abtheilen und einen Gepäckraum. Dafür nur zwei Thüren, an jedem Ende eine! Beleuchtung Acetylen, System Avery. Die Dayton-Union scheint die Elektrische an Geschwindigkeit über- und am Fahrgeld unterbieten zu wollen. Die Selbstkosten des Omnibusbetriebes werden nicht erwähnt. Darauf kommt es wohl nicht so genau an, wenn nur der Sieg im Wettkampf errungen wird.

Bücherschau.

— **Handbuch der „Deutschen Levantelinie" für das Jahr 1902.** Aus diesem Werkchen ist zu entnehmen, dass das Jahr 1902 der Linie eine erfreuliche Vergrösserung durch Einreihung von sechs neuen Dampfern bringt, so dass ihr Schiffspark damit die stattliche Zahl von 27 Dampfern erreicht. In der Einleitung des geschmackvoll ausgestatteten Handbuchs wird ein Ueberblick über die Entwicklung der Levantelinie, die Entstehung des so wichtigen kombinirten Tarifs, die allmähliche Vergrösserung der Anlaufshäfen, die Zahl der in den Jahren 1890 bis 1901 unternommenen Reisen, den Expressdampfer- und den Postpacketdienst sowie die Güterbewegung gegeben. Wir erfahren, dass sich die Zahl der von der Linie unternommenen Reisen von 81 im Jahre 1899 auf 95 im Jahre 1901 gehoben hat, dass zu den beiden in den Jahren 1898 und 1899 in Dienst gestellten Expressdampfern Pera und Stambul im März 1902 noch ein dritter Expressdampfer Therapia hinzukommen wird, durch welchen die Gesellschaft instand gesetzt wird, den gesteigerten Verkehrsansprüchen in jeder Beziehung zu genügen. Des weiteren wird uns mitgetheilt, dass im Laufe der Jahre 1900 und 1901 die völlige Trennung der Abfertigungen von Hamburg und Antwerpen aus für die meisten Anlaufshäfen durchgeführt ist, und die Gesellschaft hofft, in naheliegender Zeit nach allen von ihr bedienten Plätzen getrennten Dienst von beiden genannten Häfen aus einrichten zu können. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit der Linie gegenüber allen anderen Dampfschifffahrtsgesellschaften von Nordeuropa nach dem Orient bedeutend erhöht. Am 1. Januar 1901 erhielt die Linie auf Grund eines Vertrages mit der Hamburger Staatsbehörde einen eigenen Schuppen am Hafen, wodurch ihr Verkehr eine grosse Erleichterung erfuhr. Das Handbuch enthält ferner das Programm für den Verkehr der Linie mit Angabe der Abfahrtszeiten, der ungefähren Reisedauer, Bestimmungen über Frachtübernahmen ab Hamburg, Antwerpen, Newcastle, Rotterdam, für Verladungen ab Hamburg, die Tarife für Packet- und Personenbeförderung. Die Fahrpreise betragen beispielsweise auf einem Frachtdampfer von Hamburg nach Malta für die Person 150 *M.*, nach Jaffa, Beirut 250 *M.*, nach Batum, Trapezunt 250 *M.* und zurück dasselbe, auf dem Expressdampfer Therapia von Hamburg nach Konstantinopel 375 *M.* für einen Platz, 500 *M.* für eine Einzelkammer, alles einschliesslich der Beköstigung. Der „Deutsche Levanteverkehr" bietet durch seine Tarife der Ausfuhr aus dem deutschen Binnenlande nach den Levanteländern die einfachste, bequemste und billigste Beförderungsgelegenheit. Die Tarife sind gleich jedem anderen deutschen Eisenbahntarif durch die Güterabfertigungen oder von den Eisenbahndirektionen und der Linie selbst käuflich, die Frachtbriefformulare sind auf jeder Verbandsgüterabfertigung zu haben. Das Handbuch bringt ferner die Vergnügungsfahrten für 1902, eine eingehende Schilderung der Einrichtung der Expressdampfer, Bestimmungen für den Dienst der Reisenden und eine Anzahl von Anerkennungsschreiben; ein Anhang unterrichtet über die Bestimmungen bezüglich des theilweisen oder gänzlichen Verbots der Einfuhr von Waaren in die Levanteländer. Das Handbuch ist mit einer Fülle reizender Abbildungen der Häfen und Gegenden, die die Schiffe der Linie berühren, geschmückt, so dass man es mit Freuden zur Hand nimmt. Ein anderes von der „Deutschen Levantelinie" herausgegebenes Buch ist ausschliesslich den Vergnügungsfahrten des Jahres 1902 gewidmet und liegt in gleichfalls anmuthender Ausstattung vor uns.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Februar d. J. ist die an der Strecke Simmern-Kirchberg zwischen Simmern und Unzenberg gelegene Haltestelle Nannhausen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Eilstückgut sowie der an der Strecke Simmern-Castellaun zwischen Alterkülz und Castellaun gelegene Haltepunkt Bell für den Personenverkehr eröffnet worden. Ferner wird am 15. Februar d. J. der an der gleichen Strecke zwischen Simmern und Cülz gelegene Haltepunkt Keidelheim für den Personenverkehr eröffnet werden. (Die Eröffnung der Haltestelle Nannhausen für den Verkehr von Frachtstückgut und Wagenladungen sowie Leichen und lebenden Thieren ist auf den 1. Mai d. J. festgesetzt.) Die Entfernungen betragen: von Nannhausen bis Simmern 3,51 km, von Nannhausen bis Unzenberg 2,34 km; von Bell bis Alterkülz 3,46 km, von Bell bis Castellaun 2,08 km; von Keidelheim bis Cülz 1,91 km, von Keidelheim bis Simmern 3,52 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Februar d. J. ist der zwischen den Stationen Schwarzenpfost und Röversbagen an der Bahnstrecke Stralsund-Rostock F. F. gelegene Haltepunkt Röversbagen Krug für den Personenverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Zwischen den Stationen Szerb-Keresztur und Törökkanizsa — von ersterer 5,319, von letzterer 4,173 km entfernt — an der Linie Szeged-Nagybecskerek der Szeged-Nagykikinda-Nagybecskereker Lokalbahn ist die Ladestelle Kupuszina errichtet und am 1. Januar d. J. für den öffentlichen Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Bromberg-Inowrazlaw gelegene Haltestelle Gr.-Neudorf, welche bisher nur für den Stückgutverkehr eröffnet war, ist am 1. Februar d. J. auch für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Klasse Hurlach ist am 1. Februar d. J. auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden. Am gleichen Tage wurde die Station Etzenricht der Linie Neukirchen b/Sulzbach-Weiden für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 23 vom 21. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 29. Januar d. J.).

Nr. IV 21 vom 23. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen, der elsass-lothringischen Eisenbahn und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 30. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird die an der Strecke Simmern-Kirchberg zwischen Simmern und Unzenberg gelegene Haltestelle Nannhausen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Eilstückgut, sowie der an der Strecke Simmern-Castellaun zwischen Alterkülz und Castellaun gelegene Haltepunkt Bell für den Personenverkehr eröffnet. Ferner wird am 15. Februar der an der gleichen Strecke zwischen Simmern und Cülz gelegene Haltepunkt Keidelheim für den Personenverkehr eröffnet. Die neuen Haltepunkte Bell und Keidelheim sind unbesetzt und die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch das Zugpersonal während der Fahrt. Die Eröffnung der Haltestelle Nannhausen für den Verkehr von Frachtstückgut und Wagenladungen, sowie Leichen und lebenden Thieren ist auf den 1. Mai d. J. festgesetzt. Andere Abfertigungen als die genannten finden nicht statt. Eine nochmalige Bekanntmachung hierüber wird nur dann erlassen, wenn dieser letztere Termin eine Aenderung erleiden sollte.

Die Entfernungen für die neuen Dienststellen, welche auf preussischem Gebiet liegen, betragen:

a) Strecke Simmern-Kirchberg
von Simmern bis Nannhausen . 3,51 km
" Nannhausen bis Unzenberg 2,34 "
b) Strecke Simmern-Castellaun
von Simmern bis Keidelheim . 3,52 km
" Keidelheim bis Cülz . . . 1,91 "
" Alterkülz bis Bell . . . . 3,46 "
" Bell bis Castellaun . . . 2,08 "

Die Haltestelle Nannhausen, welche bis zum 1. Mai d. J. die gleichen Abfertigungsbefugnisse wie die Haltestelle Unzenberg erhält, wird bis zu diesem Zeitpunkte in die nächsten Nachträge zum Gruppentarif VI zu den Gruppenwechseltarifen der Gruppe VI, sowie zum Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband aufgenommen. Bis zum Erscheinen dieser Nachträge sind der Frachtberechnung die Entfernungen von Simmern zuzüglich 4 km bezw. Unzenberg zuzüglich 3 km zu Grunde zu legen.

Weitere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 26. Januar 1902. (318)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Ergänzung eines Stationsnamens.

Die diesseitige Station Erdorf-Bitburg, welche in den Gütertarifen nur mit Erdorf bezeichnet ist, führt fortan auch in den Gütertarifen die volle Bezeichnung Erdorf-Bitburg. (319)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

In den Vorschriften, betreffend die Reexpedition von Getreidesendungen in Mannheim, Ludwigshafen, Mainz und Frankfurt a/M. vom 1. März 1887 tritt im § 1 mit Wirkung vom 1. Februar d. J. insofern eine Aenderung ein, als die Getreidesendungen von Antwerpen nicht mehr über Lanaeken-Aachen, sondern über Herbesthal befördert werden müssen.

Karlsruhe, den 30. Januar 1902. (320)
Gr. Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.

Die im Nachtrag 8 zum nordwestdeutsch-bayerischen und in den Nachträgen 7 zu den Heften 1, 2 und 3 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs enthaltenen anderweiten Entfernungen bezw. Frachtsätze für Bremervörde des Direktionsbezirks Hannover treten am 1. Februar d. J. in Kraft. Im Nachtrag 7 zu Heft 3 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarifs (Seite 4) wird die Schnittentfernung für Bremervörde nördlich vom Schnittpunkte G berichtigt in 521.

Hannover, den 1. Februar 1902. (321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ist zum Tarifheft II C (Verkehr Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz, sowie Main-Neckarbahn - Ostschweiz) der I. Nachtrag und zum Tarifheft II G (Rhein- und Main-Umschlagsplätze - Ostschweiz) der II. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife die in unserer Bekanntmachung vom 5. Dezember v. J. angekündigten anderweitigen, z. Th. höheren Frachtsätze für die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe, für Mannheim Bad. B., Mannheim Industriehafen, Mannheim Neckarvorstadt, Ludwigshafen a/Rh., Gustavsburg, Kastel und Mainz.

Ferner enthält der I. Nachtrag zum Heft II C einige Taxberichtigungen. Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen herbeigeführt werden, gelten solche erst ab 1. Mai l. Js.

Karlsruhe, den 29. Januar 1902. (322)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Zum Theil I, Abth. A der deutsch-schweizerischen Gütertarife — das Reglement enthaltend — tritt am 1. Februar 1902 der I. Nachtrag in Kraft. Neben einigen Berichtigungen enthält derselbe eine Neuauflage der Anlage 1 — Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände — und des alphabetischen Verzeichnisses der in dieser Anlage benannten bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. Der Nachtrag kann zum Preise von 0,60 ℳ von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 31. Januar 1902. (323)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 ab wird ein Ausnahmesatz für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihütten-

betriebe im Verkehr von Stolberg-Rottleberode nach der Hochofenstation Kratzwiek eingeführt.
Derselbe beträgt für 100 kg 0,59 ℳ.
Stettin, im Januar 1902. (324)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande werden die Stationen Hainsberg und Niederneukirch vom 15. Februar 1902 an in den Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den Endverwaltungen und den oben genannten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 31. Januar 1902. (325)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Im Binnengüterverkehr der Main-Neckarbahn und im Wechselverkehr mit den übrigen deutschen Bahnen werden für Eis in Wagenladungen von 10 000 kg die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich 31. Dezember d. J. bewilligt.
Darmstadt, den 31. Januar 1902. (326)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 werden im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) im Ausnahmetarif 24 für Strassendeckmaterial von den pfälzischen Stationen Altenglan, Glan-Münchweiler, Kusel, Lauterecken, Medard, Rammelsbach, Schmeissbach-Kreimbach und Theisbergstegen nach Station Mannheim Industriehafen ermässigte Frachtsätze eingeführt. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 30. Januar 1902. (327)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.
Am 15. Februar d. J. tritt für Glassand, unverpackt, unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 14 von der Station Hohenbocka B. G. und Oberl. Bhf. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle nach Znaim Oe. N. W. B. und St. E. G. ein direkter Frachtsatz von 115 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 31. Januar 1902. (328)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. finden die in der Abtheilung a der Ausnahmetarife Nr. 33 und Nr. 29 (Petroleum, raffinirt usw.) vorgesehenen Frachtsätze im Verkehr von den Stationen Kolin Oe. N. W. B./St. E. G., Kralup B. N. B./St. E. G. und Pardubitz S. N. D. V. B./St. E. G. bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief auch auf Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) Anwendung.
Breslau, den 31. Januar 1902. (329)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Am 1. Februar 1902 kommt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag 17 zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem Entfernungen für neu in den Verband aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt und Magdeburg sowie der niederlausitzer Eisenbahn, gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Hesedorf-Buchholz, ferner Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen. Sofern durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, erhalten sie erst vom 15. März 1902 ab Gültigkeit.
Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.
Hannover, den 30. Januar 1902. (330)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen IV/VIII.)
Am 1. Februar d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 5. Nachtrag. Er enthält u. a. Entfernungen für mehrere Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster i/W., Ausnahmetarife für den Uebergangsverkehr mit den Herforder oder Bielefelder Kleinbahnen und mit der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt u. a. m.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen ist.
Cöln, den 28. Januar 1902. (331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend: Frachtsätze der Tarifabtheilungen A und C für Eisenerz usw. von den Stationen Hohenlimburg und Milspe des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Station Rottweil der württembergischen Staatsbahnen und der Tarifabtheilung A von den Stationen Aumenau, Kerkerbach und Limburg a. Lahn nach Blankenburg Harz. Der Nachtrag ist für 10 ₰ bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich.
Essen, den 27. Januar 1902. (332)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Zetten-Andelst der holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif A und die Station Dedemsvaart der niederländischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif B einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Dortmund, den 29. Januar 1902. (333)
Namens der betheiligten Verwaltungen: die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit und bis vorerst 31. Dezember 1902 wird für Eis in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Stuttgart, den 30. Januar 1902. (334)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 2. Februar bis auf weiteres, längstens 31. Dezember l. J. treten die im Nachtrage V für die Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vorgesehenen Frachtsätze für die Beförderung von Eis (Ausnahmetarif Nr. 38) wieder in Kraft.
München, den 1. Februar 1902. (335)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen; Ausnahmetarif für Eis.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar bis 31. Dezember 1902 kommt in nachstehenden Verkehren der k. bayerischen Staatseisenbahnen und der bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München:
badisch-bayerischer Güterverkehr,
württembergisch - bayerischer Güterverkehr,
elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr,
pfälzisch-bayerischer Güterverkehr,
Main-Neckarbahn-bayerischer Güterverkehr,
Frankfurt a/M. usw. - bayerischer Güterverkehr (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern),
rheinisch-nassau-bayerischer Güterverkehr,
hessisch-bayerischer Güterverkehr,
Saarbrücken - bayerischer Güterverkehr,
schlesisch-süddeutscher Güterverkehr (Heft 1 und 2)
für die Beförderung von Eis in Wagenladungen ein Ausnahmetarif auf der Grundlage des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
München, den 31. Januar 1902. (336)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 12. Februar d. J. wird die Station Donaueschingen der grossherzoglich badischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Bier in Fässern nach Italien einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 30. Januar 1902. (337)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Friedenthal-Giesmannsdorf des Direktionsbezirks Breslau, Rheydt-Geneiken und Wickrath des Direktionsbezirks

Cöln, König des Direktionsbezirks Mainz und Ahaus der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 29. Januar 1902. (338)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar bis zum 31. Dezember 1902 gelangt im vorgenannten Verkehr für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 3 für Wegebaustoffe zur Einführung. (339)

St. Johann-Saarbrücken, 1. Febr. 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und der königlich bayerischen Staatseisenbahnen andererseits wird für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. eingeführt.

Erfurt, den 31. Januar 1902. (340)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Bromberg - Inowrazlaw der Eisenbahndirektion Bromberg gelegene Haltestelle Gross-Neudorf mit den Frachtsätzen der Station Dirschau in obigen Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 31. Januar 1902. (341)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Tarif, Theil 1 vom 1. März 1899. Tarifirung von Hemlock- und Mimosa-Extrakt.

Für Hemlock- und Mimosa - Extrakt findet ab 15. Februar d. J. bis auf Widerruf folgende Tarifirung Anwendung:

für Mengen unter 5000 kg: Stückgutklasse II,

für Mengen von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen: Wagenladungsklasse A 1, und für Mengen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen: Wagenladungsklasse B.

Wien, am 31. Januar 1902. (342)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.) Theil II, Heft 1.

Berichtigung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 82.

Ziffer 1 der „Besonderen Bestimmungen" des Ausnahmetarifes 82, Seite 195, ist wie folgt zu berichtigen:

„1. Die Frachtsätze der Abtheilung a) werden bei Aufgabe von Sendungen unter 5000 kg,

jene der Abtheilung b) bei Aufgabe von Sendungen von 5000 kg,

die Frachtsätze der Abtheilung c) bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, beziehungsweise bei Zahlung der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen pro Frachtbrief und Wagen berechnet."

Wien, am 30. Januar 1902. (343)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Säuresendungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Salzsäure, Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl) und für aus diesen Säuregattungen gebildete gemischte Wagenladungen bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	von Kasniau Heller für 100 kg
Bludenz, Buchs, Schaan-Vaduz, Strassenhaus	222
Bregenz, Hard-Fussach, Lauterach, Lindau (Stadt und Rangirbhf.), Lochau, Schwarzach	194
Dornbirn, Lustenau, St. Margrethen	200
Feldkirch, Rankweil	211
Frastanz, Nendeln, Nenzing	217
Götzis, Hohenems	206

Wien, am 29. Januar 1902. (344)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung von:

A. etwa 93000 m Lokomotiv - Siederöhren und 11000 m Leitungsröhren;

B. 8780 kg Kupferblech, 35300 kg Stangenkupfer, 7560 kg Kupferröhren, 2500 kg Messingblech, ferner Kupferdraht, Messingdraht und Rundmessing für 1902

soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 unseres Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von je 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift müssen bis spätestens zu den Verdingungsterminen: für A. am 27. Februar d. J., zu B. am 28. Februar d. J., Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns eingereicht werden. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 27. bezw. 28. März 1902.

Kattowitz, den 25. Januar 1902. (345)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Kohlenkörben, Kohlenkasten, Kohlenlöffeln, Müllschippen, Spucknäpfen, Trinkbechern, Trinkgläsern, Linealen für Büreauzwecke, Signalpfeifen, Handlaternen und Schutzbrillen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

21. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. März d. J.

Magdeburg, den 28. Januar 1902. (346)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von

42,82 cbm eichenen Brückenschwellen und Bohlen,

222,68 cbm kiefernen Bohlen,

5,05 „ buchenen Bohlen,

22,08 „ kiefernen kantigen Pfosten,

3175 Stück kiefernen runden Pfosten

soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von verschiedenen Hölzern" bis zum Eröffnungstermin

Donnerstag, den 13. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr

hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 28. Februar 1902.

Mainz, den 28. Januar 1902. (347)

Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 257400 kg Federstahl (Flussstahl) in 7 Loosen, 10000 kg Federstahl (Tiegelflussstahl), 5000 kg Flussstahl zu Achshaltern, 6000 kg Rundstahl (Flussstahl) zu Kolbenstangen in je einem Loose und 19280 Stück Spiralfedern für Zug- und Stossapparate in 7 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 1. März 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1902.

Berlin, den 24. Januar 1902. (348)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 4. Berlin, am 5. Februar 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	1	Korb	Fische —	53	1	Mainz	Direktion Mainz	
2	A	—	1	—	Decke, 7,5 m × 4 m	24	2	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	Dienstgut.
3	A	5	1	Kiste	Zuckerwaaren —	25	3	Essen H.	K. E.-D. Essen	
4	A	I	1	Sack	Betten, Bohnen —	9	4	Grünberg i/Schles.	K. E.-D. Posen	
5	A D	8534	1	Kiste	Zuckerwaaren —	22	5	Wanne	K. E.-D. Essen	
6	A D	120	1	Pack*)	Zeichnungen f. Maler	5	6	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	*) in gr. Pappe.
7	Æ	6371	1	Kübel	Seife —	69	7	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
8	A G F	4571	1	Kiste	Glas —	42	8	Wesel	K. E.-D. Essen	
9	A K	1045	1	eis. Trommel	gefüllt —	287	9	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
10	A L	10	1	Eisenfass	leer —	75,5	10	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
11	A P	7	1	Bund	7 Eisenstäbe —	12	11	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
12	A R	I	1	grauer Koffer	alte Kleider —	10	12	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
13	A S	19202	1	Kiste	Diamant-Glanzwichse	22	13	Deckbergen	K. E.-D. Hannover	
14	B	—	2	Stück	Ofenrohre —	8,5	14	Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	
15	B	—	1	"	Eisenstab —	17,5	15	Eberstadt	Main-Neckarbahn	
16	B	—	1	Stange	Stahl —	9	16	Posen	K. E.-D. Posen	
17	B	17222	1	Pack	anscheinend Tapeten	23	17	Mühlacker	Badische Stsb.	
18	B G	1	1	Kiste	Aepfel —	30	18	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
19	B K	182	1	"	? —	37	19	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
20	B S	53	1	Ballen	Reisbesen —	54	20	Basel	Badische Stsb.	
21	C	I	1	Bund	gusseis. Herdringe —	14	21	Spandau	K. E.-D. Berlin	
22	C	9	1	Bll.	ungerissene Bettfedern	21	22	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
23	C B	11175	1	Pack	25 neue Kohlenschaufeln	13	23	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
24	C B	5030/31	2	Stück	Pflugschaare —	6	24	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
25	C E L	3	1	"	eis. Ladeplatte —	54	25	Harburg	K. E.-D. Altona	
26	C F	—	1	"	Muffenrohr —	19	26	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
27	C G K	1651	1	eiserne Kohlensäureflasche	leer —	23	27	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	C G W	319	1	Bund	Fensterriegel —	10	28	Basel	Badische Stsb.	
29	C K	315	1	Fass	vermuthlich Mineralöl	315	29	Visselhövede	K. E.-D. Hannover	
30	C M M	—	1	Pack	4 Kisten ger. Fische	11	30	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
31	D	5	2	—	Laschen, Krupp 1900	13	31	Duisburg	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
32	D	2443	1	Kiste	? —	32	32	Grossensiel	Oldenburgische Stsb.	
33	D G A	2309	1	Bund	Lampenkugeln —	2,5	33	Bremen Hpb.	K. E.-D. Hannover	
34	D K	9325	1	Korb	leere Säcke —	6	34	Altendorf=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
35	D V	—	1	Bund	3 Stangen Stahl —	43	35	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Vers. J. J. Kohn, Wien.
36	E	15	1	"	2 Rohrstühle —	12,5	36	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
37	E	6485	1	"	10 Zinkeimer —	19	37	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
38	E B	15071	1	Kiste	? —	132	38	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
39	E B	38	1	Pianokiste	— —	155	39	Strassburg	Reichsbahn	
40	E L	2856	1	—	Kette, 10,5 m —	13	40	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
41	E P	34	1	Kiste	Messerputzmaschine	17	41	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
42	E Z	260	1	"	? —	18	42	Rheindahlen	"	
43	F E	1	1	Stück	Motor —	357	43	Riemke	K. E.-D. Essen	
44	F E	119	1	Fass	? —	487	44	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
45	F G	4	1	Pack	30 Schiefertafeln —	14	45	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
46	HL	385	1	Fass	Essig, 33,5 l —	48	46	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
47	F K	—	8	Pack	leere Cementsäcke —	60	47	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	F M	—	1	Tonne	Heringe —	66	48	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
49	F O	108	1	Kiste	leere Weinflaschen —	73	49	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
50	F St C	20502	1	Ring	3 eis. Lampenkugeln	17,5	50	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
51	F W	4083	1	Fass	Wein —	60	51	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
52	G	9341	1	eis. Fass	gefüllt —	317	52	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
53	G	—	1	Bund	2 eis. Pflugtheile —	6	53	Schaffhausen	Badische Stsb.	
54	G B	2412	1	Pack*)	Druckpapier —	116	54	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	*) in Packp.
55	G B	1054	1	Ballen	anscheinend Webwaaren	22	55	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
56	G B	390	1	Kiste	Seife —	30	56	Hirzenach	Direktion Mainz	
57	G B	—	1	Reisekorb	gefüllt —	21,5	57	Wangerin	K. E.-D. Stettin	
58	G C	—	1	Kiste	Reklame-Sektfl. —	35	58	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
59	G E	2575	6	Stück	bearb. Eisentheile —	24	59	Cöln=Gereon	„	
60	G u. J	94 u. 12	2	Kisten	Telegr.-Isolatoren —	216	60	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
61	G K	28	1	Kiste	Metallwaaren —	37	61	Mannheim C.	Direktion Mainz	
62	G P W	1098	1	„	Kleiderstoffe —	54	62	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
63	G W	1902	1	„	Honigkuchen —	27	63	Rawitsch	K. E.-D. Posen	auch GW 2511.
64	G W	1	1	Leinen	2 Kalbfelle —	9,5	64	Derneburg	K. E.-D. Hannover	
65	H	629	1	Fass	Schmalz —	180	65	Stendal	„	
66	H	700	1	eis. Fass	leer —	26	66	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
67	H	10	6	Bd.	Holzschuhe —	30	67	Alsdorf	K. E.-D. Cöln	
68	H	—	1	Bund	eis. Fassreifen —	21	68	Beurig=Saarburg	St. Johann=Saarbr.	
69	H	16	1	Stück	Stahl —	3	69	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
70	H	1	1	Kiste	Zucker —	29	70	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
71	H B	1009	1	„	eis. Schlösser —	62	71	Hagen	„	
72	H B	1054	1	Lattengestell	Einzelrad vom Fahrrad u. 1 Pack Fahrradtheile	12	72	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	
73	H F	—	1	Holzfass	leer —	20	73	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
74	H F S	2427	1	Korbblechkanne	Rüböl —	30	74	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
75	H H	506	1	Fass	leer —	11	75	Metz	Reichsbahn	
76	H H	2421	1	Kiste	ansch. Eisenw. —	31	76	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
77	H L	—	1	Weinfass	leer —	20	77	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
78	H L St	692	1	Kiste	Zucker —	28	78	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
79	H. v. P.	55	1	Pack	30 Stück Tafeln —	—	79	Wanne	„	
80	H P	500/502	3	Verschl.	Eisenrohre —	306	80	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
81	H Z	—	1	Stück	eis. Maschinenth. —	16	81	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
82	J A / B J	III 32 / 88	1	—	Eisenplatte —	50	82	Steinburg	Reichsbahn	
83	J C S	429	1	Kiste	Zollgut —	99	83	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
84	J L	5701	1	„	Flaschen —	38	84	Würzburg	Bayerische Stsb.	
85	F L N	2	1	Pack	3 Packkörbe —	21	85	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
86	M C	3624	1	„	Sägen —	49	86	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
87	J R	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	15	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	J S	1639	1	Bund	Eisenwaare —	3	88	Mannheim	Badische Stsb.	
89	J [Zeichen] S	4973	1	Weidenkorb	gefüllt —	14	89	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
90	J T	13	1	Pack	4 Körbe —	6	90	Odendorf	K. E.-D. Cöln	
91	J Th & Co.	9376	1	Verschlag	leer —	55	91	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
92	K	40	1	Stück	Lampenkugel —	5,5	92	Bremen Hptb.	K. E.-D. Hannover	
93	K	8	1	Bund	Gusstheile —	4,5	93	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
94	K B	289	1	Trommel	gefüllt —	33	94	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
95	K B	215	1	Bd.	12 Besen —	5	95	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
96	K E D M	1480	1	—	Kette, 3,5 m —	—	96	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
97	K H	2	1	—	Kette —	15	97			
98	„ „	10	1	—	Kette —	12	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
99	„ „	20	1	—	Kette —	13	99			
100	K K St B	—	1	—	Kette, 12 m —	—	100	Rosswein	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
101	K S	7398	1	Kiste	Holzwolle —	18	101	Vilshofen	Bayerische Stsb.	
102	L D	299	1	Fass	leer —	35	102	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
103	L H	—	1	Stück	Hemmschuh —	4	103	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
104	L L	4412	1	Kiste	Brieftaschen und Geldbörsen	66	104	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
105	L N	29	1	Stück	roh. Gusseisenth. —	3	105	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
106	L D auch F S	725	1	Pack	24 Stück l. Säcke —	19,5	106	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
107	M B	—	2	Säcke	Mehl —	200	107	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
108	M L	11	1	Lattenkiste	Porzellan —	39	108	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
109	M O		1	Stück	Pflugschaar —	2	109	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
110	M S	46128	1	Kiste	viereckige Brettchen	67	110	Haan	„	
111	M S	47	1	—	Tau, 13 m —	3	111	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
112	N	—	1	Fass	Sardinen —	4	112	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
113	N	—	1	Stück	eis. Rohr —	6,5	113	Garding	K. E.-D. Altona	
114	N	8964	1	Kiste	? —	135	114	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
115	N	311	1	Sack	Salzsteine —	50	115	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
116	N C	1—6	6	Säcke	gebr. Säcke —	80	116	Wanne	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
117	N S S	84 1963	1	Fass	leer —	43	117	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
118	O G	185	1	Kiste	Hohlglas —	54	118	Empel	K. E.-D. Essen	
119	P C	—	1	Stück	Ofenthür —	3	119	Hagen Ost	St. Johann=Saarbr.	
120	P E	1620	1	Weinfass	leer —	19	120	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
121	P H X	350	1	Cylinder	leer —	22	121	Brohl	K. E.-D. Cöln	
122	P J H	1116	1	Kiste	Kaffee —	59	122	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
123	P K	1154	1	„	Zucker —	28	123	Gelsenkirchen	„	
124	P N	2	2	Ballen ☐	anscheinend Fruchtgelee in Platten	226	124	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
125	P S II	3	1	Pack	l. Säcke, alt, gebraucht	44	125	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
126	Q & F	3699	1	Pack i. Packp.	anscheinend Papiertheilmaschine	5	126	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
127	R	9	1	Sack	alte (anscheinend) Lumpensäcke	59	127	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
128	R	—	1	Stück	Herd- oder Ofentheil	?	128	Jülich	K. E.-D. Cöln	
129	R F	93	1	Kiste	Messingleitungen u. Messinghähne	13	129	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
130	R O M	340/41	2	Körbe	Eisenwaaren —	205	130	Mannheim	Direktion Mainz	
131	R S	4573	1	Kiste	leere Flaschen —	53	131	Saalhausen	K. E.-D. Elberfeld	
132	R S	—	1	Verschl.	Marmorplatte —	85	132	Bochum	K. E.-D. Essen	
133	S	7	1	Reisekorb	Männer- u. Frauenkleider	41,5	133	Stöven	K. E.-D. Stettin	
134	S	3	1	Stück	Ofenobertheil —	7	134	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
135	S & C	17008	1	Bll.	Korke —	6	135	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
136	S K	—	2	Stück	Eisenblech —	130	136	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	muldenförmig.
137	St P B	1051	1	Bierfass	leer —	32	137	Kiel	K. E.-D. Altona	
138	S W	15619	1	Fass	leer —	152	138	Pforzheim	Badische Stsb.	
139	S W	30122	1	Bll.	? —	21,5	139	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Zollgut.
140	T L	42629	1	Kiste	Talg —	30	140	Blankenhain Thür.	Centrverw. f. Sekundärbahnen (Bachstein)	
141	V B O 3 T 8	4757	1	Fass	Schmieröl —	210	141	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
142	W B	1316	1	Bund	2 Holzleisten —	2,5	142	„		
143	W B	—	4	Stück	Pflugschaarsohlen —	8	143	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
144	W M	195	1	Rolle	farbiges Tapetenpapier	34	144	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
145	W S	—	3	Stück	eis. Luppen —	1500	145	Cöln=Deutz	„	
146	Z S	6	1	Kiste	? —	15	146	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
147	Arienheller Sprudel	5641	1	Cylinder	leer —	22	147	Brohl	K. E.-D. Cöln	
148	Bartels	—	1	Sack	l. Säcke —	?	148	Pritzier	K. E.-D. Altona	
149	Burbach	1898	3	—	Schienen, 3,5, 2,55, 1,19 m	—	149	Kirn	Direktion Mainz	Dienstgut.
150	Enameline	—	1	Kiste	Ofenschwärze —	2,1	150	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
151	H. Witt, Halbek	—	1	Stück	Holzverzierung —	—	151	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
152	K., Hannover	—	1	„	Gusseisen —	6	152	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Maschinentheil.
153	M. Hering, Culmbach	I	1	Bierfass	leer —	47	153	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
154	B. Kaufmann	—	1	Bündel	l. g. Getreidesäcke —	22	154	Mannheim C.	Badische Stsb.	
155	Kirchheim	—	1	—	Schutzvorrichtung —	0,5	155	Würzburg	Bayerische Stsb.	
156	Krotoschiner Brauerei	—	6	Gebinde	leer —	?	156	Posen	K. E.-D. Posen	
157	Roman Mader	—	2	Blechkübel	leer —	14	157	Augsburg	Bayerische Stsb.	
158	J. Nagel	—	1	Kiste	? —	25	158	Emden	K. E.-D. Münster	
159	Paulshöhe Schwerin	879 943	2	Bierfässer	leer —	65	159	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
160	Ferdinand Philippsohn, Dresden	—	1	Pack	leere alte Getreidesäcke	20	160	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
161	Portland-Cementf. Oppeln	—	1	Bündel	l. g. Cementsäcke —	8	161	Mannheim	Badische Stsb.	
162	Fabrikmarke Rhenania	—	1	—	unverpacktes Sägeblatt	0,25	162	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
163	Stettin	1/2	2	Pack	a. l. Säcke —	37	163	Stettin	K. E.-D. Stettin	
164	Tinz	3582	1	Bierfass	leer —	20	164	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
165	Chs de Voss & Co., Itzehoe	—	1	Pack	l. Säcke —	16	165	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
166	Aktienbrauerei Viersen	—	2	Fässer	leer —	64	166	Viersen	K. E.-D. Cöln	
167	R. Wolf	—	1	—	Decke —	—	167	Cöln=Gereon	„	Dienstgut.
168	Wolff, Ulm	—	1	—	eis. zweisitz. Kinderschlitten	14,5	168	Ulm	Württemberg. Stsb.	
169	Würzburg	—	1	—	Cylinderfass, leer —	9	169	Würzburg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
170	—	1 roth	1	Stange	Flacheisen —	21	170	Diepholz	K. E.-D. Münster	
171	—	III weiss	1	Stück	eis. Träger —	39	171	Jüterbog K. M. E.	Militär-Eisenbahn	4,5 m lang.
172	—	VIII	1	—	Viehgitter —	—	172	Riesa	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
173	—	{ 21 V 33 }	1	Sack	Drahtstifte mit 2 Spitzen	50	173	Uslar	K. E.-D. Cassel	
174	—	122	1	—	Plan, 5 × 3 m —	—	174	Schweningen	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
175	—	374	1	in Papier	Holzstuhl —	5	175	Hattingen	K. E.-D. Essen	[1])
176	—	518	1	Stück	eis. Rohr —	18	176	Northeim	E. E.-D. Cassel	
177	—	1025	1	Fass	leer —	32	177	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
178	—	3270	1	—	Holzmodell —	1	178	Metz	Reichsbahn	
179	—	7503	1	Pack	Tapetenbordüren —	25	179	Basel B.	Badische Stsb.	
180	—	25277	1	Kiste	Kandis —	?	180	Donaueschingen	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
181	// weiss	—	1	Bund	Rundeisen —	18,5	181	Callies	K. E.-D. Bromberg	
182	× roth	—	1	Stange	Flacheisen —	14	182	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
183	X	—	1	Stück	Gewichtsstück —	33	183	{ Mannheim Industriehafen }	Badische Stsb.	
184	— blau	—	4	„	Rohre —	48	184	Posen	K. E.-D. Posen	ca. 2 m lang.
185	— weiss	—	1	Bund	{ Guss-Dachfensterrahmen }	11	185	Bremen Hpbf.	K. E.-D. Hannover	
186	— roth	—	2	Stück	eis. Rohre —	76	186	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
187	= weiss	—	1	„	eis. Rohr —	3	187	Dülmen	K. E.-D. Münster	
188	— roth	—	1	„	eis. Gasrohr —	3	188	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
189	— weiss	—	{ 6 13 }	„	{ geschmiedete halbfertige Maschinentheile }	176	189	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	{ 280 mm br. 250 mm br.
190	×	—	1	„	Antimon-Weissblech	25	190	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
191	{ ◇ LH S }	{ 489 407 }	1	—	Plan —	53	191	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
192	{ ✡ }	—	1	Kiste	Flusssäure —	52	192	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
193	{ ▽ }	—	2	Körbe	leere Flaschen —	33	193	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
194	{ △ G }	1338	1	Ballen	Sämereien —	40	194	Fellhammer	K. E.-D. Breslau	
195	{ △ S }	510	5	Fässchen	Sardinen —	20	195	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
196	{ ◇ 647 }	—	1	Bund	3 Stangen Rundstahl	61	196	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
197	—	—	1	Kiste	Akkumulatoren —	29	197	Neumühl	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	—	{ Angelstock aus Bambusrohr }	1,5	198	{ Hamburg-Sternschanze }	K. E.-D. Altona	
199	—	—	1	Korb	Apfelsinen —	9	199	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
200	—	—	1	—	rund. Aschblechdämpfer	8	200	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
201	—	—	1	Bund	5 Bambusrohrstäbe —	0,5	201	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
202	—	—	1	„	Bandeisen —	21	202	Frankfurt a/Oder	K. E.-D. Berlin	8 m lang.
203	—	—	1	„	Bandeisen —	4,5	203	Berlin H. u. L.	„	
204	—	—	1	„	Bandeisen —	48	204	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
205	—	—	2	—	Bauerntische —	10	205	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
206	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	47	206	Offenburg	Badische Stsb.	
207	—	—	1	Ballen	altes Bettzeug —	44	207	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	4		Bindeleinen, je 8 m	5	208	Mainz	Direktion Mainz	Dienstgut.
209	—	—	1	Blechkanne	leer —	2	209	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
210	schwarz	—	1	Stück	Blechkasten —	21	210	Mühlhausen i/Opr.	K. E.-D. Königsberg	
211	—	—	1	Harrass	Blechwaare —	36,5	211	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	4	Bund	Bolzen —	46	212	Hagen	„	
213	—	—	26	—	kief. Bretter —	—	213	{ Dreileben-Drakenstedt }	K. E.-D. Magdeburg	{ Streckenfund. 4,75 m lang.
214	—	—	{ 1 1 }	Pack „	{ alte schmale Bretter; alte gebr. Latten (4 m lang) }	73	214	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
215	—	—	4	—	kief. Bretter —	—	215	Brieg	K. E.-D. Breslau	{ Streckenfund 5 m lang.
216	—	—	1	—	eis. Bügel, 2,75 u. 0,80 m	17	116	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.

[1]) Lackirt, mit durchlöchertem Holzsitz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	—	—	1	Sack	Bürsten	13	217	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
218	—	—	1	—	Cementplatte	20	218	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
219	—	—	1	—	tannene Diele	21	219	Plochingen	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
220	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	21	220	Mannheim	Badische Stsb.	
221	—	—	2	Stück	alte Drahtseile	17	221	Plagwitz-Lind.	Sächsische Stsb.	
222	—	—	3	Bund	5 Eimer	9	222	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
223	—	—	2	Stück	runde Eisenbleche	6	223	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	Bund	2 Eisenrohre	10	224	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
225	—	—	100	Stück	Eisenstäbe	670	225	Halle a/Saale	K. E.-D. Halle a/S.	0,5 m lang.
225	—	—	8	„	Eisenbleche		225			
226	—	—	1	Bund	dünne Eisenstangen	9,5	226	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
227	—	—	1	Kiste	Enameline	2	227	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	—	—	1	Pack	Erbsen u. Sämereien	9	228	Berlin Ostbahnh.	K. E.-D. Berlin	
229	—	—	1	—	neues Fahrradpedal	0,5	229	Emmerich	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	Fass	leer	21,5	230	Bremen	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	1	Pack	Fensterstangen	20	231	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
232	—	—	1	Bund	Flacheisen	61	232	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
233	—	—	1	Stück	Flacheisen	20	233	Eicholzheim	Badische Stsb.	
234	—	—	1	—	eis. Flankirbaum	—	234	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
235	—	—	1	Kiste	Flaschenzug	5	235	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
236	—	—	1	Pack	17 Fussmatten	28	236	Worms	Direktion Mainz	
237	—	—	2	Stangen	Gasrohre	35	237	Gräfenhainichen	K. E.-D. Halle a/S.	
238	—	—	1	Bund	Gasrohre	23	238	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
239	—	—	1	—	eiserner Gazeschrank	8	239	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
240	—	—	1	Sack	leere Getreidesäcke	13	240	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	1	Pack	leere, alte Getreidesäcke	33	241	Gr.-Peterwitz	K. E.-D. Kattowitz	
242	—	—	1	Sack	Gries	50	242	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
243	—	—	1	Bund	3 Gussstücke	7	243	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1		20 kl. Gussstücke	20	244	Düsseldorf Eilg.	„	
245	—	—	1	Stück	Gussstück	8	245	Hagen	„	
246	—	—	1	Pack	Häute	21	246	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
247	—	—	2	Verschläge	6 Handtuchhalter	8	247	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
248	—	—	1	Bund	Herdgallerie, 1 Herdeisen, 1 Plättchen	1,5	248	Cöln-Gereon	„	
249	—	—	1	Stück	Herdkessel	2	249	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	3	„	alte Herdtheile	30	250	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	Sack	Holzkeile	42	251	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
252	—	—	1	„	Holzkohlen	15	252	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
253	—	—	3	Bund	alte Holzplatten	96	253	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	anschd. Lademittel.
254	—	—	1	Päckchen	16 Holzschrauben	5	254	Eil-Abf. Worms	Direktion Mainz	
255	—	—	1	Kiste	Holzschuhe	55	255	Bremen H. B.	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	1	Stück	Jaucheschöpfer	1	256	Alsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	—	—	1	Kiste	Käse	—	257	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
258	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	52	258	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	—	gusseis. Kammrad	3	259	Worms	Direktion Mainz	
260	—	—	1	—	neues gusseis. Kammrad	54	260	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
261	—	—	2	—	Kammräder	105	261	Regensburg	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
262	—	—	1	Stück	kiefernes Kantholz	—	262	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	6,1 m lang, 22 cm stark.
263	—	—	1	Sack	Kartoffeln	65	263	Geseke	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	—	Kette, 5,5 m	13	264	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
265	—	—	1	—	Kette, 12,4 m	35	265	Brügge	K. E. D. Elberfeld	Dienstgut.
266	—	—	1	—	Kette, 14,5 m	42	266	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
267	—	—	1	Kiste	leer, ohne Deckel	40	267	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
268	—	—	1	„	leer	26	268	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
269	—	—	38	—	neue Klemmplatten	21	269	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
270	—	—	1	Bund	Kochherdringe	4,5	270	Empel	K. E.-D. Essen	
271	—	—	1	Korbflasche	leer	5	271	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
272	—	—	1	„	gefüllt, 25 l	23	272	Meckenheim	K. E.-D. Cöln	
273	—	—	1	„	leer, gebr.	8	273	Ulm	Württemberg. Stsb.	
274	—	—	2	Korbflaschen	leer	8	274	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
275	—	—	1	Pack	3 l. Körbe	17	275	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	1	Bund	2 Kohleneimer	5,5	276	Lübeck	Lübeck-Büchener	
277	—	—	1	„	4 Kohlenkasten	19	277	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
278	—	—	1	Stück	eis. Kugel	3	278	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	Ring *)	isolirter Kupferdraht	8,5	279	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	*) in Leinen.
280	—	—	1	Partie	alte Latten	ca. 100	280	Rauxel	K. E.-D. Essen	anschd. Lademittel.
281	—	—	6	Bund	neue tannene Latten	120	281	Eberbach	Badische Stsb.	Streckenfund.
282	—	—	2	Stück	Laufschienen	108	282	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
283	—	—	1	Rolle	Leder	23,5	283	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
284	—	—	9	—	Leinen	15	284	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Dienstgut.
285	—	—	1	—	Leiter	15	285	Basel	Badische Stsb.	4,5 m lang.
286	—	—	4	Stück	Maschinentheile	20,3	286	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
287	—	—	1	Wagen	2 eis. Maschinentheile	3 000	287	Dahlhausen Ruhr	„	34460 K.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
288	—	—	1	—	Matratze —	25	288	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
289	—	—	1	Ballen	rothgestreifter Matratzendrell und 1 Pck. Strumpfbänder	25	289	Altenessen	K. E.-D. Essen	
290	—	—	1	Pack	Matten —	27,5	290	Kupferdreh	„	
291	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	291	Langenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
292	—	—	1	„	leer —	?	292	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	
293	—	—	2	Verschläge	Mühlwalzen —	333	293	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
294	—	—	2	—	Nachtschränke —	20	294	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	aus gewöhnl. Tannenholz.
295	—	—	1	Stück	Ofenrohr —	6,5	295	Barop	K. E.-D. Essen	
296	—	—	1	„	Ofenrohr —	5	296	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	2 m lang.
297	—	—	1	„	Ofenrohr, alt —	1,5	297	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	2	„	Ofenrohre —	1	298	Coblenz a. Rh.	K. E.-D. Cöln	
299	—	—	1	Korbblechflasche	Oel —	89,5	299	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	Pack	1 schwarzer Kammgarnanzug, 1 woll. Herrenunterhemd, 1 weiss. Hemd gez. W. S., 1 weisse Frauennachtjacke, 1 Frauenunterhose, 1 wollene Decke	4	300	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
301	—	—	1	—	Privatplan 8,30 × 4,95 m	36	301	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
302	—	—	1	—	Puppensportwagen —	2,5	302	Neumünster	K. E.-D. Altona	anschd. von Brandenburg kommend.
303	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	36	303	Braunswalde	K. E.-D. Danzig	
304	—	—	1	Pack	lebende Pflanzen —	4	304	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
305	—	—	2	Stück	Pflugschaare	5	305	Ulm	Württemberg. Stsb.	
306	—	—	1	„	Sense		306			
307	—	—	1	Bund	12 Plättbolzen	22	307	Glatz	K. E.-D. Breslau	
308	—	—	2	„	Reisstrohbesen mit Stielen	15	308	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
309	—	—	2	—	neue eis. Riemscheiben	10	309	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	2	Stück	gusseis. Ringe —	190	310	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
311	—	—	1	„	eis. Rohr —	18	311	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	3	—	eis. Röhren —	13	312	Noveant	Reichsbahn	
313	—	—	1	Stück	Rost —	10	313	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
314	—	—	1	Sack	Rüben —	47	314	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
315	—	—	1	„	alte, schlechte Kleider, Wäsche, Schuhe und 1 Fussbank	19	315	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
316	—	—	1	„	Betten, Kleidung und Hausgeräthe	48	316	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
317	—	—	1	—	Sackkarren —	—	317	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
318	—	—	1	Blechflasche	Salatöl —	8	318	Ulm	Württemberg. Stsb.	
319	—	—	1	Blechdose	Salzheringe —	13	319	Hardisleben	Weimar-Rastenb. E.	
320	—	—	50	Fässchen	Sardinen —	?	320	Wanne	K. E.-D. Essen	
321	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	112	321	Neuss	K. E.-D. Cöln	
322	—	—	1	Pack	Schaufeln ohne Stiele	6	322	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	bez. von Hagen.
323	—	—	1	Wagen	92 alte Schienen —	25000	323	Dortmund Rgb.	„	46015 Alt.
324	—	—	1	Schliesskorb	leer, neu —	5	324	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	1	Bund	2 Schlittensohlen —	13	325	Röthenbach b. Li.	Bayerische Stsb.	
326	—	—	1	Schmalzfass	leer —	24	326	Ulm	Württemberg. Stsb.	
327	—	—	2	Bund	eis. Schrauben —	50	327	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	2	„	Flacheisen —	40	328			
329	—	—	1	Kiste	Schraubstollen —	43	329	Harburg	K. E.-D. Altona	
330	—	—	1	Stück	eis. Schutzblech —	2,5	330	Lübeck	Lübeck-Büch. E.	
331	—	—	1	—	eis. Schwungrad mit Schraubenschlüssel	18,5	331	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
332	—	—	1	Bund	Seegras —	25	332	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
333	—	—	1	Stück	Spindel z. Schraubstock	6	333	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	Korbflasche	Spirituosen —	31	334	Danzig	K. E.-D. Danzig	
335	—	—	1	—	hölz. Spund mit eis. Auslaufrohr	1	335	Osterburken	Badische Stsb.	
336	—	—	1	Stück	Stabeisen —	12	336	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
337	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	27	337	Erdorf-Bittburg	St. Johann-Saarbr.	
338	—	—	2	Kol.	Stahl —	5	338	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
339	—	—	1	Stange	Stahl —	11	339	Heimbach	St. Johann-Saarbr.	
340	—	—	1	Wagen	Stückkoks —	—	340	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	63 462 Esn.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
341	—	—	1	—	Tau, 35 m —	4	341	Kiel	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
342	—	—	1	Blechkanne	Terpentin oder Oele	29	342	Alperbrück	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	2	—	Thonröhren —	31	443	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
344	—	—	18	Stück	Thonsteine —	26	344	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	Streckenfund.
345	—	—	2	—	Tragfederklötze —	8	345	Berlin Centr.-Markth.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
346	—	—	1	Sack	Trockenschnitzel —	27	346	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
347	—	—	1	—	hölz. Ueberladebrücke, 2,90 u. 0,90 m	—	347	Neuss	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
348	—	—	1	Stück	Verbindungsstange —	22	348	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	2	„	Vorhängeschlösser —		349	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	Zollschlösser.
350	—	—	1	Sack	Wachs —	60	350	Augsburg	Bayerische Stsb.	
351	—	—	1	Verschlag	6 Waschbretter —	10	351	Rauxel	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	Kollo*)	1 defekte Wasserwaage	2	352	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	*) in Papier.
353	—	—	1	Pack	3 Weidenkörbe —	7,5	353	Lübeck	Lübeck-Büchener	
354	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	23	354	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
355	—	—	2	Block	Zinn —	12,5	355	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
356	—	—	1	Sack	gem. Zucker —	100	356	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
357	—	—	6	—	Zugstangen, je 2 m —	} 33	357	} Dessau	„	Dienstgut.
358	—	—	2	—	Zugstangen, je 1 m —		358			

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 12. | 8. Februar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die künftige Form der Main-Neckarbahn.
Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.
Nachrichten:
Deutschland: Abänderung des Abs. 4 des § 50 der preuss. Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache v. 1. Juli 1900. — Verdingungswesen bei der preuss. Staatsbahnverwaltung. — Die Ueberfüllung der Eisenbahnwagen im Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr. — Jubiläum der Berliner Stadtbahn. — Berliner Vorortverkehr. — Ergebnisse der Wagengestellung u. des Kohlen-, Koks- u. Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschles. Kohlenrevier. — Sächsischer Eisenbahnrath. — Der Verband der deutschen Bahnhofswirthe.
Oesterreich: Gegen die Erhöhung der Staatsbahntarife. — Bauausschreibung für den Wocheiner Tunnel. — Explosion eines Lokomotivkessels. — Lokalbahn Brünn-Lösch. — Kommerzienrath Zipperling.
Ungarn: Lokalbahn Saroksár-Bugje. — Die Kanalfrage in Ungarn.
Uebrige europäische Länder: Ueber den elektr. Betrieb auf den Mailänder Vorortbahnen der Mittelmeerbahngesellschaft. — Normaler Verlust bei den mit der Eisenbahn beförderten Gütern in Russland. — Die Linienführung der russ. Nordbahn.
Fremde Welttheile: Zweigbahn Alexandropol-Eriwan. — Bagdadbahn. — Eisenbahnen in China. — Bau von Eisenbahnen in Britisch-Indien. — Hudson-river-Tunnel.
Allgemeines.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Die künftige Form der Main-Neckarbahn.

Auch unter den bisherigen in Nr. 4 und 5 dieser Zeitung geschilderten Formen der Verwaltung hat sich in der Entwickelung des deutschen Verkehrswesens die Main-Neckarbahn unzweifelhaft erhebliche Verdienste erworben, und es ist nicht zu verkennen, dass die Verwaltung trotz der Schwerfälligkeit ihrer Organisation auch bis in die neueste Zeit für den allgemeinen Verkehr Bedeutendes geleistet hat. Diese Schwerfälligkeit und überhaupt die fortwährende Schwierigkeit, mit welcher die Verwaltung infolge dessen kämpfen musste, in Verbindung mit ihrer Kleinheit und Vereinzelung und der damit verknüpften, auch für den Laien sofort in die Augen fallenden Unwirthschaftlichkeiten hat nun das Schicksal dieser besonderen Verwaltung besiegelt. Den modernen Bedürfnissen nach Vereinfachung und Ausübung richtiger Wirthschaftlichkeit hätte vielleicht auch beim Bestehenbleiben einer eigenen Verwaltung durch Vereinfachungen in der Organisation und im Geschäftsbetrieb wenigstens theilweise Rechnung getragen werden können, wie denn ja bereits im Jahre 1872 zwischen den drei Regierungen wesentliche Vereinfachungen gegenüber der ursprünglichen, aus den ersten Zeiten des deutschen Eisenbahnwesens herrührenden Organisation vereinbart worden waren. Die drei Regierungen haben aber jetzt diesen Weg nicht gewählt, sich vielmehr in dem nun bekannt gewordenen Staatsvertrage vom 14. Dezember 1901 „über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn" dazu entschlossen, unter Aufrechterhaltung der zwischen ihnen durch den Staatsvertrag von 1843 begründeten Vereinigung die selbständige Verwaltung der Main-Neckarbahn aufzuheben und die Verwaltung dieses Unternehmens mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab unter Oberaufsicht der Centralstelle der preussisch - hessischen Eisenbahngemeinschaft (d. h. des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten) der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz zu übertragen. Sehen wir damit auch eine verdiente Körperschaft aus dem Kreis der selbständigen Verwaltungen verschwinden, so kann der Entschluss der drei Regierungen doch im Interesse des allgemeinen Verkehrs sowohl, als auch im Interesse richtiger Wirthschaftlichkeit nur mit Freude begrüsst werden. Es ist aus dem nachfolgenden klar, dass jeder der vertragschliessenden Staaten seine Rechnung bei dem neuen Abkommen finden wird, sowohl die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und der Staat Baden, als nicht zum wenigsten auch das Land Hessen, das zwar bei der ganzen Angelegenheit finanziell nur unerheblich interessirt ist, dessen Verkehrsinteressen aber durch die Angliederung der Main-Neckarbahnlinie und der drei bisher von der Main-Neckarbahn betriebenen hessischen Nebenbahnen an eine grosse Verwaltung erhebliche wirthschaftliche Vortheile zufliessen werden. Nicht zum wenigsten gilt dies auch für die Residenzstadt Darmstadt, bei welcher der kostspielige Umbau der völlig unzureichenden Bahnhofsanlagen erst jetzt in eine nahe Erscheinung gerückt werden konnte. Wir sehen hier von einer wörtlichen Wiedergabe des neuen Staatsvertrages ab und beschränken uns im nachstehenden auf die Anführung der wesentlichsten Punkte.

1. Die Verwaltung der Main-Neckarbahn wird, soweit nicht ein besonderes vereinbart ist, von der Eisenbahndirektion Mainz nach den Vorschriften der preussischen Staatseisenbahnverwaltung geführt. Wie Baden bisher bei der Main-Neckarbahndirektion eine Mitgliedstelle besetzte, so besetzt es nun eine Mitgliedstelle bei der Eisenbahndirektion Mainz, in welcher dann preussische und hessische Mitglieder und ein badisches Mitglied unter Beobachtung gleichförmiger Grundsätze nebeneinander wirken. Die Main-Neckarbahn wird unter Aufhebung ihrer bisherigen Oberbeamtenorganisation in die Inspektionsbezirke der Eisenbahndirektion Mainz eingetheilt, und zwar derart, dass wegen des Hinzutritts der Main-Neckarbahn in diesem Direktionsbezirk je eine neue Betriebs- und Werkstätteninspektion in Darmstadt errichtet wird. In Anlehnung an die entsprechende Vorschrift des preussisch - hessischen Eisenbahngemeinschaftsvertrages von 1896 ist bestimmt, dass die Dienststellen auf preussischem Gebiet die Bezeichnung „königlich preussische", die auf badischem Gebiete die Bezeichnung

„grossherzoglich badische“, die auf hessischem Gebiete die Bezeichnung „grossherzoglich hessische“ führen sollen.

2. Des Einverständnisses der drei Regierungen bedarf die Aufnahme von Bahnstrecken in die Main-Neckarbahn-Gemeinschaft sowie die Ausscheidung von Bahnstrecken aus dieser Gemeinschaft, die Einstellung des Betriebes oder die Aenderung der Betriebsart (Haupt- oder Nebenbahnbetrieb) auf einzelnen Theilen der Bahn oder auf der ganzen Bahn, endlich die Aufhebung von Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten. Ausserdem bedarf es der Zustimmung der badischen Regierung zur Feststellung des Personenzugfahrplans für die auf badischem Gebiet liegende Strecke. Die Zuständigkeiten der hessischen Regierung sind dieselben, wie diese für die bisher schon in der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft befindlichen hessischen Bahnen in dem preussisch-hessischen Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 bestimmt sind. Hierüber hinausgehend ist aber speziell wegen der Main-Neckarbahn die Zustimmung der hessischen Regierung erforderlich zur Verlegung des Sitzes oder zur Aufhebung der in Darmstadt neu zu errichtenden Betriebs- und Werkstätteninspektion, ferner zu nicht durch Tarifmaassnahmen allgemeiner Art veranlassten Aenderungen der Personen- und Gütertarife sowie zur Aufhebung oder Einschränkung im Personenverkehr bestehender und gewohnheitsmässiger Erleichterungen auf den in Preussen und Hessen belegenen Strecken der Main-Neckarbahn, endlich zur Feststellung des Personenzugfahrplans für die auf hessischem Gebiet liegende Strecke der Main-Neckarbahn.

3. Wesentlich geändert gegenüber dem 1843er Staatsvertrag ist in dem neuen Staatsvertrag die Antheilnahme Badens an den Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckarbahn. Während bisher die gesammte Einnahme der Main-Neckarbahn für die drei Staaten gemeinschaftlich war und nach Abzug der ebenso gemeinschaftlichen Betriebsausgaben im Verhältniss der Baukapitalsbetheiligung zwischen Baden einerseits und Preussen-Hessen andererseits (deren Antheile ja wieder in die grosse preussisch-hessische Gemeinschaftskasse fliessen) vertheilt wird, erfolgt nunmehr die Antheilsausscheidung derart, dass Baden die auf seine Eigenthumsstrecke wirklich entfallenden Verkehrseinnahmen (Personengeld- und Frachtantheile) nebst einem als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen (Pächte, Miethen, Erlöse aus Altmaterial usw.) bestimmten Zuschläge und die preussisch-hessische Gemeinschaft den Rest der Einnahmen der Main-Neckarbahn erhält. Förmlich abgerechnet werden also zwischen Baden und Preussen-Hessen für die Main-Neckarbahn nur die Verkehrseinnahmen. Der vorgenannte Zuschlag stellt ein Pauschale dar und beträgt jährlich so viel Prozente des Antheils Badens an den Verkehrseinnahmen, als sich bei der grossen preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft das Verhältniss der Betriebseinnahmen abzüglich der Verkehrseinnahmen zu den gesammten Betriebseinnahmen stellt. Ausgaben für grössere Umbauten und Erweiterungen, welche bisher bei Objekten über 25 000 ℳ von dem Territorialstaat unter Zuschreibung zu seinem Baukapital zu bestreiten waren, werden nunmehr von dem Territorialstaat (Baden, Preussen oder Hessen) aus eigenen Mitteln bestritten, und zwar im Verhältniss zwischen Preussen und Hessen unter Zuschreibung von 3 $\frac{2}{3}$ zur Theilungsziffer in der grossen Gemeinschaft, für Baden, welches ja hinsichtlich der Einnahmen nicht in Gemeinschaft steht und nach den obigen Ausführungen die auf seine Strecke entfallende Einnahme (wenn auch zum Theil pauschalirt) erhält, selbstverständlich ohne direkte Erhöhung seines Gewinnantheils. Die nach den Rechnungsgrundsätzen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung aufgestellten Baurechnungen über diese aus Mitteln des einzelnen Staates zur Verfügung gestellten Baufonds werden von den oberen Rechnungsbehörden dieses Staates abgenommen. Der Antheil Badens an den übrigen Ausgaben der Main-Neckarbahn ist pauschalirt, und zwar derart, dass die wirklich entstehenden Ausgaben von der preussisch-hessischen Gemeinschaft bestritten werden, während Baden der letzteren als Antheil an diesen Ausgaben so viel Prozente der ihm nach dem obigen zufallenden Einnahmen zu erstatten hat, als in dem betreffenden Jahre in der preussisch-hessischen Gemeinschaft das Verhältniss der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen betragen hat. Als Jahreseinnahmen gelten hierbei die als ordentliche Einnahmen des Etats der preussisch-hessischen Gemeinschaft erscheinenden Beträge mit Ausnahme der statutmässigen Pensionskassenbeiträge der Beamten (weil solche Baden nicht kennt). Als Jahresausgabe sind alle Ausgaben der genannten Gemeinschaft für die im Betriebe befindlichen Bahnstrecken zu berücksichtigen mit Ausnahme der Beamtenpensionen und Beamtenreliktengelder (weil solche nach den unten bei 6 folgenden Ausführungen Baden für seine bei der Main-Neckarbahn thätigen Beamten selbst zu bestreiten hat), der Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben (welche nach dem Vorgang des preussisch-hessischen Staatsvertrages von 1896 jeder Staat für seine Strecke selbst zu leisten hat) und der mehr als 100 000 ℳ betragenden Aufwendungen für grössere Erweiterungen und Umbauten (welche, wie oben ausgeführt, Baden für seine Strecke selbst aufbringt). Infolge dieses ausserordentlich glücklich gewählten Systems der Ausgaben-Pauschalirung nimmt Baden, welches bisher bei seinen aus der Main-Neckarbahn gezogenen Einnahmen mit den hohen allgemeinen Kosten dieser Verwaltung rechnen musste, an den in dieser Hinsicht ausserordentlich viel günstigeren Verhältnissen der preussisch-hessischen Gemeinschaft Theil und es kommen ihm damit die finanziellen Vortheile der Einfügung der Main-Neckarbahn in eine grosse Verwaltung in reichstem Maasse zu Gute. Obwohl der Antheil Badens an den Ausgaben hiernach pauschalirt ist, so sind doch die Etatvoranschläge, soweit sie den badischen Theil der Main-Neckarbahn betreffen, der badischen Regierung zur Geltendmachung etwaiger Bedenken rechtzeitig mitzutheilen. Der badischen Regierung ist damit die Möglichkeit geboten, auch hinsichtlich der kleineren Ausführungen in einer gewissen Weise mitzuwirken; dass hierbei die ganz gewöhnliche Unterhaltung nicht in Frage kommt, kann wohl als selbstverständlich erachtet werden.

4. Die Kosten für Ersatz und Vermehrung von Betriebsmitteln werden gegenwärtig bei der Main-Neckarbahn ohne Heranziehung besonderer Mittel eines der Staaten aus den Betriebseinnahmen des Unternehmens bestritten. Auch bei dem künftigen System hat Baden für Anschaffung von Betriebsmitteln keine besonders berechneten Kosten aufzuwenden, da es seinen Antheil ja schon bei dem von seinen Einnahmen abzurechnenden Ausgabekoeffizienten bezahlt, in welchem die Kosten nicht nur der Reparatur, sondern auch der Ergänzung und Vermehrung der Betriebsmittel mit berücksichtigt sind. Die zur Zeit der Eingliederung der Main-Neckarbahn in die neue Verwaltung vorhandenen Main-Neckarbahn-Betriebsmittel werden der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, welcher die Versorgung der Main-Neckarbahn einschliesslich der auf badischem Gebiete belegenen Strecken obliegt, überwiesen. Die besonderen Eigenthumsmerkmale der bisherigen Verwaltung kommen damit selbstverständlich in Wegfall. Ebenso gehen die Inventarienstücke der Main-Neckarbahn auf die neue betriebsleitende Verwaltung ohne weiteres über. Die zur Zeit des Ueberganges vorhandenen Materialien übernimmt die preussisch-hessische Gemeinschaft mit dem Buchwerthe. Brauchbare Altmaterialien gehen unbewerthet auf diese Gemeinschaft über. Unbrauchbare Altmaterialien werden veräussert und die Erlöse in der letzten nach dem bisherigen System aufgestellten Rechnung der Main-Neckarbahn vereinnahmt.

5. Hinsichtlich der Tarife im Personen- und Güterverkehre ist künftig die preussisch-hessische Gemeinschaft (d. h. der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unter Berücksichtigung der oben bei Punkt 3 hervorgehobenen Vorbehalte der hessischen Regierung) für die preussische und hessische Strecke, die badische Regierung für die badische Strecke der Main-Neckarbahn zuständig, während gegenwärtig Tariffestsetzungen für irgend eine Strecke der Main-Neckarbahn der Genehmigung der

drei Regierungen unterliegen. Es dürfen indessen im Verkehre der auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn mit den Stationen dieser Bahn auf hessischem und preussischem Gebiete die bisherigen Taxgrundlagen der Main-Neckarbahn ohne Zustimmung der drei Regierungen nicht erhöht werden. Ferner kann die badische Regierung für die badischen Stationen der Main-Neckarbahn Tariffestsetzungen, die von den für die Strecken der badischen Staatsbahn jeweils gültigen Normen abweichen, nur anordnen, wenn über die Schadloshaltung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die ihr etwa erwachsenden Nachtheile mit der betriebsleitenden Verwaltung eine Vereinbarung erzielt ist. — Vertretung badischer Körperschaften im Bezirkseisenbahnrath der Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt sowie Betheiligung eines Vertreters der badischen Regierung hierbei ist in ähnlicher Weise wie für Hessen bereits in dem 1896 er Eisenbahn-Gemeinschaftsvertrage, so auch hier vereinbart.

6. Das gesammte Dienstpersonal der Main-Neckarbahn wird von der betriebsleitenden Verwaltung übernommen; Entlassungen von Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern sollen aus Veranlassung des Ueberganges nicht stattfinden. Nur der Theil des badischen Personals, welcher durch die Aufhebung der selbständigen Verwaltung entbehrlich wird (im wesentlichen wird es sich hier um Bürobeamte handeln), ist von der badischen Staatsbahn zu übernehmen; die übrigen badischen Beamten gehen mit zu der neuen Verwaltung über. Die preussischen und hessischen Beamten der Main-Neckarbahn treten in das Beamtenrechtsverhältniss der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, die hessischen Beamten hierbei mit der Maassgabe, dass sie in derselben Weise wie die durch den 1896 er Staatsvertrag s. Zt. übernommenen hessischen Beamten die Wahl haben, ob sie unter ihren bisherigen Gehalts- und Pensionsgesetzen verbleiben oder (unter Gewährung des von ihnen bis zum Uebertritt erdienten Ruhegehaltes als Mindestbetrag) unter die Gehaltsgesetze der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und die nach preussischem Muster für die Eisenbahnbeamten erlassenen neuen hessischen Pensionsgesetze treten wollen; sie bleiben aber auch dann hessische Beamte im Sinne des 1896 er Staatsvertrages. Für die Bemessung der laufenden Dienstbezüge (Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse usw.) sowie der sonstigen Bezüge (Umzugs-, Dienstreiseentschädigungen usw.) der badischen Beamten gelten aber die Vorschriften und Sätze der badischen Staatseisenbahnverwaltung. Diese gesammten Dienstbezüge der badischen Beamten werden (da die Gehälter usw. in dem oben bei Punkt 3 erwähnten Ausgabenkoeffizient inbegriffen sind) von der preussisch-hessischen Gemeinschaft bezahlt. Die Pensionen und Hinterbliebenengelder (welche der Ausgabenkoeffizient nicht enthält) hat aber für seine Beamten Baden zu übernehmen. Gemäss dem in dieser Hinsicht aufrecht erhaltenen 1843 er Staatsvertrag sind auch künftig die wegen der badischen Strecke erforderlichen Beamtenstellen mit badischen Beamten zu besetzen. Es ist anzunehmen, dass hierfür zwischen den Regierungen noch ein besonderes Kontingent vereinbart werden wird (auch wegen der hessischen Beamtenstellen ist infolge der Eingliederung der Main-Neckarbahn gemäss Schlussprotokoll zum 1896 er Staatsvertrag nunmehr das hessische Beamtenkontingent der preussisch-hessischen Gemeinschaft zu revidiren). Im übrigen gelten für das zu der neuen Verwaltung übertretende und das bei ihr zur Anstellung gelangende badische Personal die für den Bereich der preussisch-hessischen Gemeinschaft erlassenen allgemeinen und besonderen Anweisungen und Dienstvorschriften, insbesondere auch die „gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte“ und die „gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige“. Unberührt bleibt hierbei das daneben bestehende Unterordnungsverhältniss des badischen Mitgliedes der Eisenbahndirektion Mainz zur badischen Regierung. Besonderes ist hinsichtlich der Disziplinargewalt gegenüber den badischen Beamten vereinbart: hinsichtlich der nicht etatsmässigen badischen Beamten gelten lediglich die preussischen Disziplinargesetze. Hinsichtlich der etatsmässigen badischen Beamten gelten für die Verhängung von Ordnungsstrafen ebenfalls die Bestimmungen der preussischen Disziplinargesetze, hier aber mit der Maassgabe, dass die nach diesen Gesetzen der Ministerialinstanz übertragenen Zuständigkeiten von dem badischen Eisenbahnministerium wahrzunehmen sind, wodurch sich also für gewisse Fälle ein förmlicher Instanzenzug von der durch einen preussischen Präsidenten geleiteten königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz an das grossherzoglich badische Ministerium ergibt. Für die vorläufige Amtsenthebung, die Entfernung aus dem Amte und die Dienstentlassung gelten für die etatsmässigen badischen Beamten sowohl hinsichtlich der Formen des Verfahrens, wie der Zuständigkeit der Behörden die Bestimmungen der badischen Disziplinargesetze. Die diensteidliche Verpflichtung der badischen Beamten für den Dienst unter der betriebsleitenden Verwaltung erfolgt durch das badische Mitglied der Direktion Mainz. Die badischen, im Dienste dieser Direktion stehenden Beamten werden auch noch besonders im Aeusseren hervorgehoben, indem bestimmt ist, dass die Dienstuniform der badischen Beamten bei der Main-Neckarbahn derjenigen der badischen Staatseisenbahnbeamten gleich sein soll, mit der Maassgabe, dass zu den badischen Hoheitszeichen noch die deutsche Kokarde anzulegen ist.

7. Die Hoheitsrechte des badischen Staates, insbesondere auch in Bezug auf die Funktionen als Landespolizeibehörde, werden hinsichtlich des badischen Theiles der Main-Neckarbahn durch den neuen Staatsvertrag nicht berührt. Ebenso übt Baden hinsichtlich seiner Strecke die nach den reichsrechtlichen Bestimmungen (z. B. Betriebsordnung) der „Landesaufsichtsbehörde“ zukommenden Funktionen aus. Dagegen werden die Bahnpolizei und die Funktionen der „Aufsichtsbehörde“ hinsichtlich der Main-Neckarbahn durch die zuständigen Verwaltungsorgane der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ausgeübt.

Schlussbemerkung. Aus den oben mitgetheilten Bestimmungen des Staatsvertrages selbst ergibt sich die neue Form der Verwaltung zur Genüge. Ist auch in der Beziehung zu Baden nicht die Form eines Eintritts dieses Staates mit seinem Main-Neckarbahnantheil in die grosse preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft gewählt, so ist der neue Staatsvertrag doch ein wesentlicher Fortschritt auf dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens und zugleich ein schönes Zeugniss für das der preussischen Staatseisenbahnverwaltung durch Baden entgegengebrachte Vertrauen. Für Hessen ist das neue Verhältniss, wenn man auch bei Abfassung des Art. 6 Abs. 2 im preussisch-hessischen Staatsvertrag von 1896 wohl noch nicht an die nun gewählte Form dachte, doch im wesentlichen eine Folge aus dem Staatsvertrag von 1896.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.

Von Dr. O. Ballerstedt.

Obwohl die französische Abgeordnetenkammer am 23. Januar einen Beschluss zu Gunsten des Rückkaufs zweier grosser Eisenbahnnetze gefasst hat, ergab doch die ganze Verhandlung die Richtigkeit der an dieser Stelle wiederholt vertretenen Ansicht, dass zur Zeit ernstlich an die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich nicht zu denken, ja die Neigung dazu eher zurückgegangen ist. Die thatsächlichen Verhältnisse liegen kurz gesagt folgendermaassen: Im Jahre 1883, wo auch der Rückkauf in Frage stand, siegten die Anhänger des Privatbahnsystems und die bestehenden sechs grossen Eisenbahnaktien-

gesellschaften dermaassen, dass letzteren die Konzessionen auf sehr lange Zeit, bis 1954/60, unter Gewährleistung einer gewissen Dividende auf bestimmte Zeit an die Aktionäre durch den Staat verlängert wurden. Der Staat nahm dadurch grosse Lasten auf sich, erhält dagegen allerdings nach Ablauf der Konzessionen die Eisenbahnen unentgeltlich, indem er nur das Betriebsmaterial zu bezahlen braucht. Man kann das eine riesige staatliche Sparbüchse für eine ziemlich ferne Zukunft nennen. Will der Staat trotz dieser 1883er Verträge früher die Eisenbahnen übernehmen, so könnte das ohne Verletzung eingegangener Verträge nur auf dem Wege freier Vereinbarung mit den Gesellschaften geschehen. Natürlich haben trotzdem die Verstaatlichungsanregungen nicht ganz geschwiegen. Sie verdichteten sich vor zwei Jahren in einer Zeit, in der die französischen Eisenbahnen wegen mangelhafter Leistungen vermehrten Anlass zu Klagen im Lande boten, zu einem energischen Vorstoss der Anhänger des Staatsbahnsystems. Einer ihrer eifrigsten Wortführer, der Abg. Bourrat, brachte im Winter 1899/1900 in der Kammer einen Antrag auf sofortigen Rückkauf zweier Netze ein. Darüber wurde lang und breit berathen, nach monatelanger Verschleppung aber verlief die Sache, ohne dass die Kammer einen Beschluss gefasst hätte, im Sande (vergl. Nr. 20 S. 310 und Nr. 31 S. 474 Jahrg. 1900 d. Ztg.). Seither hörte man nicht viel darüber. Nun aber, wo Neuwahlen vor der Thür stehen, glaubte die Linke vor den Wählern wieder einen Trumpf ausspielen zu müssen. Damit soll nicht gesagt sein, dass die Herren Bourrat und Genossen nicht wirklich überzeugte und eifrige Anhänger des Staatsbahnsystems sind. Aber der sozialistische Abg. Sembat liess die Katze aus dem Sack mit der unumwundenen Erklärung vor der Kammer: „Unser Mandat geht zu Ende, und wir haben unseren Wählern versprochen, alle Anstrengungen zu machen, um die Verstaatlichungsfrage zu erledigen." In der That handelt es sich also mehr um ein ähnliches Paradeschaugericht, wie bei dem neulichen, von der Verwirklichung ganz ausgeschlossenen Kammerbeschluss über die Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten usw., welche den Staatshaushalt mit 60 000 000 bis 70 000 000 Fr. jährlich belasten würde.

Der Verlauf der Kammerverhandlung vom 23. Januar lässt sich kurz wie folgt beschreiben: Der Berichterstatter für das Budget der Staatsbahnen (die in Frankreich nur ungefähr den zehnten Theil des Eisenbahnnetzes umfassen) Jean Bourrat stellt zur Berathung dieses Etatstitels in seinem persönlichen Namen, nicht in dem der Kommission, den Antrag, die Regierung aufzufordern, zum Rückkauf der Netze der Westbahn und der Südbahn zu schreiten. Abg. Plichon, Gegner des Staatsbahnsystems, schildert die aus einer solchen Maassnahme sich ergebenden Folgen in abschreckenden Farben. Der Rückkauf würde für den Staat sehr belastend und gewagt sein. Dass der Staat theurer betreibe, zeige ein Vergleich zwischen den in derselben Gegend liegenden Netzen der Staats- und der Westbahn. Nach der Verstaatlichung würden sich die Ansprüche auf Besserstellung der Eisenbahnbeamten, auf Herabsetzung der Tarife, auf Bau von Bahnhöfen und Nebenbahnen usw., die Inanspruchnahme der Abgeordneten durch ihre Wähler und der Wettlauf der Abgeordneten mit Forderungen im Parlament erst recht vermehrt geltend machen. Der Staatskredit würde unter den fortwährend nöthigen grossen Anleihen leiden, während die Eisenbahngesellschaften im abgelaufenen Jahre ohne Geräusch 291 000 000 Fr. hätten aufnehmen können. Abg. Plichon versichert, dass auch vom militärischen Standpunkt aus die gegenwärtige Einrichtung der Eisenbahnen ausgezeichnet sei, während die Verfechter der Verstaatlichung in dieser Beziehung, namentlich mit Hinweis auf Deutschland, die Mangelhaftigkeit geradezu als eine nationale Gefahr hinstellen. Es antwortete Abg. Bourrat: Er und seine Genossen beschränkten sich zunächst auf den Rückkauf der West- und Südbahn, weil man mit den den Staatsbahnen nächstliegenden Eisenbahnnetzen einen Versuch im grossen machen müsse. Redner hebt hervor, dass am 31. Dezember 1901 dem Staat schuldig waren: die Westbahn 246 000 000 Franken, die Südbahn 211 000 000 Fr., die Orléansbahn 190 000 000 Franken, die Ostbahn 241 000 000 Fr. Mit den Rückzahlungen stehe es erbärmlich. Die Gesellschaften hätten vom Staat über eine Milliarde verlangt und 9 000 000 Fr. zurückgezahlt. Diese Zahlen stimmen übrigens ziemlich mit denen, welche bei der neulichen Debatte des Arbeitszeit-Gesetzentwurfes Finanzminister Caillaux anführte: die Gesellschaften schuldeten dem Staat 900 000 000 Fr. und hätten erst 10 000 000 Fr. zurückerstattet. Bourrat betont ferner, welch' wesentlichen Betrag schon die Zinsen für die Verschuldung der Gesellschaften ausmachen: bei der Ostbahn 6 446 000 Fr., bei der Westbahn 8 620 000 Fr., bei der Orléansbahn 8 000 000 Fr., bei der Südbahn 6 800 000 Fr. Diese Summen wachsen ausser der Zinsgewähr des Staates jährlich der Schuld der Eisenbahngesellschaften zu. Wenn man zu lange warte, könne der Staat überhaupt sein Guthaben nicht mehr eintreiben. Ferner sei das Rechnungswesen der Gesellschaften ganz undurchsichtbar. Weder die Obligationsinhaber, noch die Aktionäre würden bei der Verstaatlichung verlieren, nur die leitenden Kreise der Gesellschaften mit ihren zu hohen Vortheilen und Bezügen. Es sei auch nicht wahr, dass der Wettbewerb der Gesellschaften untereinander verbilligend auf den Verkehr wirke. Schliesslich würden sie stets einig, „den Steuerzahler zu berauben", obwohl die verschiedenen Tarife lästig wirkten. Zur Zeit stellten die verschiedenen Netze ebenso viele feudale Provinzen dar, die von den eintretenden Waaren ihren Zoll erheben. Diesen verschiedenen Monopolen sei das Staatsmonopol vorzuziehen. Der Rückkauf müsse alsbald erfolgen. Die 24 Milliarden Franken, welche die französischen Eisenbahnen werth seien, stellten einen grossen Theil des Nationalvermögens dar. Redner behauptete zunächst, dass das Staatsbahnnetz ein Erträgniss von 12 000 000 Fr. bringe, während der Betrieb der Gesellschaften wachsende Lasten ergebe. Auf den Einwand, dass das Staatsbahnnetz sein Anlagekapital nicht verzinse, antwortete Bourrat mit der Gegenfrage: ob denn die Gesellschaften ohne Staatszuschuss ihr Kapital verzinsten? Der Staat müsse in diesem Jahre den Gesellschaften 62 000 000 Fr. Zinsgewähr zahlen!

Man sieht, welch' riesiger Unterschied betreffs der Staatsfinanzen im Eisenbahnwesen Frankreichs und Preussens besteht. In Preussen ergeben die Eisenbahnüberschüsse fast das Doppelte der Verzinsung der gesammten Staatsschuld; nach grossartigen Rückstellungen usw. konnten in den letzten Jahren 170 000 000 bis 180 000 000 ℳ aus den Eisenbahnüberschüssen zu anderweitigen Staatszwecken verwendet werden. Freilich, wenn einmal nach etlichen 50 Jahren dem französischen Staat die Eisenbahnen unentgeltlich heimfallen, wird er zur Verbilligung der Tarife und zur Indienststellung der Eisenbahnen für die allgemeine Wohlfahrt des Landes einen schwer ins Gewicht fallenden Vorzug geniessen, wenn bis dahin nicht auch die Anlagekosten der preussischen Staatsbahnen entsprechend getilgt sind! Die weitere Erörterung in der französischen Kammer zeigte, dass man vorwiegend nicht wagte, die Verstaatlichung direkt zu verwerfen, aber wieder mit möglichst guter Miene der heiklen Angelegenheit aus dem Wege gehen wollte. Abg. Mesureur, Vorsitzender der Budgetkommission und selbst ein Radikaler, bekannte sich als Anhänger des Rückkaufs; aber der Augenblick sei schlecht gewählt. Er wie verschiedene andere Redner meinten, dass man jetzt, wo der Staatshaushalt mit einem Fehlbetrag abschliesse, und bei ungünstiger wirthschaftlicher Gesammtlage nicht den Staat weiter belasten und keine Experimente machen dürfe. Ferner verschanzte man sich hinter den formellen Einwand, dass der Rückkauf mit dem auf der Tagesordnung stehenden Budget der Staatsbahnen nichts zu thun habe. Der Sozialist Sembat nahm besonders Bezug auf Deutschland, wo der Staat sich durch den Besitz der Eisenbahnen eine höchst schätzbare Waffe im wirthschaftlichen Kampf verschafft habe. Im Namen der Eisenbahnarbeiter verlangte er die Verstaatlichung. Es ist merkwürdig, dass, während in Deutschland, dem eigentlichsten Lande des Staatsbahnsystems, doch wahrlich daraus keine Förderung der Sozial-

demokratie erwachsen ist, jetzt wie früher bei Verstaatlichungsdebatten in Frankreich andererseits als schlimmster Einwand vorgebracht wurde, mit der Eisenbahnverstaatlichung mache der Sozialismus die gefährlichsten Fortschritte.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin schützte hauptsächlich auch die ungünstigen Zeitumstände vor. Er erklärte, mit dem Rückkauf müsse der Staat mindestens die Ergänzungsarbeiten auf der Süd- und Westbahn herstellen und bezahlen; er sei aber mit dem Vorsitzenden der Budgetkommission der Ansicht, dass beim derzeitigen Stande die Staatsfinanzen eine solche Last nicht tragen könnten; sie könnten kaum die nöthigen Ergänzungsarbeiten auf dem Staatsbahnnetz erschwingen; er, der Eisenbahnminister, habe vom Finanzminister nur mit höchster Mühe die Einstellung der unumgänglichen Summe in das Budget zu erreichen vermocht. Jetzt, unmittelbar vor Schluss der Tagung der Kammer und vor Schluss der Legislaturperiode, lasse sich eine so hochwichtige Entscheidung nicht übers Knie brechen; man solle die Frage an die Eisenbahnkommission zurückverweisen, die ebenfalls dieser Ansicht sei. Zur Würdigung dieser Antwort des Ministers muss man sich erinnern, dass Herr Baudin schon vor zwei Jahren erheblich mehr die grundsätzliche Berechtigung der Verstaatlichung anerkannte und damals in der Kammer versprach, unverzüglich die nöthigen Erhebungen und Studien zur Sache machen zu lassen. Er scheint aber dazu noch keine Zeit gehabt zu haben. Der jetzige Ausgang der Kammerverhandlung bot noch ein fast erheiterndes Moment. Ein noch eifrigerer Verstaatlicher als Abg. Bourrat, der Abg. Holtz, beantragte, neben der West- und Südbahn auch alle anderen grossen Netze sofort zurückzukaufen. Da rief der Sozialist Allemand: „Wenn über das ganze abgestimmt wird, wird alles verworfen.“ Darauf zog Herr Holtz vorsichtigerweise seinen Zusatzantrag als solchen zurück und brachte ihn als besonderen Antrag ein. Die Rückverweisung des Antrages Bourrat an die Eisenbahnkommission wurde mit nur 2 Stimmen Mehrheit — 270 gegen 268 — verworfen, der Antrag Bourrat selbst mit geringer Mehrheit — 272 gegen 260 Stimmen — angenommen; der Antrag Holtz mit 303 gegen 214 Stimmen abgelehnt. Alle Minister, auch der Sozialdemokrat Millerand, stimmten gegen die Verstaatlichungsanträge. Der regierungsfreundliche „Temps“ bringt dazu einen donnernden Artikel gegen den Rückkauf, der die klare, abweisende Stellungnahme des Ministers Baudin preist, das ganze Vorgehen als eine Heuchelei vor den Wählern hinstellt und die Kammer warnt, die Finanzen der Republik zu zerstören und sich weiter auf diesem Gebiet in das sozialistische Fahrwasser zu begeben. Das geschieht unter der radikalsten und sozialistischsten Regierung, welche Frankreich unter der dritten Republik gehabt hat. Wenn man die Entwickelung der Dinge in Preussen mit dem grössten, bestrentirenden Staatsbahnnetz und Staatsbetrieb auf der Erde unter einer in der Hauptsache konservativen Regierung vergleicht, könnte man über die französischen Besorgnisse staunen.

Nicht ohne Interesse ist es, den Wiederhall des Verstaatlichungsbeschlusses in der Pariser Presse zu beachten, die thatsächlich vorwiegend, wie die herrschende obere Richtung, dem Rückkauf abgeneigt ist. Wir greifen zwei auf diesem Gebiete völlig entgegengesetzte Standpunkte vertretende Blätter bezw. Kundgebungen heraus. Das „Journal des Débats“, dessen Mitarbeiter der ziemlich manchesterliche Paul Leroy-Beaulieu ist, beginnt seinen Artikel mit dem Hieb: Die Kammermehrheit wollte vor den allgemeinen Wahlen eine Kundgebung veranlassen und hat sich diese Laune gestattet; zum Schluss wird dieselbe Saite wieder angeschlagen: „Es handelt sich um eine einfache Wahlreklame durch eine sterbende Versammlung, welche die Würde der Kammer zwar nicht erhöht, aber — und das ist das wichtigere — nichts gefährliches hat.“ Aus den sachlich gegen die Verstaatlichung vorgebrachten Gründen heben wir hervor: Als abschreckendes Beispiel wird der vor einigen Jahren erfolgte Rückkauf des Südkanals angeführt. Die Abgeordneten, welche den Staat zu dieser Maassregel drängten, versicherten, er würde nichts kosten; thatsächlich habe er 25 000 000 Fr. gekostet und deren Bezahlung den Finanzminister in grosse Verlegenheit gebracht. Hauptsächlich sucht das „Journal des Débats“ nachzuweisen, wie der Staatsbetrieb viel theurer sei. Das bestehende französische Staatsbahnnetz habe einen Betriebskoeffizienten von 71 %, also ungefähr 20 % mehr als die grossen Privatgesellschaften. Wenn man die hohen Anlagekosten des Staatsbahnnetzes in Anschlag bringe, arbeite es mit erheblichem Fehlbetrag. Der Vergleich mit den Gesellschaften werde noch „vernichtender“ für den Staatsbetrieb, wenn man bedenke, dass die durch die Privatindustrie betriebenen Bahnen, ausser den direkt geleisteten Diensten, dem Fiskus durch die Abgabe von 4 % und die anderen Steuerlasten, welche auf den Aktien und Obligationen ruhen, reiche Mittel gewähren. Der Einwand, dass das Staatsbahnnetz nur arme Landstriche bediene, sei nur theilweise zutreffend. Bei den Privatbahnen in denselben Landestheilen sei der Betriebskoeffizient immer noch um 10 % geringer. Jetzt schon bestürmten die Abgeordneten den Staat um Erhöhung der Löhne und Verkürzung der Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten und um alle möglichen und unmöglichen Erleichterungen und Leistungen; wären die Bahnen Staatseigenthum, so würde das noch viel schlimmer werden.

Im „Matin“ dagegen vertheilt der radikale Abg. Camille Pelletan, neben Bourrat einer der eifrigsten Verfechter der Verstaatlichung, die Farben Schwarz und Weiss umgekehrt mit noch dickerem Anstrich. Er rühmt, dass zum ersten Mal seit dem Bestehen der sechs grossen Netze eine Kammer es gewagt habe, das Herrschaftsgebiet dieser Gesellschaften anzuschneiden. Das bezeuge, dass der gesunde Menschenverstand endlich doch obsiege. Es wird dann in der schärfsten Tonart ausgeführt, „wie selten eine Nation im Eisenbahnwesen mehr getäuscht worden sei“. Die eigentlichen nationalen Strassen seien den gierigsten Geldmännern ausgeliefert. Die Verträge von 1883, welche den Gesellschaften ihre Konzessionen um 70—80 Jahre verlängerten, habe ein sehr gemässigter sachverständiger Staatsmann „verbrecherische“ genannt. Man habe die Verstaatlichung so schrecklich hingestellt, dass man heute noch zahlreiche Kaufleute, die durch die grossen Gesellschaften „bis auf die Haut geschunden würden“, erklären höre, alles sei verloren, wenn der Staat die Eisenbahnen betreibe. Herr Pelletan geht dann, nachdem er so das französische Privatbahnsystem als schlimmsten Ausfluss kapitalistischer Ausbeutung geschildert, zu zahlenmässigen Beweisen über, wobei er die preussischen Staatsbahnen zum Vergleich heranzieht und eine ungeheuer zu deren Gunsten sprechende Berechnung aufstellt. Er führt dazu im wesentlichen aus: Die sechs grossen französischen Netze zeigen im Jahre 1899, für welches erst die neueste amtliche Statistik erschienen ist, eine Reineinnahme von 674 000 000 Fr. auf ein Anlagekapital von 15 Milliarden Franken. Das stelle ein gegenüber dem Preisstand der französischen Rente (die dreiprozentige notirt über Pari) sehr einträgliches Ergebniss dar. Dabei hätten die Aktionäre gar nicht einmal das Geld hergegeben. Von den 15 Milliarden Franken Kosten hätten die Aktionäre genau 1 469 894 564 Fr., d. h. weniger als ein Zehntel, aufgebracht; die Steuerzahler ihrerseits 4 275 000 000 Fr., Staatssubventionen 4 099 000 Fr. und den Rest die örtlichen Interessenten. Die Steuerzahler hätten also für die Schöpfung der französischen Eisenbahnnetze dreimal so viel Geld geliefert als die Aktionäre. Der Rest sei durch Anleihen, in Form von Obligationen, aufgebracht. In den Verträgen sei formell festgestellt, dass die 4 Milliarden Franken der Steuerzahler von den Einnahmen keinen Centime als Rente beziehen. Man berechne nach den Zahlen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, dass Zinsen und Tilgung dieser Summe jährlich im Staatshaushalt etwas über 180 000 000 Fr. beanspruchen. Das müssen einfach die Steuerzahler zahlen, ohne zu wissen, warum. Der Trost, dass die Gesellschaften über eine gewisse Grenze hinaus ihre Ueberschüsse mit dem Staat theilen müssen, sei eitel Blendwerk. Auch in den günstigsten Zeiten habe der Staat niemals einen Centime erhalten. Dagegen hätten

die Steuerzahler das Vergnügen, aus ihrer Tasche den 1,5 Milliarden Franken der Aktionäre eine Durchschnittsrente von 11 % (157 500 000 Fr. Dividende auf 1 470 Millionen Franken gezahltes Kapital) zu gewähren. Wenn diese riesige Dividende durch die Einnahmen nicht geliefert werde, gebe der Staat die Ergänzung; im laufenden Jahre 80 000 000 Fr. Auf diese Weise gelten die von den Aktionären zur Errichtung der Eisenbahnen gezahlten 1 470 Millionen Franken heute an der Börse 4 470 Millionen Franken, also die Steuerzahler hätten den Eisenbahnspekulanten 3 Milliarden Franken geschenkt.

Pelletan stellt nun aus dem „Archiv für Eisenbahnwesen“ die Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen seit 1882 gegenüber, welche in den 18 Jahren bis 1899 einen Reinüberschuss von 2 923 Millionen Mark oder 3 664 Millionen Franken gebracht hätten. Jedenfalls gibt Pelletan die Summe, welche in den beiden Jahren 1900 und 1901 von den Ueberschüssen zu anderweitigen Staatsausgaben verwendet worden sei, mit 910 000 000 Fr. zu hoch an. Er schliesst: Preussen hat in 20 Jahren 4,5 Milliarden Franken aus seinen Eisenbahnen gezogen, die es also von den Steuerzahlern nicht zu verlangen brauchte. In derselben Zeit habe die dritte Republik von diesen 3 Milliarden Franken erhoben für die Lasten der Anleihen, die zur Unterstützung der grossen Gesellschaften gemacht wurden, und 1 Milliarde Franken für die Zinsgewähr. In 20 Jahren hätten also in Frankreich die Eisenbahnen dem Lande ungefähr dieselbe ungeheure Summe entzogen, welche sie in Preussen eingebracht!

Natürlich sind solche Vergleiche, auch wenn die nackten Zahlen stimmen, nicht ohne weiteres völlig maassgebend; immerhin sind sie bezeichnend für die verschiedenen Systeme und wohl nicht zum Nachtheil des preussischen bezw. des Staatsbahnsystems. Dass man übrigens den Verstaatlichungsbeschluss der Kammer in den betheiligten französischen Kreisen als einen rein platonischen auffasst, wird auch durch die Thatsache bezeugt, dass die Börse sich gar nicht darum kümmert und die Kurse der Eisenbahnaktien in keiner Weise dadurch beeinflusst wurden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Abänderung des Absatzes 4 des § 50 der preussischen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. Juli 1900.** Der erwähnte Absatz bestimmte in seinem bisherigen Wortlaute, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten die Entlassung eines Regierungsbaumeisters verfügen konnte, der seinen dienstlichen Verpflichtungen nicht nachkam oder sich so tadelhaft führte, dass er zur Verwendung im Staatsdienst nicht geeignet erschien. Der Entlassene verlor damit das Recht auf die Führung des Titels „Regierungsbaumeister“.

Diese Bestimmung ist nun laut Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Januar d. J. (E.-V.-Bl. S. 36) abgeändert und durch folgende ersetzt:

„Die Regierungsbaumeister werden ausseretatsmässig zunächst auf Widerruf angestellt und können, sofern sie sich als nicht geeignet für den Staatsdienst erweisen, durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und, soweit sie zur landwirthschaftlichen Verwaltung übernommen sind, durch Verfügung des Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten aus dem Staatsdienst entlassen werden. Hierbei wird in jedem Falle bestimmt, ob mit der Entlassung das Recht zur Führung des Titels ‚Regierungsbaumeister‘ verloren geht oder ob der Titel mit dem Zusatz ‚a. D.‘ fortgeführt werden kann.“

Ferner ist zu diesem Absatz ein neuer getreten, der den im Staatsdienst beschäftigten preussischen Regierungsbaumeistern die höchst werthvolle Möglichkeit unwiderruflicher Anstellung mit Pensionsberechtigung gewährt. Der neue Absatz lautet: „Nach Vollendung einer fünfjährigen Staatsdienstzeit seit dem Tage, von welchem das Anstellungsdienstalter rechnet, kann der Minister der öffentlichen Arbeiten für die seinem Ressort angehörigen Regierungsbaumeister und der Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten für die zur landwirthschaftlichen Verwaltung übernommenen Regierungsbaumeister die Unwiderruflichkeit der Anstellung aussprechen. Diese Erklärung schliesst die in dem Gesetz vom 24. August 1896, betreffend die Gewährung von Umzugskosten an Regierungsbaumeister — G.-S. S. 173 — vorgesehene Eröffnung in sich. Die Regierungsbaumeister erlangen also mit der Erklärung die Pensionsberechtigung nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen einschliesslich des Anspruchs ihrer Hinterbliebenen auf Wittwen- und Waisengeld sowie das Recht auf den Bezug der gesetzlichen Umzugskosten bei Versetzungen und können nur noch im Wege des Disziplinarverfahrens aus dem Staatsdienst entlassen werden.“

— **Verdingungswesen bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in dieser Angelegenheit folgenden Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet: „Von einer Eisenbahndirektion ist bei einer öffentlichen Ausbietung alter Werkstattsmaterialien ein Loos dem Meistbietenden (von rund 10 000 ℳ) nicht zugeschlagen worden, weil kurz nach Eröffnung des Termins von anderer Seite ein um 38 ℳ höheres Angebot eingegangen war. Der Antrag der Eisenbahn auf Genehmigung zum freihändigen Verkauf des Looses an die nachbietende Firma ist von mir abgelehnt worden. Allerdings ist es Aufgabe der ausschreibenden Behörde, bei einer öffentlichen Ausschreibung vor Ertheilung des Zuschlags zu prüfen, ob die Preise der Marktlage entsprechen, oder ob nicht etwa sämmtliche Angebote wegen unangemessener Preisstellung zur Vermeidung einer Schädigung der Staatskasse abzulehnen sind. So wenig die Eisenbahnverwaltung sich verpflichten kann, zu den bei der öffentlichen Ausschreibung erzielten günstigen Preisen unbedingt den Zuschlag zu ertheilen, so wenig darf es zur Regel werden, dass das Ausschreibungsverfahren schon bei geringfügigen Nachgeboten aufgehoben wird. Dies würde nur geeignet sein, reelle Bieter von der Betheiligung an der Ausschreibung abzuhalten.“

— **Die Ueberfüllung der Eisenbahnwagen im Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr** hat der königlichen Eisenbahndirektion Berlin Anlass zu nachstehender, von der reichshauptstädtischen Presse allgemein beifällig begrüsster Verfügung gegeben: „Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, dass die Stationsbeamten bei Abfahrt der Personenzüge im Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr nicht genügend darauf achten, dass die Züge oder einzelne Theile derselben nicht überfüllt werden. Dem Antrage der Reisenden, ein überfülltes Abtheil zu räumen, ist zu entsprechen, hierbei jedoch eine Verspätung des Zuges thunlichst zu vermeiden. Jede Beihilfe zur Unterbringung von Reisenden in bereits besetzten Abtheilen ist zu unterlassen. Durch zweckmässige Vertheilung der Dienstabtheilungen ist Vorsorge zu treffen, dass in den Zeiten des stärksten Verkehrs das Thürschliesser- und Aufsichtspersonal verstärkt wird. Auf den Bahnsteigen ist das reisende Publikum ordnungsmässig zu vertheilen. Groben Ausschreitungen des Publikums bei Besetzung der Züge oder bei dem Andrange auf überfüllte Züge ist seitens des Stations- und Zugpersonals mit Energie, nöthigenfalls unter Mithilfe der örtlichen Polizeiorgane, entgegenzutreten und gegen Widerspenstige einzuschreiten.“

— **Jubiläum der Berliner Stadtbahn.** Die „Berl. B.-Ztg.“ erinnert daran, dass am 6. d. Mts. 20 Jahre verflossen waren, seitdem die Stadtbahn durch Kaiser Wilhelm I. feierlich eingeweiht worden ist. Die damalige Eröffnungsfeier bestand in der Führung eines kaiserlichen Sonderzuges über die Bahn und einem im Centralhotel veranstalteten Festmahl, auf dem insbesondere der Erbauer der Stadtbahn, Geheimerath Dircksen, gefeiert wurde. Am folgenden Morgen wurde ohne besondere Festlichkeit die Stadtbahn dem Betrieb übergeben; die ersten Fahrgäste waren etwa 40 Studenten, die den ersten Zug bis Westend benutzten; doch nahm der Verkehr bald zu, so dass schon am ersten Tage 10 000 Fahrkarten verkauft wurden. Besondere Schwierigkeiten boten die Bauten an der Jannowitzbrücke. An Baukosten für die Stadtbahn sind im ganzen 68 128 699,22 ℳ verausgabt worden, wovon fast die Hälfte, 33 305 185 ℳ, auf den Grunderwerb verwendet wurde. Die Eröffnung der dem Fernverkehr dienenden Gleise erfolgte erst am 15. Mai 1882, dem Tage der Einführung des Sommerfahrplans.

Soweit unsere Quelle. Die Erinnerung an jene Eröffnung

ist jetzt um so mehr angezeigt, als ja die Eröffnung des zweiten grossartigen Stadtbahnunternehmens in Berlin, der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, im Laufe dieses Monats bevorsteht.

— **Berliner Vorortverkehr.** Aus dem von den Tageszeitungen mitgetheilten Ergebniss einer Besprechung zwischen dem Präsidenten und den Mitgliedern der königlichen Eisenbahndirektion Berlin und Vertretern der Berliner Vororte ist folgendes von allgemeinerem Interesse: Zum Ausbau der dritten und vierten Gleise im Vorortverkehr bemerkte der Präsident, dass die Arbeiten auf der schlesischen Bahn am 1. Oktober d. J. beendet sein würden, dass der Bau auf der Görlitzer Bahn am 1. April begonnen und zunächst bis Niederschöneweide durchgeführt werden würde, und dass die Nordbahn vorläufig bis Schönholz und die Stettiner Bahn bis Blankenburg dritte und vierte Gleise erhalten würden. Dagegen könne die Eisenbahndirektion vorläufig noch kein Bedürfniss für den Ausbau der dritten und vierten Gleise auf der Ostbahn anerkennen, da hier der Verkehr noch nicht so stark entwickelt sei. Auf eine Anfrage wegen Einführung des elektrischen Betriebes im Vorortverkehr wurde den Vertretern der Vororte mitgetheilt, dass die elektrischen Züge auf der Wannseebahn vorläufig noch bis zum 1. Juli d. J. verkehren sollen, und dass es in Aussicht genommen sei, die Strecke Berlin - Gross=Lichterfelde Ost elektrisch zu betreiben und zwar gleich vollständig in allen Zügen. — Die Anregung, besondere Frauenabtheile in den Vorortzügen einrichten zu lassen, glaubte der Präsident ablehnen zu müssen, da sie eine grosse Störung, namentlich bei starkem Sonntagsverkehr, hervorrufen würden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Januar d. J. in 14 Arbeitstagen 199 016 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 215 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 218 883 und auf den Arbeitstag 15 635 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar d. J. auf den Arbeitstag 1 420 und im ganzen 19 867 Doppelwagen oder 9,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Januar d. J. 33 284 Doppelwagen gegen 33 828, in Oberschlesien 67 562 Doppelwagen gegen 87 153 und in den drei Bezirken zusammen 299 862 Doppelwagen gegen 339 864 und war demnach im Saarbezirk 544 Doppelwagen oder 1,6 %, in Oberschlesien 19 591 Doppelwagen oder 22,4 % und in den drei Bezirken zusammen 40 002 Doppelwagen oder 11,8 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Im Januar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 374 299 Doppelwagen gegen 408 311, im Saarbezirk auf 58 915 Doppelwagen gegen 61 813, in Oberschlesien auf 129 493 Doppelwagen gegen 159 840 und in den drei Bezirken zusammen auf 562 707 Doppelwagen gegen 629 964 und betrug demnach im Ruhrbezirk 34 012 Doppelwagen oder 8,3 %, im Saarbezirk 2 898 Doppelwagen oder 4,6 %, in Oberschlesien 30 347 Doppelwagen oder 18,9 % und in den drei Bezirken zusammen 67 257 Doppelwagen oder 10,6 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901. Ein Theil des Ausfalles ist auf die kürzere Arbeitszeit von ½ Arbeitstag gegen Januar des vorigen Jahres zurückzuführen.

— **Der sächsische Eisenbahnrath** trat kürzlich in Dresden zu seiner 43. Sitzung zusammen. Unter Vorsitz des Generaldirektors v. Kirchbach wurde über folgende Gegenstände verhandelt. Der Eisenbahnrath nahm zunächst Mittheilungen entgegen über Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, die die Tarifirung folgender Artikel betrafen: Felle und Häute, flüssige Kohlensäure, Futtermehl, Grubenholz, Holz und Holzwaaren der Spezialtarife I und II, Spiritus, zur Denaturirung bestimmt, Lumpen, Mühlsteine und endlich Stein- und Beerenobst. In der zur Berathung stehenden Frage, ob landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III zu versetzen seien, sprach sich der Eisenbahnrath und zwar in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage der Generaldirektion gegen die Frachtermässigung aus. Nur eine Stimme war dafür.

Bezüglich der Tarifirung von Druckausschuss- und Briefumschlagpapier äusserte der Eisenbahnrath mit Mehrheit sich dahin, dass diese Papiersorten nicht unter den Tarifbegriff „Packpapier" und daher nicht in den Spezialtarif I gehörten. Beim Artikel „Maisstengelmehl" waren die Meinungen auch unter den Vertretern der Landwirthschaft über Werth und Zweckmässigkeit der beantragten Detarifirung sehr getheilt. Schliesslich stimmte man aber der Aufnahme des Artikels in den Spezialtarif III unter Anerkennung der Dringlichkeit des Antrages zu, empfahl aber die tarifarische Benennung „Maisstrohmehl".

Hierauf erfolgte eine Besprechung des Sommerfahrplanes, woran sich zahlreiche Wünsche über Eisenbahnverbindungen anschlossen. Nach Schluss der Sitzung fand ein gemeinsames Essen auf dem Hauptbahnhofe statt.

— **Der Verband der deutschen Bahnhofswirthe,** der 1 500 Mitglieder zählt, trat der „Nat.-Ztg." zufolge in Berlin zu seiner dritten Hauptversammlung zusammen, die aus allen Theilen des Reiches zahlreich besucht war. Dem Berichte des Vorstandes über das letzte Geschäftsjahr war zu entnehmen, dass der Verband mit einzelnen seiner Eingaben den erwünschten Erfolg gehabt hat, und dass namentlich der Automatenverkauf und der Verkauf von Ansichtskarten zugelassen sei. Nach Neufassung der Satzungen zum Zwecke der Erlangung der Rechtsfähigkeit beschäftigte sich der Verbandstag mit der Frage der Verschiedenheit der Preise für Getränke und Speisen. Nach den mit den Bahnhofswirthen geschlossenen Verträgen müssen diese den Bahnbeamten Vorzugspreise gewähren. In dieser Beziehung haben nun die Bahndirektionen neuerdings immer höhere Forderungen gestellt. So werden in einem Bezirk 0,4 l echtes Bier für 18 ₰, ein Glas Warmbier für 10 ₰ verlangt, den Bahnhofswirthen also für die Lieferung an die Beamten Preise vorgeschrieben, die kaum die Selbstkosten decken, ja diese noch übersteigen. Da die Verwaltung die zu fordernde Pacht nach dem Absatz taxirt, werden die Wirthe durch derartige Forderungen doppelt geschädigt. Man wünscht daher eine andere Regelung dieser Vorzugspreise, etwa auf der Grundlage, wie sie in einzelnen Betriebsinspektionsbezirken der Eisenbahndirektion Breslau bereits anerkannt ist. Der Verbandstag erörterte ferner die Frage der Errichtung einer Verbandssterbekasse, für welche die erforderlichen Grundlagen geschaffen werden sollen. Angeregt wurde weiter eine Ehrung treu dienenden Personals, wie sie in Gastwirthskreisen schon vielfach besteht. Der Bezirk Hannover befürwortete die grössere Berücksichtigung bewährter Bahnhofswirthe kleinerer Stationen bei der Vergebung der Wirthschaften auf grösseren Bahnhöfen. Der Bezirk Altona brachte Missstände zur Sprache, die sich bei Militärtransporten für Bahnhofswirthe gezeigt haben. Es sei einerseits vorgekommen, dass Militärzüge einfach Stationen durchfahren haben, auf denen für die Soldaten bestelltes Mittagessen bereit gehalten war, und man hat andererseits plötzlich Essen für 500 Soldaten verlangt, ohne dass vorher eine Bestellung erfolgt war. Man will sich um Abstellung dieser Missstände an das Kriegsministerium wenden und ist gern bereit, erforderliche Depeschenkosten u. dergl. zu tragen. Der Bezirk Cassel empfahl die grundsätzliche Einführung der Baarzahlung bei Waaren aller Art unter Erstrebung entsprechender Rabattgewährung. Auf Antrag des Bezirks Erfurt soll die Aufnahme der Verbandsmitglieder in den Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten angestrebt werden. Aus dem Bezirk Kattowitz wurde eine von der dortigen Eisenbahndirektion erlassene Verfügung, die den Schnapsverkauf während der Nachtstunden in den Wartesälen III. Klasse verbietet, zur Verhandlung gestellt. Der Erfolg eines Vorgehens gegen eine derartige, im Interesse weiter Volkskreise wohlgemeinte Verfügung wurde schon im Verbandsorgan in Frage gestellt. Aus dem Bezirk Erfurt lag endlich noch ein Antrag vor, zu dem stetigen Aufsteigen der Kohlensäurepreise Stellung zu nehmen. Mit dem Verbandstag war eine von etwa 50 Firmen beschickte Fachausstellung verbunden, die viel Beachtung fand.

Oesterreich.

— **Gegen die Erhöhung der Staatsbahntarife.** Eine Anzahl von Industriellen hat an das Abgeordnetenhaus und an den Ministerpräsidenten eine Eingabe gerichtet, in welcher gegen die angeblich geplante Erhöhung der Tarife auf den Staatsbahnen Stellung genommen wird. Die Eingabe beginnt mit dem Hinweise auf eine vom Industrierathe angenommene Resolution, in welcher dieser das Ersuchen stellt, das Handelsministerium wolle seinen amtlichen Einfluss gegen eine Erhöhung der Frachttarife geltend machen und bei dem Eisenbahnministerium dahin wirken, dass es von seiner bisherigen Tarifpolitik, durch welche es die Entwickelung der Industrie, des Handels und der Gewerbe in hohem Maasse ermöglicht und gefördert hat, nicht abgehen möge. Dieser Beschluss des Industrieraths sei durch Zeitungsnachrichten hervorgerufen worden, nach welchen das Eisenbahnministerium Vorbereitungen treffe, um eine allgemeine Erhöhung der gegenwärtig bestehenden Frachttarife auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen durchzuführen. Diese Zeitungsnachrichten haben das Vorhaben

des Eisenbahnministeriums in Zusammenhang gebracht, mit den Vorkommnissen im Abgeordnetenhause hinsichtlich des daselbst ausgesprochenen Wunsches, die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung von der Regierung wieder aufgenommen zu sehen.

Dass solche Absichten des Eisenbahnministeriums bestehen, scheine, wie die Eingabe hervorhebt, daraus zu erhellen, dass seit dem Bestande des staatlichen Betriebes der Eisenbahnen in diesem Jahre zum ersten Male der „Allgemeine Generalgütertarif" nicht am 1. Januar erschienen sei, sondern, wie amtlich verlautet, erst vor 1. Juli erscheinen werde. Wahrscheinlich bestehe die Absicht, die geplanten erhöhten Tarife in den bisher ausgebliebenen Generalgütertarif noch aufzunehmen. Von berufener Seite seien sämmtliche österreichischen industriellen Körperschaften auf diese Vorkommnisse aufmerksam gemacht, und es stehe ausser Zweifel, dass, gleich wie der Industrierath und einzelne Körperschaften zu der genannten Absicht des Eisenbahnministeriums bereits Stellung genommen haben, auch alle anderen Körperschaften, wie immer, so auch bei diesem Anlasse ihre Pflicht voll erfüllen werden.

In der Erinnerung der gegenwärtigen Generation lebe kein Regierungschef, von welchem die Industriellen mit so aufrichtiger Ueberzeugung sagen können, es sei der Leiter der Regierung ein warmer Freund der Industrie und der Industriellen, wie dies dem jetzigen Ministerpräsidenten gegenüber gesagt werden kann und gesagt werden muss. Gleichwohl ergebe sich auch unter der jetzigen Regierung leider öfter, als es für die Entwickelung der Industrie zweckdienlich ist, die Nothwendigkeit, gegen durchgeführte oder geplante Maassnahmen der Regierung Stellung zu nehmen. Ein solcher Plan, gegen welchen mit aller Entschiedenheit Verwahrung eingelegt werden müsse, sei die Absicht, von dem bisherigen Wege in der Tarifpolitik des Staates abzuweichen, um, was ja bei Durchführung dieses Planes ausser Frage steht, den Staatsbahnbetrieb zu einem fiskalischen Werkzeuge zu gestalten. Industrie und Gewerbe müssten der Stunde fluchen, in welcher der Entschluss der Verstaatlichung der Privatbahnen gefasst worden ist, wenn der Staatsbahnbetrieb aufhören würde, ein Behelf für die Entwickelung der heimischen Produktion zu sein und anstatt dessen ein Werkzeug in den Händen der staatlichen fiskalischen Gewalten würde. Diese Ansicht und diesen Ausspruch näher zu begründen, hiesse thatsächlich Eulen nach Athen tragen.

Die Industriellen begreifen es übrigens ganz gut, wenn seitens des Finanzministeriums unaufhörlich dahin gedrängt wird, den österreichischen Staatsbetrieb ertragfähiger zu gestalten. Es sei auch den Industriellen vollkommen begreiflich, wenn strebsame Beamte und Fachleute in gleicher Richtung unaufhaltsam thätig sind. Weniger verständlich sei es, wenn Berufspolitiker des Abgeordnetenhauses den Staatsbahnbetrieb zu einem Politikum machen wollen, um einerseits nationale Wünsche zu begünstigen, andererseits, um solche Wünsche wieder zu verdrängen oder um der bekannten sozialpolitischen Bethätigungen wegen in dieser Richtung ein übriges thun zu müssen vermeinen.

Es werde seit der Einführung des Staatsbahnbetriebes in Oesterreich über diesen Betrieb viel gesprochen und geschrieben, leider viel mehr, als oft von Sprechern und Schreibern der Sache verstanden wird. Die von dem verstorbenen Abg. Dr. Kaizl mit 130 000 000 Kr. bezeichnete Höhe des Fehlbetrages des Staatsbahnbetriebes sei unrichtig. Der Fehlbetrag betrage höchstens 80 000 000 Kr. Die Tarife seien nicht, wie dieser verstorbene Abgeordnete behauptet hat, im Laufe der Jahre erniedrigt, sondern sie seien umgekehrt seit der Einführung des staatlichen Betriebes dreimal wesentlich erhöht worden. Es sei auch unrichtig, dass die Staatsbahntarife im allgemeinen niedriger als jene der Privatbahnen sind. Ein fachlich sehr richtiger Artikel des Centralorganes der österreichischen Arbeitgeber weise nach, dass z. B. die Klasse II der österreichischen Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft wesentlich wohlfeiler sei, als die entsprechende Klasse der Staatsbahnen, dass die Klasse I ab 175 km auf der österreichischen Nordwestbahn billiger sei als der entsprechende Tarif der Staatsbahnen und dass die Klasse A der Staatseisenbahngesellschaft sowie die Sätze des Spezialtarifes 3 der österreichischen Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft nahezu gleich seien mit den Tarifen der Staatsbahnen.

Die Eingabe weist ferner auf einen Thatumstand hin, aus welchem hervorgehe, in welcher Richtung eine Reform des Staatsbahnbetriebes durchzuführen wäre. Die Verwaltung der Staatsbahnen habe in ihren Werkstätten, in welchen viele Tausende von Arbeitern beschäftigt sind, Arbeiten durchführen lassen, welche vordem von der Privatindustrie hergestellt wurden. Hinsichtlich des finanziellen Erfolges dieser Maassnahme wird die Aufrichtigkeit des Eisenbahnministers angerufen und an ihn die Bitte gestellt, er möge im Parlament oder sonst in öffentlicher Weise eingestehen, dass dieser Wechsel in der Herstellungsart von sehr traurigen Folgen für die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes begleitet sei. Persönlich habe der Eisenbahnminister dieses Eingeständniss bereits gemacht. Auch der Umstand, dass in diesen Werkstätten die Akkordarbeit abgeschafft wurde, hänge mit diesen traurigen Ergebnissen im Betriebe der Staatsbahnwerkstätten zusammen. Auch der Umstand, dass der Staatsbahnbetrieb gewissermaassen nicht das Herz hat, sich gründlich zu modernisiren, dass er mit ungenügenden Hilfsmitteln, nicht ausreichenden und hinsichtlich des Fassungsraumes veralteten, unbeholfenen Wagen und Lokomotiven arbeite, dass der Fahrpark jahraus jahrein, mehr als ziffermässig zulässig wäre, reparaturbedürftig, dass die Bahnhöfe nicht zureichend sind, dass vielfach ein zweckloses und unnützes Herumarbeiten sich abspiele, auch diese Umstände wirken auf die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen höchst verderblich. Reformen, durchgreifende gründliche Reformen auf diesem Gebiete müssten weit bessere, dauerndere Abhilfe bringen, als das Mittel der Erhöhung der Tarife, das ja nur scheinbar und in einzelnen Fällen einen finanziellen Erfolg erzielen könne, in den weitaus meisten Fällen aber einen geradezu umgekehrten Erfolg habe, weil ja Produktion und Verkehr bei Anwendung dieser Mittel unbedingt zurückgehen müssen.

Das von den früheren österreichischen Regierungen unternommene Verstaatlichungswerk der Privatbahnen sei von der industriellen und landwirthschaftlichen Produktion des Staates gewiss freudig begrüsst worden. Diese Freude habe sich an der 10jährigen Praxis allerdings einigermaassen abgekühlt. Die Eingabe betont nun, dass die Industriellen jeden weiteren Verstaatlichungsgedanken von Privatbahnen streng von sich weisen müssten, wenn die Weiterführung der Verstaatlichung, sei es Ursache, sei es Ausrede, dafür sein sollte, um mit einer Steigerung der staatlichen Frachtentarife oder mit sonstigen Erschwerungen der Benutzung des staatlichen Bahnbetriebes vorzugehen.

Die Eingabe schliesst mit der Bitte an den Ministerpräsidenten, die von dem Industrierath zur Annahme gelangte Resolution wohlwollend zur Kenntniss nehmen zu wollen und das Eisenbahnministerium anzuweisen, gemäss dieser Entschliessung in der Sache vorzugehen.

In der an das Abgeordnetenhaus gerichteten Eingabe wird die Bitte gestellt, das Abgeordnetenhaus wolle die Eingabe der Regierung zur vollen Würdigung abtreten und ihren Wortlaut in das stenographische Protokoll des Hauses aufnehmen.

In Erwiderung auf die besprochene Eingabe hinsichtlich der Staatsbahntarife wird halbamtlich folgendes mitgetheilt:

„In dem von mehreren Blättern veröffentlichten Wortlaut einer Eingabe, die angeblich von einer grossen Anzahl namentlich angeführter Industriefirmen an die Regierung und das Abgeordnetenhaus gerichtet werden soll, um gegen eine Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife sowie bedingungsweise gegen eine Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung Stellung zu nehmen, finden sich verschiedene Angaben und Ausführungen, welche, wiewohl der Inhalt der Eingabe durch die Erklärungen des Eisenbahnministers im Budgetausschusse überholt erscheint, einer Aufklärung und Berichtigung bedürfen.

Es wird daselbst die Behauptung aufgestellt, dass die Verwaltung der Staatsbahnen jetzt in ihren Werkstätten Arbeiten durchführen lasse, die vordem von der Privatindustrie hergestellt wurden. Thatsächlich hat Umfang und Anzahl der in den Staatsbahnwerkstätten ausgeführten Neuherstellungen, die übrigens lediglich zur Beschäftigung der Arbeiter in Zeiten verminderten Reparaturbedarfes dienten, in den letzten Jahren wesentlich abgenommen. An Ersatzgüterwagen — den einzigen Neubauten der Staatsbahnwerkstätten — wurden nämlich in den Jahren 1898—1901: 50, 34, 27, 11 Stück hergestellt, während von der Privatindustrie im gleichen Zeitraume 3 520, 1 939, 2 939, 1 530 Güterwagen für die Staatsbahnen geliefert wurden. Die von jeher bestandene Erzeugung gewisser Ersatzbestandtheile für Fahrbetriebsmittel in eigener Verwaltung wurde in den letzten Jahren in keiner Weise ausgedehnt. Da hiernach ein Wechsel in der Beschaffungsart von Bedarfsartikeln bei den Staatsbahnen überhaupt nicht stattgefunden hat, hatte der Eisenbahnminister keinen Anlass, sich über die finanziellen Folgen einer solchen Aenderung auszusprechen, und ist die Behauptung der Eingabe über eine private Aeusserung des Ministers in dieser Hinsicht vollständig unzutreffend. Ebenso grundlos wie die besprochene Angabe ist die aus dem Umstande, dass der von den Staatsbahnen herausgegebene Generalgütertarif ab 1902 statt wie bisher am 1. Januar fortan erst am 1. Juli zur Ausgabe gelangt, abgeleitete Schlussfolgerung, dass diese Aenderung mit der beabsichtigten Tariferhöhung zusammenhinge. In Wirklichkeit beruht der geänderte Kundmachungstermin auf typographischen Rücksichten, welchen anlässlich der Erneuerung des Abkommens über den Druck dieser umfangreichen und kostspieligen Verlautbarung Rechnung getragen werden musste.

Zur Beleuchtung der weiteren in der Eingabe enthaltenen Beschwerde über den als verderblich bezeichneten Umstand, dass der Staatsbahnbetrieb mit gänzlich ungenügenden Hilfsmitteln, insbesondere nicht ausreichenden veralteten Wagen arbeite, mag die Thatsache dienen, dass die österreichischen

Staatsbahnen seit 1898 — also in den letzten vier Jahren — nicht weniger als 88 Lokomotiven, 300 Personenwagen sowie 1052 Dienst- und Güterwagen moderner Bauart mit einem Aufwande von rund 13000000 Kr. als Ersatz für ausser Verkehr gesetzte Fahrbetriebsmittel beschafft haben. Im gleichen Zeitraume betrug die Neubeschaffung für Fahrparksvermehrungen 561 Lokomotiven, 993 Personenwagen, 8876 Dienst- und Güterwagen im Gesammtanschaffungswerthe von rund 91000000 Kr. Diese Zahlen sowie die umfassenden, zum Theil auf Rechnung der folgenden Jahre durchgeführten Bestellungen für Ersatz und Vermehrung im Jahre 1902 beweisen wohl schlagend, wie nachhaltig und ausgiebig die Staatseisenbahnverwaltung an der Neugestaltung ihres Fahrparkes arbeitet und dass in dieser Hinsicht schon jetzt namhafte Erfolge erzielt sind."

— **Die Bauausschreibung für den Wocheiner Tunnel** verlautbart die „Wiener Zeitung". Der Tunnel erhält bekanntlich eine Länge von 6300 m und wird zweigleisig hergestellt. Ausgeschrieben werden ferner die Unterbauten und die Beschotterung der beiden an die Tunnelmündungen anschliessenden 1970 m langen offenen Bahnstrecken. Der Durchschlag des Sohlstollens hat längstens bis 1. Februar 1905 zu erfolgen. Die Angebote sind bis zum 8. März unter Beibringung einer Bürgschaft von 1000000 Kr. zu überreichen.

— **Explosion eines Lokomotivkessels.** In Deutsch-Landsberg (Station der im Betriebe der Südbahn stehenden Graz-Köflacher Eisenbahn) ist am 2. d. Mts. der Kessel einer Güterzuglokomotive geplatzt. Bei diesem Unglücke haben der Lokomotivführer sowie drei andere Bahnbedienstete das Leben eingebüsst. Der Unfall ereignete sich bei einem Güterzuge, welcher in der Station Deutsch-Landsberg vor dem Güterschuppen wegen Einladen von Frachtgütern hielt. Der Lokomotivführer und der Heizer waren auf ihren Posten auf der Maschine, ein Zugbegleiter stand auf dem Trittbrett eines Wagens und ein Bahnarbeiter neben der Lokomotive. Der Lokomotivführer machte sich eben zur Ausfahrt bereit. Plötzlich erzitterte die Luft unter einem furchtbaren Schlage. Der Kessel der Güterzuglokomotive war in die Luft geflogen. Grosse Eisenstücke wurden mehrere hundert Meter weit geschleudert und bohrten sich dann tief in die Erde. Der Kessel stieg senkrecht empor, überschlug sich in der Luft, schlug in dem 200 m entfernten Garten einer Zündwaarenfabrik auf den Boden auf, prallte dort ab, überschlug sich abermals und bohrte sich ein grosses Stück von der ersten Auffallstelle in den Boden ein. Von der Lokomotive waren nur die Räder übrig geblieben, und in der Gleisanlage, wo sie stand, war eine tiefe Grube aufgerissen. Der Tender und die folgenden Wagen wurden nicht ganz zertrümmert, sondern nur stark beschädigt. Der Rauchfang der Lokomotive war gleichfalls in die Höhe geschleudert worden und hatte beim Niederfallen das Dach des Magazins durchschlagen. Sonst wurde dieses Gebäude nicht beschädigt. Der Zugverkehr hat keine Störung erfahren. Wie die Direktion der Südbahngesellschaft mittheilt, dürfte die Explosion des erst im Jahre 1898 vollständig neu gebauten Kessels durch mangelhafte Wasserzuführung seitens des Maschinenpersonals verursacht worden sein.

— **Lokalbahn Brünn-Lösch.** Die sehr volkreichen Gemeinden in unmittelbarer Nachbarschaft von Brünn (Schimitz, Julienfeld, Lösch) entbehren noch immer einer Bahnverbindung mit der Fabrikstadt. Grosse industrielle Unternehmungen, die Steinbrüche und Thonlager würden der Bahn einen erheblichen Ertrag sicherstellen. Zur Sommerzeit wird die Umgebung von Lösch mit dem reizenden Marienthale, welche einen Theil der mährischen Schweiz mit sehr schönen Wäldern und interessanten Spaziergängen bildet, mit Vorliebe von zahlreichen Ausflüglern besucht, ist jedoch, trotzdem sie so nahe bei Brünn liegt, wegen schlechter Verbindungen noch immer zu wenig bekannt. Zur Verwirklichung dieses Bahnprojektes wurden seitens der betheiligten Gemeinden vorbereitende Schritte eingeleitet.

— **Kommerzialrath Zipperling,** Direktor der Simmeringer Wagenfabrik, feierte dieser Tage sein 50jähriges Dienstjubiläum und war bei diesem Anlass Gegenstand vieler herzlicher Glückwunschkundgebungen. Unter anderen erschien der Verwaltungsrath der Simmeringer Wagenfabrik unter Führung des Präsidenten und sprach dem Jubilar die vollste Anerkennung für die besonderen Verdienste aus, die er sich um das von ihm geleitete Unternehmen erworben hat. Kurz darauf kam eine Abordnung, die in Vertretung der österreichischen Wagenfabriken den Jubilar beglückwünschte. Die Arbeiterschaft überreichte eine künstlerisch ausgeführte Adresse, in welcher den innigsten Sympathien für den Direktor Ausdruck verliehen war. Der Eisenbahnminister richtete an den Jubilar ein Glückwunschschreiben, in welchem es heisst: „Es gereicht mir zur aufrichtigen Freude, Euer Hochwohlgeboren namens der Staatseisenbahnverwaltung wärmstens zu beglückwünschen und zugleich dankend der Allerhöchstenorts wiederholt gewürdigten Verdienste zu gedenken, welche Euer Hochwohlgeboren sich durch die fortgesetzte Pflege erspriesslicher geschäftlicher Beziehungen zwischen dem Ihrer Leitung unterstellten Unternehmen und den österreichischen Staatsbahnen auch um die Interessen der letzteren erworben haben."

Ungarn.

— **Lokalbahn Saroksár-Bugje.** Die Interessenten dieser geplanten, 22,88 km langen Lokalbahnlinie haben deren Ausbau beschlossen. Die Lokalbahn wird von der Station Saroksár der Hauptlinie Budapest-Saroksár-Maria-Theresiopel-Semlin-Belgrad der ungarischen Staatsbahnen und der Lokalbahn Budapest-Saroksár-Haraszti-Ráczkeve ausgehen. Die Baukosten dieser als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 1435400 Kr. (für 1 km 62956 Kr.) festgestellt.

— **Die Kanalfrage in Ungarn.** Geheimerath Hieronymi hat dieser Tage im ungarischen Ingeniör- und Architektenverein einen Vortrag über die Kanalfrage gehalten. Zu Beginn seiner Darlegungen erörterte der Redner in Kürze die Gründe, welche die Kanalfrage nicht nur in den Fachkörperschaften, sondern auch in der öffentlichen Meinung des ganzen Landes in Fluss gebracht haben. Als der österreichische Plan, nach welchem die Donau mit Benutzung der Moldau mit der Oder verbunden werden soll, greifbare Gestalt annahm, neigte sich die öffentliche Meinung Ungarns der Auffassung zu, Ungarn solle die Verbindung der Donau mit der Oder, mit Benutzung des Waagflusses, verwirklichen. Redner habe diesem Plane gegenüber der Ansicht Ausdruck verliehen, dass das Interesse Ungarns den Bau der Alföldkanäle und in erster Reihe des Donau-Theisskanals erfordere. Durch dieses Kanalnetz würde die billige Beförderung der ungarischen Erzeugnisse von dem Alföldgebiet nach den ungarischen Hauptabsatzplätzen, den österreichischen nordwestlichen Provinzen, gesichert werden. Dieses Ziel wäre nun durch die Schiffbarmachung der Theiss und ihrer Nebenflüsse sowie den Bau des Donau-Theisskanals und die weitere Beförderung auf der Donau und den österreichischen Kanälen zu erreichen. Die Einwendungen gegen diese Ansicht seien vornehmlich zweierlei Art: man wendete ein, dass billige Frachtpreise auch durch die Herabsetzung der Eisenbahntarife zu erreichen wären, demgemäss der kostspielige Bau von Kanälen überflüssig sei; eine Gruppe von Freunden der Wasserwege erklärte sich gegen das Kanalnetz im Alföld und forderte dagegen die Errichtung eines Kanals zum Meere, zur Hafenstadt Fiume, um Ungarn einen von allen anderen Staaten unabhängigen Ausfuhrweg zu sichern.

Auf die im Ingeniör- und Architektenverein stattgefundenen Berathungen über die Wasserstrassenfrage übergehend, erkannte der Redner an, dass die Frage der Kanalbauten sowie der Entwickelung der Wasserstrassen überhaupt durch diese Verhandlung nach vielen Richtungen geklärt worden sei. Seiner Meinung nach lasse sich die Ansicht der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder dieses Vereins in folgendem zusammenfassen:

„1. Auf eine jeden Zweifel ausschliessende Weise wurde festgestellt, dass die Frachtkosten mittelst Eisenbahn für 1 tkm 2 bis 5 h., mittelst Schiff 1 h. betragen. In diesen Selbstkostensätzen sind weder die Zinsen der Anlagekosten der Eisenbahnen, noch der schiffbaren Wasserstrassen enthalten. Der Durchschnittsfrachtsatz der ungarischen Eisenbahnen betrug im Jahre 1889 für 1 tkm 4,46 h., hiervon entfielen 2,5 h. auf die Selbstkosten des Transportes und 1,96 h. auf die Verzinsung der Anlagekosten. Die Durchschnittsselbstkosten der Schiffsfracht betrugen für 1 tkm 1 h.

2. Die Entwickelung des Wasserstrassennetzes ist nicht nur im Interesse der Ausfuhr von Rohstoffen wünschenswerth, sondern auch im Binnenverkehr für zahlreiche Waaren erforderlich, welche vermöge ihres geringen Werthes die Eisenbahnfrachtsätze nicht ertragen können.

3. In erster Reihe wäre der Donau-Theisskanal zu bauen und der Oberlauf der Theiss sowie deren Nebenflüsse, besonders die Körösflüsse und die Maros schiffbar zu machen, um dem sich entwickelnden Verkehr eine Strasse nach Budapest und gegen den Westen zu öffnen.

4. Es ist wünschenswerth, den Verkehr zwischen Fiume und dem Binnenlande möglichst zu erleichtern und die Fracht bis zur See thunlichst wohlfeil zu gestalten. Die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder gewann jedoch die Ueberzeugung, dass es unmöglich sei, durch den Karst einen Kanal anzulegen, da die Bodenverhältnisse überaus schwierig sind und die Anlage zu kostspielig wäre. Doch sei es wünschenswerth, in der Richtung nach Fiume einen Verkehr zu schaffen und es zu ermöglichen, dass die Waaren thunlichst lang den Wasserweg benutzen und

an einem geeigneten Punkte die Umladung vom Schiff auf die Bahn ermöglicht werde. Zu diesem Zwecke wäre der Kanal Vukovár-Samac zu bauen, welcher mit verhältnissmässig geringen Kosten die natürliche Schiffsstrasse der Donau und der Save um 400 km verkürzt.

5. Die überwiegende Mehrheit der Mitglieder war darin einig, dass die Schaffung von Wasserstrassen in diesem Rahmen und in dieser Reihenfolge dem Staate keine unerschwinglichen Lasten auferlege."

Redner glaubt nicht, dass die öffentliche Meinung in dieser Frage mit den Ansichten der Mehrheit der Vereinsmitglieder einverstanden sei. Redner beschäftigte sich sodann in erster Reihe mit der Erforschung der seiner Ansicht nach irrigen Auffassungen, welche in einem Theile der öffentlichen Meinung obwalten, und mit deren Widerlegung. Die öffentliche Meinung sei von der Nothwendigkeit des Baues von Kanälen nicht überzeugt, weil sie der Ansicht ist, dass es nach dem Ausbau des ungarischen Eisenbahnnetzes nicht nothwendig sei, ein unvollkommeneres Verkehrsmittel, Kanäle, zu schaffen. Hierher gehöre der Einwand, dass auch auf den schiffbaren ungarischen Flüssen kein Verkehr herrsche, es somit überflüssig sei, auch noch Kanäle zu bauen. Schliesslich werde auch die Besorgniss ins Treffen geführt, dass das Gleichgewicht des Staatshaushaltes durch den Bau von Kanälen leiden könnte.

Der Einwand, dass der Bau von Kanälen nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes einen Rückschritt bedeute, sei nicht stichhaltig. Im Auslande sei das Strassen-, das Wasserstrassen- und Kanalnetz schon vollendet gewesen, als die Zeit der Eisenbahnen anbrach, welche die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der Strassen und Wasserstrassen nicht im entferntesten berührte. In Ungarn sei der umgekehrte Weg eingeschlagen worden: das Eisenbahnnetz sei geschaffen worden, ohne dass ein Netz von Wasserstrassen vorhanden gewesen wäre. Dies müsse nun eingeholt werden. Redner besprach sodann die Entwickelung des Wasserstrassennetzes im Westen, in Deutschland und Frankreich, und führt den Beweis für die überaus wichtige Rolle, die daselbst den Kanälen zufällt. In Russland, Amerika und Australien, wo ähnliche Verhältnisse wie in Ungarn herrschen und mit dem Bau des Eisenbahnnetzes begonnen wurde, werden nun fieberhafte Anstrengungen unternommen, um auf dem Gebiete des Kanalbaues das Versäumte nachzuholen.

Auf dem Gebiete des Baues von Wasserstrassen sei übrigens Ungarn keineswegs vollständig müssig gewesen. Nach den Schlussrechnungen für das Jahr 1900 betrage die zur Schiffbarmachung ungarischer Flüsse verausgabte Summe 180 500 000 Kronen. Als thatsächliches Ergebniss dieser Arbeiten verfüge Ungarn nun über die folgenden schiffbaren Wasserstrassen: die Donau sammt Nebenflüssen 1 033 km, die Theiss von Szolnok nach Titel 338 km, die Drau von Barcs bis zur Donau 140 km, die Drau von Szissek bis zur Donau 604 km, der Franzenskanal 235 km, der Plattensee 121 km, zusammen 2 471 km.

Die Länge der schiffbaren Flüsse betrage nur 15 % der Länge der Eisenbahnen; der Schiffswaarenverkehr belaufe sich jedoch auf 28 % des Eisenbahnfrachtenverkehres. Schon diese Ziffern ergeben die Unrichtigkeit der Ansicht, dass die ungarischen Wasserstrassen keinen in Betracht zu ziehenden Waarenverkehr hätten und dass nach dem Ausbau der Eisenbahnen der Schiffsverkehr seiner Geringfügigkeit halber zu vernachlässigen wäre. Im Gegentheil: die Wasserstrassen vermitteln im Verhältnisse ihrer Kilometerlänge einen grösseren Verkehr als die Eisenbahnen; mit anderen Worten: jedes neugebaute Kilometer Wasserweg vermittle einen grösseren Waarenverkehr, als ein Kilometer Eisenbahn. Ein weiterer Vortheil sei es, dass die Wasserfracht billiger ist als die Bahnfracht und dieses Ergebniss mit einer geringeren Belastung des Staates erreichbar ist.

Nachdem Redner die Einwände gegen den Bau von Kanälen und gegen die Schiffbarmachung von Flüssen widerlegt hatte, führte er auch den Nachweis, dass für die aufzuwendenden Kapitalien ein Ertrag erzielt werden könne. Er schloss mit dem Ausdrucke der Ueberzeugung, dass jene österreichischen Kanäle, welche Nordböhmen mit der Donau verbinden, Ungarn nicht schaden, sondern nützen werden, wenn auch Ungarn das Netz der schiffbaren Wasserstrassen ausbaue, denn die österreichischen Kanäle werden nicht nur österreichische Waaren befördern, sondern auch Ungarn werde sie benutzen können, um seine Waaren nach Oesterreich und dem Deutschen Reich zu befördern.

Uebrige europäische Länder.

— **Ueber den elektrischen Betrieb auf den Mailänder Vorortbahnen der Mittelmeerbahngesellschaft** hielt am 28. Januar d. J. im Verein deutscher Maschineningeniöre der Regierungsbaumeister a. D. Pförr von der Union-Elektrizitätsgesellschaft in Berlin einen Vortrag. Er kam dabei auch auf die Thatsache zu sprechen, dass bekanntlich Italien sehr arm an Kohlen, dagegen sehr reich an Wasserkräften ist und es daher erklärlich sei, dass die Erfolge der elektrischen Strassenbahnen in Italien viel kräftiger als anderswo die Frage anregten, ob es vortheilhaft sei, den elektrischen Betrieb auch auf den eigenen Vollbahnen, und zwar zunächst auf den Lokalbahnen, einzuführen und hiermit die billigen Wasserkräfte an Stelle der theueren, vom Auslande zu beziehenden Kohlen für die Arbeitsleistung zu verwerthen.

Aus diesem Grunde beauftragte die italienische Regierung denn auch schon im Dezember 1897 einen Ausschuss mit der Untersuchung über diese Frage und mit der Ausarbeitung geeigneter Vorschläge. Dieser Ausschuss, der aus Beamten des Staates und der beiden grossen Eisenbahngesellschaften, der Mittelmeer- und der adriatischen Eisenbahn, zusammengesetzt war, empfahl, mehrere Systeme praktisch zu erproben. Die genannten beiden Eisenbahngesellschaften erklärten sich hierzu bereit und es wurde beschlossen, dass die Mittelmeergesellschaft einen elektrischen Betrieb mit Akkumulatorenwagen auf der Strecke Mailand-Monza einrichten sollte. Die adriatische Gesellschaft übernahm die Einrichtung eines Akkumulatorenbetriebes auf der Linie Bologna-St. Felice, eines Drehstrombetriebes mit Oberleitung auf der Linie Lecco-Colico-Sondrio bezw. Chiavenna sowie eines Gleichstrombetriebes mit dritter Schiene und Oberleitung auf der Linie Rom-Frascati. Bereits am 8. Februar 1899 eröffnete bekanntlich die Mittelmeergesellschaft den elektrischen Betrieb auf der 13 km langen Linie Mailand-Monza. Alsbald folgte die adriatische Gesellschaft mit der 42 km langen Strecke Bologna-St. Felice. Der Ausbau der Linie Rom-Frascati wurde aufgegeben. Dafür entschloss sich die Mittelmeergesellschaft dazu, das 130 km lange Netz Mailand-Gallarate-Varese-Porto Ceresio-Laveno-Arona auszubauen; von diesem Netz ist die Hauptstrecke von Mailand bis Varese am 14. Oktober 1901 dem Betriebe übergeben worden.

Der Vortragende verbreitete sich an der Hand von Zeichnungen, Uebersichts- und Fahrplänen eingehend über die Ausgestaltung der beiden fertig gestellten Linien der Mittelmeergesellschaft sowie über deren Betrieb. Besonderes Interesse beanspruchen neben der eigentlichen Bahneinrichtung die zur Erzeugung des elektrischen Stromes dienenden Kraftwerke, die theils mit Dampf, theils mit Turbinen betrieben werden.

Auf der Strecke Mailand-Gallarate-Varese ist auf den Vorschlag der ausführenden Elektrizitätsfirma, der Compagnie Thomson-Houston de la Mediterranée, das Zugsteuerungssystem der General Electric Company zur Erprobung eingeführt, ein System, das auch über kurz oder lang auf den deutschen Bahnen vorgeführt werden wird und das der Vortragende eingehend erläuterte.

— **Normaler Verlust bei den mit der Eisenbahn beförderten Gütern in Russland.** Unter dieser Ueberschrift führt die amtliche „Handels- und Industriezeitung" in ihrer Nr. 285 aus, dass im Jahre 1887 vom Eisenbahnrath die Grenzen, innerhalb deren ein sogen. normaler Verlust ohne Entschädigungsverbindlichkeiten zulässig ist, sehr weit gezogen worden waren. Ausgehend von dem Gedanken, dass unverpackte Güter zum Theil leicht eintrocknen, zum Theil leicht verschüttet werden, hat man sich bestimmen lassen, z. B. bei Salz, Erz, Düngemitteln und Boden, ebenso bei Steinkohlen in Wagenladungen 3 % und wenn diese Güter unterwegs umgeladen werden müssen, weil sie von einer breitspurigen auf eine schmalspurige Bahn übergehen, sogar 4 % als zulässigen Verlust festzusetzen, für den die befördernde Eisenbahn nichts zu verantworten hat. Dieser Maassstab war damals, wie die Zeitung bemerkt, mehr willkürlich, nach Augenmaass, nicht aber auf Grund eingehender Versuche und ausgiebiger Erfahrung gewählt worden. Natürlich gab dieses den Waareneigenthümern Anlass zu Beschwerden und Verdächtigungen, indem sie behaupteten, dass einzelne Stationen diese weitgehenden Bestimmungen in ihrem Interesse ausbeuteten.

Um diesen Verdächtigungen entgegentreten zu können, ist nun auf Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten eine Reihe praktischer Versuche angestellt worden, um festzustellen, innerhalb welcher Grenzen sich thatsächlich dieser sogenannte normale Verlust bewegt. Zu dem Zwecke sind beobachtet worden auf der Jekaterinen- und Südwestbahn Kohlen- und Erztransporte, auf den Südostbahnen Salz-, Düngemittel- und Erztransporte und auf der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn Salztransporte.

Die Versuche hatten das nachfolgende Ergebniss, wobei vorausgeschickt wird, dass in ausgiebigster Weise dafür gesorgt worden ist, dass sowohl das Gewicht zuverlässig ermittelt, als auch die Möglichkeit des Diebstahls ausgeschlossen worden ist. Steinkohlen ergaben nach 25 tägiger Transportdauer einen Verlust von durchschnittlich 2 %, wenn sie feucht, unmittelbar aus dem Schachte zur Verladung kamen, feinere Kohlen hatten 2,3 %, grosse Kohlen 1,9 %, trockene, aus den Beständen verladene Kohlen gegen $^2/_3$ % Verlust. Erze verloren 0,5—1 %,

Düngemittel bis 2 %, Erze nach den Ermittelungen der Südwestbahnen 1—2 %, dagegen nach den Ermittelungen der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn nach einer Transportstrecke bis 1 000 Werst (sogar während der Sommerhitze) weniger als 1 %, endlich Holzkohle — infolge des leichten Zerstäubens — bis 3 %.

Auf Grund der Ergebnisse der angestellten Versuche beschloss nunmehr der Minister der Verkehrsanstalten, bei dem Eisenbahnrathe zu beantragen, die Bestimmungen, wie sie im Jahre 1887 getroffen worden sind, an der Hand der Erfahrung und der bei den Versuchen gefundenen Verhältnisszahlen die Verlustgrenzen zu ändern. Der Minister hat sich jedoch nicht entschlossen, bis auf die unterste Grenze hinunter zu gehen, vielmehr ist nur in Vorschlag gebracht worden, die Grenzen des zulässigen sogen. normalen Verlustes wie folgt festzusetzen: 1. für Salz, Erz, Düngemittel in vollen Wagenladungen und unverpackt bis 2 %; 2. für Antrazit, Koks, Steinkohle, Briketts, Torfkohle und trockenen Kuhmist (als Heizmaterial) bis 2 %; 3. für Boden, Torf und Holzkohle bis 3 %; 4. sofern eine Umladung nothwendig geworden ist, weil das Spurmaass gewechselt hat, für die Transportartikel zu 1. und 2. bis 3 %, zu 3. bis 4 %.

Findet dieser Vorschlag die Zustimmung des Eisenbahnrathes, so werden die betheiligten Transportinteressenten wenigstens vor übergrossen Verlusten in Zukunft geschützt, aber andererseits allerdings die Eisenbahnverwaltungen voraussichtlich zu Entschädigungszahlungen in höherem Maasse als bisher verpflichtet sein.

Aber auch bei dieser Gelegenheit, wie so überaus häufig in Russland, wird schleunigst darauf gesonnen, wie das, was mit der einen Hand gegeben worden, mit der anderen Hand genommen werden kann. Der Artikel des amtlichen Blattes schliesst nämlich mit dem Hinweise darauf, dass im Ministerium in Erwägung gezogen worden sei, als eine Art Ausgleich für die in Aussicht stehenden Verluste der Eisenbahnen infolge von Entschädigungszahlungen die Bestimmungen über den frachtfreien Transport von Uebergewicht über die Tragfähigkeit des Wagens hinaus bei den vorbezeichneten Gütern abzuändern. Die in dieser Beziehung maassgebenden Bestimmungen sind am 26. Juli 1896 im Konseil für Tarifangelegenheiten festgesetzt und haben bisher zu Anständen und Missbräuchen, soweit bekannt geworden, nicht geführt.

— **Die Linienführung der russischen Nordbahn.** Das Wyschnewolotschok-Kanalsystem verbindet bekanntlich den Wolchow mit der Newa, so dass St. Petersburg die Zufuhren des Wolchow und seiner Nebenflüsse zugeführt erhalten kann. Die Schifffahrt auf dem Wolchow selbst ist jedoch durch die dicht an seiner Mündung befindlichen Stromschnellen ungemein erschwert und würde deren Beseitigung durch Sprengung allzu grosse Ausgaben verursachen und damit eine Verzinsung des Anlagekapitals von vornherein ausschliessen. Um diese Güter dennoch nach Petersburg schaffen zu können, müssen daher andere Wege ausfindig gemacht werden. Beim Bau der Nordbahn tritt nun die Frage in den Vordergrund, ob diese den Wolchow oberhalb oder unterhalb der Stromschnellen überschreiten soll. Geschieht ersteres, so würde der Bahn damit die Möglichkeit gegeben sein, die auf dem Flusse angeführten Güter nach Petersburg zur Weiterbeförderung aufzunehmen, während im entgegengesetzten Falle diese Frachten der Bahn kaum zufallen würden. Wie diese wichtige Frage gelöst werden soll, darüber scheint z. Zt. an maassgebender Stelle ein Beschluss noch nicht gefasst worden zu sein. Bisher ist nur das Gerücht durch die Presse verbreitet worden, dass die geplante Bahnlinie auf ein Gesuch der St. Petersburger Guvernements-Landschaftsversammlung den Wolchow unterhalb der Stromschnellen überschreiten soll, wodurch sie in ihrer wirthschaftlichen Bedeutung, wenigstens soweit die Erschliessung dieses Theiles des St. Petersburger Zufuhrgebietes in Frage kommt, viel einbüssen würde. Allerdings sind andererseits die „Nowosti" in der Lage zu melden, dass diese Frage von neuem einer eingehenden Erwägung unterzogen werden wird. Es ist also die Möglichkeit noch nicht ausgeschlossen, dass die Entscheidung über die Linienführung doch noch zu Gunsten derjenigen oberhalb der Stromschnellen fällt und damit im Sinne der allgemeinen wirthschaftlichen Interessen des Gebietes entschieden wird. Durch eine derartige Entscheidung würden die grossen Staatsforsten im Kreise Neu-Ladoga und in den Guvernements Pleskau und Nowgorod einen bedeutend höheren Werth erhalten, was zweifellos im Interesse des Staates liegt. Aber auch ganz abgesehen hiervon würde die Bahn in ihrer Bedeutung für den St. Petersburger Hafen ganz ausserordentlich gewinnen, weil das Zufuhrgebiet, das durch den Wolchow und seine Nebenflüsse erschlossen wird, in den Bereich des Einflusses von Petersburg gebracht werden würde.

Da es nun ferner eine der wichtigsten Aufgaben des grossen Bahnbaues ist, die handelspolitische Lage der Residenz an der Newa zu kräftigen, so darf allerdings erwartet werden, dass diejenige Linienführung den Vorzug erhalten wird, die dieser Aufgabe am besten gerecht zu werden verspricht.

Fremde Welttheile.

— **Zweigbahn Alexandropol-Eriwan.** Am 15./28. Januar d. J. ist der Güterverkehr auf der vom russischen Staat erbauten Zweiglinie Alexandropol-Eriwan der transkaukasischen Eisenbahnen in einer Länge von 141 Werst eröffnet. Die neue Zweiglinie bildet die Fortsetzung der Tiflis-Karsser Strecke. Auf die Bedeutung dieser Bahn werden wir demnächst zurückkommen.

— **Bagdadbahn.** Ueber die Verkürzung des Verkehrsweges nach Indien und Ostasien, der sich aus der Herstellung der Bagdadbahn ergeben wird, werden der „Pol. Korr." aus Konstantinopel folgende Angaben übermittelt: Die Fahrzeit von Konstantinopel nach dem Golf von Persien (Bassorah) wird 60 Stunden betragen, also die gleiche Fahrzeit, wie von London über Paris nach Konstantinopel; zusammen somit 120 Stunden gleich 5 Tage. Von Bassorah nach Bombay (1 600 Meilen) beträgt die Fahrzeit 4 Tage. Die ganze Fahrzeit wird somit von London nach Bombay 9 Tage gegen 15 Tage über Brindisi und durch den Suezkanal betragen. Von Bassorah nach Kalkutta werden 9 Tage erforderlich sein, somit wird von London über Konstantinopel und Bassorah nach Kalkutta die Fahrzeit 14 Tage, gegen 22 Tage durch den Suezkanal, betragen. Die Fahrtdauer nach Bangkok, Saigon, Hongkong und Shanghai wird sich durch die Bagdadbahn um 6 bis 10 Tage verkürzen.

Dieselbe Quelle schreibt, dass sich die türkischen Blätter sehr günstig über die Konzessionirung der Bagdadbahn äussern und deren Vortheile für den Staat hervorheben. So schreibt der „Ikdam", die Bedingungen, unter denen diese Bahn konzessionirt wurde, seien für den Staat und die Bevölkerung sehr vortheilhaft, so dass keine andere Konzession in solchem Maasse die öffentlichen Interessen berücksichtigt habe wie diese. Wenn Handel und Ackerbau in den von den Bahnen berührten Provinzen zunehmen und die Staatseinnahmen erhöht werden, so tritt dieser Gewinn bei der Bagdadbahn doppelt und dreifach ein. Nebst den durch die bisherige Erfahrung im Eisenbahnbau veranlassten Bedingungen seien noch andere vorgeschrieben worden, wie der Bau von Zweiglinien, Häfen und Militärbahnhöfen, Spezialtarife für Posten, Schnellzüge und dergleichen, die in keiner anderen Konzession enthalten sind. Von den Zweigbahnen seien die wichtigsten die von Urfa, Diarbekir und Kharput, deren erstere ohne Kilometergarantie auf Verlangen der Regierung sofort gebaut werden müsse. Häfen werden in Bagdad, Bassorah und am persischen Golf gebaut werden. Nach 10 Jahren, betont das Blatt, werde das Verkehrspersonal aus Türken bestehen und der Schriftwechsel mit den Behörden werde in türkischer Sprache erfolgen. Für Militärbahnhöfe werden 4 Millionen verwendet werden; Offiziere und Soldaten werden nur ein Viertel des Fahrpreises zu zahlen haben. Die Tüchtigkeit des Baues werde dadurch sichergestellt, dass das Eisenmaterial auf das Kilometer 170 t wiegen wird, während auf der Linie Angora-Konia das Gewicht nur 126 t beträgt.

— **Eisenbahnen in China.** Hierüber entnehmen wir englischen Konsularberichten einige von „Engineering" mitgetheilte Thatsachen. Mit dem Bau der Eisenbahn von Schanghai nach Sutschou und von da nach Tschingkiang und Nanking, für welche einer englischen Gesellschaft vor fast vier Jahren die Konzession ertheilt wurde, ist noch nicht begonnen worden. Die Verhandlungen waren noch nicht zu Ende, als der Boxeraufstand ausbrach, und der politische Ausblick ist für die heimathlichen Kapitalisten noch nicht ermuthigend genug, um Geld in chinesischen Unternehmungen anzulegen. Und doch ist nach Ansicht des Konsuls in Sutschou der Bau dieser Bahn besonders lohnend. Ihre Länge soll 250 englische Meilen (= 402,50 km) betragen, und da ausser dem Bau einiger kurzer Brücken keine technischen Schwierigkeiten zu überwinden sind, so wäre sie mit mässigen Kosten zu bauen. Sie wird mit den Kanälen, an deren Ufern sie entlang geführt werden soll, in scharfen Wettbewerb treten müssen, doch glaubt der Konsul, dass der Personen- und Güterverkehr stark genug ist, um Eisenbahn und Kanal ernähren zu können. Die Bevölkerung dieses Theiles von Kiangsu ist sehr dicht und die Fruchtbarkeit des Landes ausserordentlich gross. Jetzt sind durch den Wettbewerb der verschiedenen Dampfschiffsgesellschaften die Personentarife für alle Binnenwasserwege unvernünftig niedrige, und daher würden

trotz des ziemlich starken Verkehres die Eisenbahngesellschaften bald bankerott sein, wenn sie nur von diesen Einnahmen abhingen. Die von der kaiserlich chinesischen Eisenbahn festgesetzten Tarife betragen im Norden des Reiches in der II. Klasse für die Meile (= 1,61 km) durchschnittlich 1/4 d. (= 2,125 ₰) und in der I. Klasse 1/2 d. (= 4,25 ₰), also nur 1 1/3 ₰ und 2 2/3 ₰ für das Personenkilometer. Der Konsul glaubt, dass, wenn für die Sutschoubahn ähnliche Tarife festgesetzt werden, oder wenn eine dritte, billigere Klasse eingestellt wird, dann ohne Zweifel ein sehr grosser Theil des Personenverkehres der Eisenbahn zufallen würde. Die Peking- und Tientsinlinie hat gezeigt, dass der Chinese die Schnelligkeit und die verhältnissmässigen Annehmlichkeiten auf der Reise sehr schätzt, und es sei kein Grund vorhanden, nicht dasselbe für die Bewohner von Kiangsu anzunehmen. Der Güterverkehr wird schwerer zu gewinnen sein, doch solle nach Ansicht des Konsuls der Schutz, den die Eisenbahn vor den Verzögerungen und vor der Habgier der Zollbeamten gewährt, ein grosser Anreiz für die Kaufleute sein, den Eisenbahnweg zu benutzen. Der Konsul glaubt, dass keines der zahlreichen Eisenbahnprojekte in China günstigere Aussichten hat, als diese Linie.

— **Bau von Eisenbahnen in Britisch - Indien.** Der Bau nachstehender Eisenbahnen ist von der Regierung Britisch-Indiens dem „Commercial Intelligence“ zufolge genehmigt worden: 1. Linie Allahabad - Fyzabad, welche 98 englische Meilen lang sein und gegen 780 625 £ kosten soll. Es ist der Bau einer besonderen Brücke über den Ganges bei Allahabad vorgesehen; 2. Linie Malakura-Kerana Hills in einer Länge von 51 englischen Meilen; der Kostenanschlag lautet auf 171 302 £; 3. eine 28 englische Meilen lange Strecke für die Bengal-Nagpur-Eisenbahn im Kostenbetrage von 210 492 £; 4. für die vorgenannte Gesellschaft eine Eisenbahnlinie für den Kohlentransport in einer Länge von 25 Meilen. Die Kosten sind auf 123 660 £ veranschlagt; 5. eine Verbindungsbahn zwischen der Gya - Katrasgarh-Midnapur-Jerriah - Eisenbahn sowie auch eine Bahnlinie nach den Kohlenfeldern von Jerriah. Die Baukosten dieser beiden Eisenbahnen sind auf insgesammt 387 233 £ festgestellt worden.

Das Budget der indischen Eisenbahnen für das Rechnungsjahr 1902/03 stellt sich auf ungefähr 7 000 000 £, wovon u. a. 2 165 000 £ für Beschaffung von rollendem Material und 3 550 000 £ für Errichtung neuer Linien vorgesehen sind.

— Der **Hudson-river-Tunnel** zwischen Newyork und Newjersey, welcher s. Zt. viel von sich reden machte und dann, im Jahre 1892, aus Geldmangel unvollendet liegen blieb, scheint wieder aufleben zu sollen. Nach „Eng. News & Am. Ry. J.“ vom 19. Dezember 1901 Nr. 51 (25) S. 465 hat die Northjersey-Strassenbahngesellschaft, welche 386 km elektrische Bahnen in den Newjerseyer Vorstädten von Newyork betreibt, den Tunnel gekauft und beabsichtigt ihn zu vollenden und ihn für den elektrischen Betrieb nach Newyork hinein zu benutzen. Immerhin wird die Gesellschaft vor der Betriebseröffnung noch eine tüchtige Arbeit zu leisten haben, wie aus folgenden Zahlen hervorgehen dürfte. Es handelt sich um 2 eingleisige Tunnel, deren jeder, soweit die Strecke unter dem Fluss in Betracht kommt, 1 725 m lang ist. Von dem einen sind 1 237 m fertig, so dass in der Mitte noch 488 m fehlen. Von dem anderen Tunnel ist erst ein Stück von 167 m fertig. Rechnet man die vier noch nicht begonnenen Zuführungstunnel am Lande hinzu, deren Länge auf je 1 220 m geschätzt wird, so ergibt sich, dass von rund 8 300 m Tunnellänge 1 400 m fertig und 6 900 m noch zu bauen sind.

Allgemeines.

— **Ueber Wagenbeleuchtung mit Acetylen nach dem System Avery** bringt „Eng. News & Am. Ry. J.“ vom 5. Dezember 1901 (Nr. 49 [23] S. 426) eine eingehende Beschreibung mit Abbildungen, aus welcher hervorgeht, wie einfach und wenig umfangreich der mitten unter jedem Wagen angebrachte, für dessen Bedarf ausreichende Gaserzeuger nebst Vorrathbehältern sich hat gestalten lassen.

Allerdings scheint die Sache noch nicht über die Zeit der Versuche hinaus gekommen zu sein. Es wird weder über die Bewährung, noch über die Kosten etwas gesagt. Ebenso wenig über einen Vergleich mit anderen Beleuchtungsarten. Immerhin ist zu beachten, dass die Chicago-Milwaukee- und St. Paul-Bahn 25 Tageswagen, beleuchtet nach System Avery, seit etwa fünf Monaten im Betriebe hat, dass die zwei neuen Omnibuswagen der Dayton & Union Bahn (vergl. Nr. 11 S. 189 d. Ztg.) so beleuchtet sind, und dass noch zwei andere Bahnen einzelne Wagen versuchsweise mit dieser Beleuchtung ausgerüstet haben.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 14. Januar d. J. unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Schröder setzte Regierungs- und Baurath Wittfeld seinen schon in der Dezembersitzung begonnenen Vortrag über Schnellbahnen fort. Er wies zunächst auf Grund sorgfältiger theoretischer Untersuchungen nach, dass bei grossen Fahrgeschwindigkeiten Ungenauigkeiten in der Gleislage bedeutenden Einfluss auf die Betriebssicherheit gewinnen können, insofern sie Entlastungen der Räder und Drehungen der Fahrzeuge um die senkrechte Schwerpunktsachse hervorrufen, wodurch Entgleisungen begünstigt werden, und ging dann zu einem Vergleiche der Dampflokomotiven und der elektrischen Motorwagen hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit für Schnellbetrieb über. Die störenden Bewegungen der Dampflokomotiven würden, das Schlingern ausgenommen, mit wachsender Fahrgeschwindigkeit an Bedeutung verlieren, das Schlingern aber liesse sich durch eine vom Vortragenden erdachte Anordnung des Kurbelgetriebes völlig beseitigen. Danach gebaute Dampflokomotiven würden, besten Oberbau vorausgesetzt, mit Geschwindigkeiten bis zu etwa 200 km in der Stunde fahren können. Die von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen gewählte Bauart der Motorwagen stehe sowohl hinsichtlich der Beanspruchung des Oberbaues, als auch in der Betriebssicherheit einer solchen schlingerfreien Lokomotive nach, doch sei es möglich, elektrische Motorwagen, die einer solchen Lokomotive mechanisch gleichwerthig sind, zu bauen, wenn dabei die vom Vortragenden erörterten Grundsätze beachtet würden. Der von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen geplante Einzelwagenbetrieb stehe vom wirthschaftlichen und betriebstechnischen Standpunkte aus dem Dampfbetriebe mit geschlossenen Zügen weit nach; es wäre indess auch dem elektrischen Betriebe möglich, mit dem Dampfbetriebe in Wettbewerb zu treten, wenn es sich darum handelt, leichte Züge zu befördern, und zwar nicht nur bei Schnellbahnen, sondern auch im Stadt- und Vorortverkehre. Am Schlusse seiner von gründlichen Studien zeugenden und von der Versammlung mit Beifall aufgenommenen Ausführungen gab der Vortragende noch einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der elektrischen Zugförderung auf Bahnen mit besonderem Bahnkörper im In- und Auslande. — Geheimer Baurath Lochner von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen bestätigt, dass man bei den Schnellfahrten zwischen Berlin und Zossen hinsichtlich der Bauart der Wagen zu ähnlichen Grundsätzen gelangt sei, wie sie der Vortragende entwickelt habe. Dass die Gesellschaft zunächst mit Einzelwagen gefahren sei, habe mit dem Grundsatze des elektrischen Schnellfahrens nichts zu thun. Es könnten ebenso gut elektrische Züge gebildet werden. Wenn von einer schlingerfreien Lokomotive auch gute Schnellfahrleistungen erwartet werden könnten, so bliebe bei ihr doch der grosse Nachtheil der Rauchbelästigung bestehen. Auf Einzelheiten könne erst eingegangen werden, wenn der sehr lehrreiche Vortrag gedruckt vorliege. Jedenfalls sei schon in dem Interesse, das nun auch die Lokomotivtechniker der Schnellbahnfrage zuwendeten, ein grosser Erfolg der Versuche der Studiengesellschaft zu erblicken.

Hiernach ergriff zur Fortsetzung der in der Oktobersitzung unterbrochenen Besprechung, die Kreuzung bezw. Untertunnelung der Strasse „Unter den Linden“ betreffend, Oberstleutnant a. D. Buchholtz das Wort. Er kam zurück auf seinen damals gemachten Vorschlag, die Verbindung durch eine unterirdische Stufenbahn herzustellen, und erklärte, dass er nach eingehenden Erörterungen mit dem Erbauer der Stufenbahn in der Ausstellung der Berliner Gewerbeausstellung von 1896, Ingeniör Froitzheim, zu der Ueberzeugung gekommen sei, dass dieses System, namentlich wegen der an den Enden der Bahn anzubringenden Schleifen, sich für den vorliegenden Zweck doch nicht eignen oder empfehlen würde. Eine unterirdische Verbindung halte er aber doch für ausführbar, da eine solche in der gleichen Länge von etwa 330 m von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zur Verbindung ihrer Fabriken in der Brunnen- und Ackerstrasse ausgeführt worden sei.

Nach ihm ergriff Stadtbaurath Gottheiner das Wort und erklärte, dass die Stadt nach dem Ankauf der Strassenbahnlinien der Firma Siemens & Halske die Absicht gehabt habe, eine Verbindung auf der Strassenfläche in der Weise herzustellen, dass in der Verlängerung der Kanonierstrasse, von der Behrenstrasse nach den Linden eine Strasse durchbrochen und durch diese über die Linden und durch die Neustädtische Kirchstrasse die Bahn hinübergeführt werde. Eine Untertunnelung der Linden würde so grosse Kosten verursachen, dass die wenig ertragreiche Bahn nicht imstande sei, diese zu rechtfertigen. Uebrigens würde die Ausführung sehr schwierig sein, da sich auf der Nordseite der Linden ein tiefliegender Sammelkanal hinziehe, unter welchem der Tunnel hindurch geführt werden müsste. Auch die Einführung der Wagen in den Tunnel mittelst Rampen oder durch Aufzüge würde bedeutenden

Grunderwerb erfordern, wodurch sich die Kosten auf etwa 4 000 000 ℳ stellen würden. Oberstleutnant Buchholtz meinte, der Verein müsste dem Herrn Vorredner für die gemachten sachkundigen Mittheilungen dankbar sein, dennoch glaube er, dass die Stadtverwaltung im Interesse des Publikums sich doch über kurz oder lang würde dazu entschliessen müssen. Bei der grossartigen Anlage von Untergrundbahnen, welche von der Stadt geplant seien, könnte die Ausführung eines so kurzen Stückes von 330 m doch wohl kaum grosse Bedenken hervorrufen. Wenn die Stadt Glasgow aus Verkehrsrücksichten den Clydefluss untertunnelt habe und die Fahrzeuge mit einer grösseren Zahl von Aufzügen in den Tunnel hinein und hinaus befördere, würde Berlin sich dies auch wohl leisten können.

Hierauf erwidert Stadtbaurath Gottheiner, der übrigens bemerkte, dass er nicht im Namen der Stadtvertretung spräche, dass auch die Ausführung der geplanten Untergrundbahnen nach späteren Ermittelungen der voraussichtlich damit verbundenen Kosten wieder sehr fraglich geworden sei.

Eisenbahndirektor a. D. Ingeniör Froitzheim machte dann noch den Vorschlag, die Untertunnelung im Zuge der Wilhelmstrasse auszuführen und bei dieser Gelegenheit die Neue Wilhelmstrasse zwischen Linden und Dorotheenstrasse entsprechend zu erweitern. In Bezug auf die Verwendung einer Stufenbahn trat er den Ausführungen des Oberstleutnant Buchholtz bei. Damit schloss die Besprechung.

Bücherschau.

— **Tarifermässigungen der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1902** und der in ihrem Betriebe stehenden Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und Lokaleisenbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linie) und der in deren Betriebe stehenden Lokaleisenbahnen sowie der Südbahngesellschaft. Verlag des „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger", Budapest, 1902. Preis 20 bezw. 3 Kr.

So wie im Vorjahre, hat der genannte Verlag sich auch heuer der Mühe unterzogen, die durch die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen und Südbahngesellschaft veröffentlichte Kundmachung, die Tarifermässigungen im Güterverkehr für das Jahr 1902 betreffend, in deutscher Ausgabe herzustellen, in welcher alle in dieser amtlichen Veröffentlichung enthaltenen Bestimmungen kurz und gemeinverständlich wiedergegeben und die ermässigten Sätze der betheiligten Stationen übersichtlich angeführt sind.

Der Besitz des Werkes ist nicht nur für den inneren ungarischen, sondern auch für den österreichischen wie für den Auslandsverkehr von Wichtigkeit, da zahlreiche Frachtbegünstigungen auf sämmtlichen Linien der in Frage kommenden ungarischen Bahnverwaltungen nahezu ohne Beschränkung zugestanden wurden, sohin auch für den Durchgangsverkehr in Anspruch genommen werden können. Demzufolge wird in vielen Fällen eine Frachtersparniss dadurch erzielt, dass Transporte vom östlichen nach dem westlichen Auslande oder umgekehrt trotz des längeren Weges über Ungarn vortheilhafter verfrachtet werden können.

Das vorliegende Werk, welches den ganzen Stoff bei Vermeidung alles Nebensächlichen in zweckmässiger und übersichtlicher Anordnung enthält, wird sohin dem Geschäftsmanne deutscher Zunge besonders dienlich sein, weil es ihm gestattet, sich leicht darin zurecht zu finden.

Das Erscheinen des Tarifwerkes kann in seiner gegenwärtigen, bedeutend erweiterten Auflage, welche auch noch um die Rückvergütungssätze der Südbahngesellschaft vermehrt wurde und sohin nahezu 1 000 Posten enthält, um so grösseres Interesse beanspruchen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1902 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse.

Den zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. Februar d. J. Nr. I 38 die I. Entwürfe eines neuen alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung sowie zur Eintragung der zweiten Anmeldung von Aenderungen jeder Art zugegangen.

Nach Prüfung dieser Entwürfe sind die aus je einem Exemplar derselben zu entnehmenden berichtigten und ergänzten Seiten nebst den zugehörigen Titelblättern so rechtzeitig an die geschäftsführende Verwaltung abzusenden, dass diese Korrekturen **spätestens am Abend des 18. Februar 1902** in Berlin eintreffen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 38 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie an die zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1902 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers.

In dem vom 1. Februar 1902 gültigen Nachtrage I zum Verbandsgütertarife, Theil III, Heft 1 vom 1. März 1899 ist auf Seite 8 der Theilfrachtsatz von Bregenz bis zum Schnittpunkte III von 10,90 Frcs. auf 0,90 Frcs. zu berichtigen.

Wien, am 3. Februar 1902. (349)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Pommerensdorf.

Vom 15. Februar d. J. ab werden auf der zwischen den Stationen Stettin und Torney an der Bahnstrecke Stettin-Jasenitz gelegenen Station Pommerensdorf, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, auch Stückgüter abgefertigt.

Stettin, im Februar 1902. (350)

Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Nimmersath.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Nimmersath für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Breslau, den 4. Februar 1902. (351)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Schliessung der Station Lagerhof b Gesundbrunnen als öffentliche Anschlussstelle.

Am 1. April d. J. treten die in den Gütertarifen für die Station Lagerhof b Gesundbrunnen enthaltenen Bestimmun-

gen, Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft. Von diesem Tage ab unterliegen Sendungen nach und von dieser Station den im Gruppentarif III S. 28 enthaltenen Bestimmungen über die Privatanschlüsse.

Berlin, den 14. Januar 1902. (352)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen.

Vom 1. März d. J. ab wird die Station Lengerich i/Westf. des Direktionsbezirks Münster als Versandstation in den in den Staatsbahngütertarifen der Gruppe IV, der Gruppe IV mit I/II, III, V, VI, VII und VIII in den Gütertarifen für den oldenburg-nordwestdeutschen, den mitteldeutschen und den westdeutschen Privatbahn-, den Militärbahn-Staatsbahnverkehr und für den niederdeutschen Eisenbahnverband enthaltenen Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen aufgenommen.

Münster, den 1. Februar 1902. (353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen tritt im Verkehre mit Stationen der Main-Neckarbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen für die Zeit vom 1. Februar bis 31. Dezember d. J. ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe in Kraft. (354)

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. treten die I. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 3 vom 1. Juni 1901 in Kraft.

Nachtrag I zum Tarifheft 1 enthält geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 13 und 32 für Eisen und Papier, Ausnahmetarif 54 für Petroleumnaphta, sowie Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarif, Preis 10 ₰; Nachtrag I zum Tarifheft 3 enthält neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife 12 und 18 für Eier, todtes Geflügel, sowie Obst und Wildpret, Ausnahmetarif 53 für todtes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe in jeder Menge als Eilgut, Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif, Preis 20 ₰. Tariferhöhungen treten erst am 12. April in Kraft, sofern nicht durch die Nachträge ein anderer Termin bestimmt ist.

Cöln, den 28. Januar 1902. (355)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Aus Anlass der Eröffnung der Neubaustrecke von Bremervörde (Hesedorf) nach Buchholz (Han.) treten vom 1. Februar d. J. ab für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Geestenseth-Fredenbeck theilweise kürzere Entfernungen in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 31. Januar 1902. (356)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 2 vom 1. März 1901 (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen, Ergänzungen der Tariftabellen I und II des Abschnittes I (für Holz).

München, den 1. Februar 1902. (357)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900 (Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung des Vorwortes, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. März l. J.

München, den 31. Januar 1902. (358)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. August 1897 (Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. gelangt für die Beförderung von Schafwolle bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen München O. B. und Innsbruck der Frachtsatz von 1,15 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 1. Februar 1902. (359)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900 (Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. gelangt für die Beförderung von Heu und Stroh bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Budapest nach Burgau der Frachtsatz von 1,96 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 1. Februar 1902. (360)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1902 wird im Verkehr von Alexandrowo transit die Station Labiau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem, russischem Petroleum einbezogen. Der Frachtsatz Alexandrowo transit-Labiau beträgt 0,85 ℳ.

Bromberg, den 4. Februar 1902. (361)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. treten neue bezw. anderweit ermässigte Frachtsätze für den vorbezeichneten Verkehr nach den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 1. Februar 1902. (362)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März 1902 treten im süd-ostpreussischen Gütertarif direkte Frachtsätze für den Stückgutverkehr zwischen Widminnen einerseits und Johannisburg und Bialla andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (363)

Königsberg i/Pr., den 5. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Gültigkeitsdauer des durch ein besonderes Ergänzungsblatt zum badischen Binnengütertarif bekannt gegebenen Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bis Ende Dezember 1902 verlängert.

Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. findet derselbe nunmehr auch im Verkehr badische Staatsbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 4. Februar 1902. (364)
Gr. Generaldirektion.

Zu dem für die Hefte 3 b bis 9 b gültigen Gleichstellungsverzeichniss für die nicht tarifirten belgischen Stationen im Anhang zum Heft 1 des belgisch-südwestdeutschen Gütertarifs vom 1. September 1901 tritt am 1. Februar d. J. ein Nachtrag I in Geltung. Durch diesen Nachtrag wird die Gleichstellung verschiedener belgischer Stationen geändert. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, kommen die niedrigeren Frachtsätze nach der bisherigen Gleichstellung noch bis zum 15. März d. J. zur Berechnung.

Strassburg, den 30. Januar 1902. (365)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen werden vom 10. Februar bis einschliesslich 31. Dezember d. J. die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe berechnet.

Cöln, den 3. Februar 1902. (366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen zwischen Mainz (Centralbahnhof), Mainz (Hafen) und Weisenau einerseits und den Stationen der Strecke Altena-Kirchen, Altenhundem-Fredeburg, Finnentrop-Rothemühle, Kirchen-Freudenberg und der Station Ferndorf andererseits um 8 km ermässigt. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Essen, den 1. Februar 1902. (367)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.
Im Ausnahmetarif 3a des 6. Heftes (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) ist die Station Rappenau-Saline als Versandstation gestrichen worden.
Für den Verkehr dieser Station gelten die Frachtsätze des Spezialtarifs III nach den Entfernungen der genannten Station. Ausserdem ist bei den Entfernungsangaben für die badischen Uferstationen des Bodensees ein auf die Erhebung der Umladegebühren in Konstanz bezüglicher Vermerk beigefügt worden.
Karlsruhe, den 3. Februar 1902. (368)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar bis Ende Dezember 1902 wird im Verkehr zwischen den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen und der süddeutschen Eisenbahngesellschaft einerseits und den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn und der königl. Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken andererseits ein Ausnahmetarif für Eis in Ladungen von wenigstens 10 000 kg eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 4. Februar 1902. (369)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Der in unserer Bekanntmachung vom 20. Dezember v. J. angekündigte Schnittfrachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 12 für Balsthal in den Tarifheften I A und I B bezieht sich nicht auf die Abtheilung IV (Mühlenfabrikate), sondern auf die Abtheilung I (Getreide) dieses Ausnahmetarifs.
Karlsruhe, den 2. Februar 1902. (370)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Die auf Seite 10 des III. Nachtrags zum Tarifheft I B enthaltenen Eil- und Frachtstückguttaxen werden ab 1. April l. J. um 10 bezw. 5 Centimes für 100 kg erhöht.
Karlsruhe, den 2. Februar 1902. (371)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.
Am 10. d. Mts. werden neue direkte Frachtsätze für Heu und Stroh in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Arad und Kétegyháza und Alt-Karbe, Berlin, Breslau, Guhrau, Mochbern und Posen eingeführt. Ueber diese, für die deutschen Bahnen in regelrechter Weise gebildeten Sätze ertheilen die obenbezeichneten Dienststellen sowie die Auskunftsstellen näheren Aufschluss.
Breslau, den 5. Februar 1902. (372)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande tritt am 1. März d. J. je ein Nachtrag I zum Gütertarif Theil II, Heft 1 und 3 in Kraft. Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See, für Eisen und Stahl, Papier, Samen, Tabak, einen neuen Ausnahmetarif für Petroleumnaphta von Mähr.-Ostrau und Bestimmungen über die Aufnahme von Amsterdam Y- und Ertskaden, sowie der Stationen Auscha und Leitmeritz der Aussig-Teplitzer Bahn, ferner neue Ausnahmetarife für Eier, frisches Obst, todtes Geflügel, Wildpret. Soweit beim Ausnahmetarif für Eisen Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Tarifsätze noch bis zum 15. April d. J.
Dresden, am 5. Februar 1902. (373)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn.
Der auf Seite 65 unseres Binnengütertarifs enthaltene Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Stürlack, Loetzen, Widminnen, Jucha, Lyck, wonach die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) mit der Maassgabe zur Berechnung kommen, dass höchstens ein Frachtsatz von 0,42 ℳ für 100 kg erhoben wird, wird vom 4. Februar 1902 bis einschliesslich 31. Dezember 1902 wieder in Kraft gesetzt. (374H&V)
Direktion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird ein Nachtrag V zum Heft B 1 des Verbandsgütertarifs herausgegeben, der gekürzte Entfernungen für den Verkehr der Stationen Mombach und Weisenau mit den Stationen der Main-Neckarbahn enthält.
Im Tarifheft B 3 werden gleichzeitig die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mombach und Friedrichsfeld bad. B. ermässigt. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (375)
Frankfurt a/M., den 31. Januar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Dillingen (Saar) wird mit Geltung vom 1. Februar d. J. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. Belgien-Reichsbahn vom 1. November 1898 aufgenommen. Der für diese Station zur Anwendung kommende Schnittsatz der Schnitttabelle B I beträgt 3,05 Fr.
Strassburg, den 30. Januar 1902. (376)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Die Frachtsätze der Abtheilung b des italienischen Ausnahmetarifs Nr. 11 für Wein, Wermuthwein usw. italienischer Herkunft, welche laut Tarif nur bis zum 14. Februar 1902 anwendbar sind, werden hiermit bis zum 14. Februar 1903 gültig erklärt.
Strassburg, den 31. Januar 1902. (377)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Die mit Nachtrag II vom 1. Januar cr. zum Theil II, Abth. B des deutsch-italienischen Gütertarifs gestrichenen Stationen Casino di Terra, Ponte Ginovi, Riparbella und Volterra der italienischen Mittelmeerbahn-Gesellschaft werden mit sofortiger Gültigkeit wieder als Verbandsstationen in den Tarif einbezogen.
Die Station Volterra wird wieder mit den früheren italienischen Schnittsätzen in den Ausnahmetarif für Wein einbezogen.
Strassburg, den 31. Januar 1902. (378)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Frachtermässigung für Petroleum, raffinirt etc.)
Die von den Frachtsätzen unter „A“ der Seehafenausnahmetarife Nr. 16a und 16b des vom 1. November 1899 gültigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 4 laut der Position III des Nachtrages II zu diesem Tarifhefte für Petroleum, Naphta (Rohbenzin) bezw. Petroleum, raffinirt bis Ende Dezember 1901 gewährten Nachlässe werden für die Zeit vom 25. Februar 1902 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefduplikate, welche an die k. k. Staatsbahndirektion Wien bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist, wieder bewilligt.
Wien, am 4. Februar 1902. (379)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ermässigte Frachtsätze für Baumwolle, rohe etc. im Verkehre mit der Station Privlak-Ponikla.)
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902 gelangen für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei Aufrechthaltung der sonstigen für den Seehafen-Ausnahmetarif Nr. 12 gültigen Tarifbestimmungen zwischen den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafen-Verbandes aufgenommenen Hafenstationen und Privlak-Ponikla, Station der k. k. Staatsbahnen, direkte, ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Diese können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.
Wien, am 3. Februar 1902. (380)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Eisenbahneffektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1901 auf 4 %, d. i. 6 ℳ 85 ₰ für jede Aktie, festgesetzt. Dieselbe kann vom Mittwoch, den

12. Februar 1902 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der Anweisung (Kupon) pro 1901 erhoben werden.

Nürnberg, den 6. Februar 1902. (381)

Das Direktorium.

Ley.

8. Verdingungen.

Verdingung der Erd-, Sandschüttungs- und Maurerarbeiten zur Förderung eines neuen Empfangsgebäudes zu Cochem.

Der Ausschreibung werden ausser den besonderen Bedingungen die bei Staatsbauten gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" zu Grunde gelegt.

Die Arbeiten umfassen in der Hauptsache:

rd. 2660 cbm Erdaushub,
„ 1330 „ Sandschüttung,
„ 1280 „ Stampfbeton,
„ 990 „ Bruchsteinmauerwerk.

Zeichnungen und Bedingungen liegen bei dem Regierungsbaumeister Benner in Cochem zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft nebst den wichtigsten Zeichnungen wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ (in baar) abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung:

„Empfangsgebäude Cochem"

bis 20. Februar d. J., Vormittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 3. Februar 1902. (382)

Königliche Eisenbahn - Betriebsinspektion 3.

Verdingung von 26000 cbm Kies, nämlich 25000 cbm gesiebtem Kies in 2 Loosen zu je 12500 cbm und 1000 cbm ungesiebtem Kies in 1 Loos.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. März 1902.

Berlin, den 3. Februar 1902. (383)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 440 kg Drahtseilen für Läutewerke, 387700 kg verzinktem Eisendraht, 9400 kg Bronzedraht, 1220 kg Kupferdraht, 4965 kg isolirtem Draht, 58500 Stück Isolatoren, 49600 Stück Schraubenstützen, 3850 Stück Ankerhaken und 1770 Stück Abspannkonsolen für die Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Münster, Altona und Hannover am Freitag, den 28. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 3. Februar 1902. (384)

Verdingung von 3676000 kg Oel zur Gasbereitung in 8 Loosen für die Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. Februar 1902, Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. März 1902.

Berlin, den 5. Februar 1902. (385)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1702000 kg Putzbaumwolle in 13 Loosen für die Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. März 1902.

Berlin, den 5. Februar 1902. (386)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 650000 kg Portlandcement für das Rechnungsjahr 1902 soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

28. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. März 1902 einschliesslich.

Magdeburg, den 5. Februar 1902. (387)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W., Hannover, und zwar:

A. 3100 Stück Zughaken, 942 Stück Zughakenführungen, 16545 Stück Schraubenkuppelungen, 6450 Stück Kuppelungsspindeln, 1970 Stück Bufferkreuze, 10470 Stück Bufferstangen, 530 Stück Bufferteller, 1055 Stück Zugstangenmuffen;
B. 171100 m Siederöhren, 7765 m eiserne Röhren;
C. 6500 Stück Achslagerkasten, 97000 Stück Stahlgussbremsklötze;
D. 222000 kg Federstahl, 11600 Stück Spiralfedern.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 20. Februar 1902

zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ 11 „
„ C. „ 11½ „
„ D. Mittags 12 „

Zuschlagsfrist bis 20. März 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von

70 ₰ für Gruppe A,
50 „ „ „ B,
2 ℳ „ „ C,
80 ₰ „ „ D

vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 30. Januar 1902. (388)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung der nachverzeichneten Radreifen in rohem Zustande soll vergeben werden:

20 Stück Tenderradreifen,
150 „ Wagenradreifen.

Die Bedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen freie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pro 100 kg und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift, verschlossen und frei längstens bis 20. Februar 1902, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im Januar 1902. (389)

Der Maschineningenieur.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Achswellen 20 t, Drehspähne von Eisen und Stahl 80 t, Formeisenschrott 10 t, Gusseisenschrott 60 t, Kupferabfälle 3 t, Martinkernschrott 30 t, Radreifen 130 t, Radscheiben 10 t, Radsterne 60 t, Rothguss- und Messingspähne, gemischt mit Weissguss, 5 t, Schmelzeisen 20 t, Siederohrenden 10 t.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" versehene Gebote sind bis zum 18. Februar 1902, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 26. Februar 1902. (390)

St. Johann-Saarbrücken, 30. Jan. 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 13. | 12. Februar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Bemerkungen über den Güterverkehr in England.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1900.

Nachrichten:
Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Einheitliche Fahrkartenmuster. — Anklage wegen des Eisenbahnunglücks bei Altenbeken. — Genehmigung von Betriebsmitteln. — Schlussabnahme und Verkehrseröffnung der Berliner elektr. Hochbahn. — Kleinbahn Wallwitz-Wettin. — Plan einer Vollbahn Oels-Ostrowo. — Ministerkrisis in Sachsen. — Stationsgehilfe Weipert. — Schweizer Express. — Lloydexpress. — Stuttgarter Verkehrszeitung.

Oesterreich: Umwandlung der zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Aktien der galizischen Karl Ludwigbahn. — Zusammenstellbare Fahrscheinhefte. — Einnahmen der österreichischen Privatbahnen. — Umwandlung der Nordwestbahn-Prioritäten und Bau des zweiten Gleises. — Holztarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Elektrischer Vollbahnbetrieb. — Die Eisenbahnen und die Erwerbsteuer. — Rückgang des böhmischen Braunkohlenverkehrs. — Strassenbahnbetrieb.

Ungarn: Pensionsanstalt der ungar. Staatsbahnen.

Uebrige europäische Länder: Entschädigungen bei den französischen Eisenbahnen. — Schwere Postwagen in Frankreich. — Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern. — Eisenbahn Meiringen-Innertkirchen. — Simplontunnel. — Ausstand der italien. Eisenbahner. — Erhöhung der russischen Eisenbahntarifsätze für Baumwolle. — Die Bedeutung einer Eisenbahnverbindung für Astrachan.

Fremde Welttheile: Die ersten Betriebsergebnisse des südlichen Zweiges der chinesischen Ostbahn. — Eisenbahn Dschibuti-Harrar.

Allgemeines: Acetylenbeleuchtung für Lokomotiven. — Hohe Geschwindigkeit eines Luftballons.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bemerkungen über den Güterverkehr in England.

Ertrag der englischen Eisenbahnen (einschliesslich Schottland und Irland).

Jahr	1860	1870	1880	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900
	in Prozenten									
Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Gesammteinnahmen	47	48	51	54	56	56	57	58	59	62
Verhältniss des Reingewinns zu dem Anlagekapital . .	4,19	4,41	4,38	4,10	3,80	3,88	3,73	3,55	3,61	3,41

Die aus der vorgedruckten Tabelle hervorgehende Thatsache, dass die Rentabilität der englischen Eisenbahnen in den letzten Jahren und überhaupt andauernd im Abnehmen begriffen ist, hat selbstverständlich in weiten Kreisen Englands Aufsehen erregt. Namentlich haben die unmittelbar hieran interessirten Besitzer von Eisenbahnaktien und -Obligationen — es handelte sich 1900 um ein Anlagekapital von 23,5 Milliarden Mark — es nicht daran fehlen lassen, unter Benutzung der Tages- und Fachpresse ihrem Unwillen hierüber Ausdruck zu verleihen. Auch glaubte man gleichzeitig den Eisenbahnverwaltungen gute Rathschläge geben zu können, wie sie ihre Betriebsausgaben — denn diese hatte man mit Recht als die Ursache des Rückganges des Reingewinns erkannt — verringern könnten. Auf eine derartige Erörterung technischer Fragen mit Nichtfachleuten wollten sich im Anfang die Eisenbahnverwaltungen gar nicht einlassen. Ihr Stillschweigen mussten sie jedoch, durch die immer ausfälliger werdenden Angriffe veranlasst, aufgeben, und so finden sich denn auf diese Angriffe, die im Laufe des Jahres 1901 ganz besonders bemerklich geworden sind, in der Fachpresse — ob auch in der Tagespresse, ist uns nicht bekannt — mehrere aus Fachkreisen hervorgegangene Entgegnungen. Eine solche enthält auch die im Oktober 1901 erschienene Nr. 2391 des „Engineer“ auf S. 421 unter dem Titel: „Der Eisenbahngüterverkehr.“ Anscheinend der Feder eines wohlunterrichteten Fachmannes entstammend und in ziemlich gereiztem Tone gehalten, ist sie, wie sich erkennen lässt, in der Absicht geschrieben, gegenüber solchen Angriffen dem englischen Eisenbahnwesen besonders vor dem Auslande sein altes Ansehen zu wahren.

Dieser Aufsatz verdient, wenn er auch wesentlich neues nicht enthält, bei uns in mehrfacher Beziehung Beachtung. Dadurch, dass er das englische Eisenbahnwesen, auf das wir ja seit jeher die Blicke gerichtet halten, in einer scharfen Beleuchtung erscheinen lässt, ermöglicht er uns, einige auch in Deutschland brennende Fragen des Eisenbahnbetriebes mit denjenigen in England zu vergleichen und lässt uns so recht wieder einmal erkennen, wie das System der Privatkonkurrenz im Eisenbahnwesen allerdings für den Verkehr vielleicht grosse Vortheile mit sich bringen kann, im Betriebe jedoch manche unwirthschaftliche Aufwendungen erheischt, die man nur als Verschwendung bezeichnen und bei den mächtigen Kapitalien, die hier in Frage stehen, vom Standpunkt der Volkswirthschaft nur beklagen kann.

Zwei Vorwürfe sind es, die unter Heranziehung amerikanischer Verhältnisse dem englischen Eisenbahnwesen gemacht werden, zwei Dinge, über die fast in der gleichen Weise auch unsere Eisenbahnverwaltungen sich immer wiederholende Vorwürfe auszuhalten haben: Es ist einmal die Einführung schwererer Güterzüge und Lastzugmaschinen unter Hinweis auf die mächtigen, neuerdings gebauten amerikanischen Lokomotiven, ein Vorwurf, der bei uns in einer etwas anderen Form erhoben wird, indem man nicht die Einführung schwererer Güterzüge, sondern nur die schwererer Lokomotiven zur Erhöhung der Geschwindigkeit und Einschränkung der Doppelbespannung empfiehlt. Es ist jedoch zu beachten, dass die englischen Güterzüge kürzer als die unserigen sind, was seine Bestätigung durch den erwähnten Aufsatz findet, in welchem als durchschnittliche Länge eine solche von 30—50 Wagen angegeben wird. Hiermit stimmen auch die Angaben überein, die sich in dem Berichte einer vor wenigen Jahren von der preussi-

schen Eisenbahnverwaltung nach England gesandten Studienkommission finden.[1]) Dieser gibt die Länge der Kohlenzüge höchstens zu 30—40 und nur in Südwales bis zu 50 beladenen Wagen an, während die Länge der Züge mit anderen Gütern (general merchandise) noch geringer sei. Aehnliche Angaben macht auch Kemmann[2]) und belegt sie durch Wiedergabe einiger bezüglicher Dienstvorschriften.

Der zweite Vorwurf, der erhoben wurde, ist der der Beibehaltung der alten kleinen Güterwagen mit 7—9 t Tragfähigkeit anstatt der Einführung der grossen 30 und 50 t-Güterwagen nach amerikanischem Muster. Also der gleiche Vorwurf, wie wir ihn auch immer wieder hören; doch liegen auch in diesem Punkte die Verhältnisse in Deutschland verschieden von den englischen, da unsere Güterwagen seither in der Regel 10 t Tragfähigkeit hatten und man immer mehr zu den 12½ t- und neuerdings — in Preussen bei Neubeschaffung ohne Ausnahme[3]) — zu den 15 t-Wagen übergeht. Uebrigens scheinen auch die Bestrebungen nach Einführung noch grösserer Wagen von 25 t Tragfähigkeit in Deutschland ihrer Verwirklichung entgegenzugehen, wie aus einem am 10. September 1901 im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen Vortrag des Regierungs- und Bauraths Diesel hervorgeht. Nach der letzten Reichsstatistik für das Jahr 1899/1900 beträgt die durchschnittliche Tragfähigkeit der deutschen Güterwagen 12,2 t. In England sind thatsächlich die weit kleineren Wagen mit 7—9 t Ladegewicht gebräuchlich. Unser Bericht theilt hierüber mit, dass die Kohlenwerke den 8 t-Wagen stets den Vorzug geben. Auch diese Angaben stimmen mit unseren übrigen Quellen, bis auf Reitzenstein[4]) zurück, überein. So gibt die erwähnte deutsche Studienkommission die Tragfähigkeit zu 7—8 t im Durchschnitt und zu höchstens 10—10½ t an.

Die Art, wie diesen anscheinend ohne jede nähere Begründung hingeworfenen Vorwürfen entgegengetreten wird, ist nun eine recht bemerkenswerthe. Zuerst wird mit den allerschärfsten Ausdrücken eine solche Laienkritik („amateur critic") überhaupt zurückgewiesen, dann tritt der Verfasser des Aufsatzes in eine sachliche Untersuchung, die zum Ergebniss führt, dass die Verkehrsbedingungen in England ganz anders liegen, als in Amerika, und schliesslich gibt er zu, dass die englischen Eisenbahngesellschaften es gar nicht in ihrer Macht haben, durchgreifende Aenderungen, selbst wenn sie als zweckmässig erkannt sind, ohne weiteres einzuführen, da sie von dem Publikum derartig abhängig sind, dass sie ohne dessen Mitwirkung nichts vornehmen können. Dagegen habe der Umstand, dass die Eisenbahngesellschaften in ihrem eigenen Hause nicht Herr seien, andere Missstände zur Folge, deren Beseitigung viel wichtiger sei, als die Einführung der vorgeschlagenen Neuerungen. Hierin liegt mehr das Ersuchen, die Vorwürfe an eine andere Stelle zu richten, als ihre Zurückweisung.

Wir folgen dem sachlichen Inhalt der Entgegnung. Ihr Verfasser ist der Ansicht, dass für die ausserordentlich schweren Züge mit den überaus schweren Maschinen — ganz abgesehen davon, dass sie auch in Amerika nur Ausnahmen bilden — im englischen Verkehre ein Bedürfniss gar nicht vorliege, da ihm nie die Aufgabe gestellt würde, grosse Massen eines Gutes auf weite Entfernungen zu befördern. Denn, wie einmal treffend bemerkt wurde, sei der englische Verkehr nur Endverkehr (terminals) und kein Durchgangsverkehr (haulage), während der amerikanische nur Durchgangsverkehr und kein Endverkehr sei. Wenngleich der Verfasser erklärt, eine erschöpfende Behandlung des Stoffes gar nicht geben zu wollen, so scheint er uns doch diese Bedürfnissfrage, die er übrigens nicht etwa eingehender begründet, als wir es wiedergegeben haben, etwas zu einseitig zu behandeln. Denn dass der englische Massenverkehr, der Erz- und Kohlenverkehr, wenn auch auf kürzere Entfernungen als in Amerika, schwerere Züge und somit Maschinen an Stelle mehrerer kleiner verwenden könnte, darüber besteht doch wohl kein Zweifel. Dagegen ist der weiteren Darlegung der Gründe, warum ihre Einführung in Ansehung des Eisenbahnbetriebes in England gar nicht zweckmässig ist, nur zuzustimmen. So, meint der Verfasser, müsse die jetzt 55 bis 65 km in der Stunde betragende Geschwindigkeit der Güterzüge bei Bildung schwererer Züge leiden. In der That ist die Geschwindigkeit der englischen Güterzüge, namentlich auch im Vergleich mit den unserigen, eine beträchtliche. Der mehrfach genannte preussische Studienausschuss nennt 40 bis 50 km Fahrgeschwindigkeit der Kohlenzüge und bis 65 km Geschwindigkeit anderer Güterzüge. Kemmann gibt als — anscheinend hervorragende — Beispiele sechs Güterzüge an, die, nach verschiedenen Richtungen von London aus fahrend, während 6 bis 7 Stunden sämmtlich Reisegeschwindigkeiten von 37 bis 48 km erreichen. Aber die grosse Geschwindigkeit der Güterzüge ist in England die Regel, während bei uns Fahrgeschwindigkeiten der Eilgüterzüge von 40 bis 50 km und Reisegeschwindigkeiten von 30 bis 35 km auf weite Entfernungen zu den Seltenheiten gehören dürften.

Weiter spreche gegen die Bildung grosser Züge der Umstand, dass die Güter — Verfasser hat hier die merchandise-Güter (s. weiter unten) im Auge — angesammelt werden müssten und dadurch aufgehalten würden. Den dritten und letzten Einwand glaubt der Verfasser darin zu sehen, dass bei schweren Zügen die Gefahr des Zerreissens erheblich wachse, und dass, wolle man sich nicht der Möglichkeit folgenschwerer Unfälle aussetzen, die Einführung der Luftbremse nothwendig sei. Man beachte hierbei, dass die englischen Güterwagen in der Regel nur mit einer Rangirbremse[5]), aber nicht mit einer Fahrbremse, etwa mit Spindelbetrieb, ausgerüstet sind. Sie werden auch nur an der Spitze durch die Lokomotive, am Schluss durch den allerdings schweren Packwagen gebremst.[6]) Dieser Einführung einer selbstthätigen und centralen Bremsanlage stehe nun der Umstand entgegen, dass die englischen Güterwagen sich überhaupt nur etwa zur Hälfte im Besitz der Eisenbahnverwaltungen befinden, während die Eigenthümer der anderen Hälfte die Verfrachter seien. Diese setzten einer derartigen kostspieligen Neuerung selbstverständlich einen erheblichen Widerstand entgegen. Ueber die Besitzvertheilung gibt uns Verfasser einige bisher noch nicht allgemein bekannte Zahlen. Der Güterwagenpark Grossbritanniens und Irlands belaufe sich auf etwa 1 185 000 Wagen, von denen sich 634 000 bis 635 000 im Besitz der Verwaltungen — die amtliche Statistik[7]) gibt diese Zahl für 1900 zu 690 812 an — und 550 000[8]) im Besitz der Versender befinden.[9]) Dagegen gab es in Deutschland im Jahre 1899/1900 einen Güterwagenpark von 389 067 Wagen. Dies ergibt für das Kilometer Betriebslänge in Deutschland 8 Wagen, in England und Schottland — nach den Zahlen der amtlichen Statistik für 31. Dezember 1900 — ohne die Privatwagen 22, mit ihnen 41.

Bezüglich der weiteren Frage der Einführung von Wagen mit grösserer Tragfähigkeit nach amerikanischem Muster sei ein Bedürfniss nur in geringem Umfang und nur für einige bestimmte Verkehre anzuerkennen. Doch bilden auch hier die eigenthümlichen Besitzverhältnisse der Wagen für eine durchgreifende Aenderung einen Hemmschuh. Die Einführung zweck-

[1]) „Archiv für Eisenbahnwesen" 1899 S. 220.

[2]) Kemmann, Der Verkehr Londons. Berlin 1892.

[3]) Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen 1890—1900, S. 41. Berlin 1901.

[4]) Reitzenstein, Verwaltungseinrichtungen und Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876.

[5]) Bis zum Jahre 1905 müssen sämmtliche englische Güterwagen mit einer auf beiden Wagenseiten zu bedienenden Rangirbremse ausgerüstet sein.

[6]) Bericht des Studienausschusses „Archiv" 1899 S. 220.

[7]) Railway returns for England and Wales, Scotland and Ireland. Letztes Heft. London 1901.

[8]) Diese Zahl gilt nur für England und Schottland.

[9]) Die periodisch im „Archiv für Eisenbahnwesen" erscheinenden Vergleiche der deutschen und englischen Eisenbahnen — zuletzt 1900 S. 1279 — berücksichtigen nur die in der amtlichen Statistik enthaltene Wagenzahl.

mässigerer Transportmittel sei überhaupt, wie der Verfasser sagt, von vielen anderen Umständen abhängig. Schon die Ladevorrichtungen auf den Zechen müssten Aenderungen erfahren. In der Hauptsache aber sei Vorbedingung der vollkommene Umbau der grossartigen Kohlensturzvorrichtungen der Häfen. Diese seien in der Regel jetzt so eingerichtet, dass die Wagen selbst auf einen Kippkrahn gehoben und ihr Inhalt unmittelbar in den Schiffsraum entleert würde. Alle diese Krähne hätten aber für 30 t- oder gar 50 t-Wagen nicht die Tragfähigkeit, und ein Umbau der theueren Anlagen, die sich theils in Privatbesitz, theils im Besitz der Eisenbahnverwaltungen befinden, sei in einem kurzen Zeitraum unmöglich. Uebrigens sind, wie wir aus verschiedenen anderen Quellen entnehmen, Versuche mit Einführung amerikanischer vierachsiger Wagen bereits seit langer Zeit, aber auch neuerdings wieder, in England gemacht worden.

Es ist nicht ohne Interesse, festzustellen, dass auch bei uns die maassgebenden Kreise dieser Frage in ähnlicher Weise gegenüberstehen. So wies vor 2 Jahren v. d. Leyen[10]) den preussischen Landtagsabgeordneten Macco, der das Amt des Mahners in dieser Frage in Preussen übernommen hat, darauf hin, dass die Zahl der in Amerika vorhandenen grossen Wagen im Auslande allgemein überschätzt würde, indem er hierüber amtlich zuverlässige Angaben machte, zugleich aber zu erkennen gab, dass er der versuchsweisen Einführung amerikanischer Wagen bei uns auch nicht abgeneigt sei. Auch sagte auf eine Anregung desselben Abgeordneten Minister v. Thielen im preussischen Landtag am 24. Januar 1901, „dass für gewisse Transporte, die sich in Regelmässigkeit und Dichtigkeit der Aufeinanderfolge zwischen zwei Punkten bewegen, dieses System wohl seine Berechtigung hat, vorausgesetzt, dass Verlader und Empfänger willens sind, sich ihre Einrichtungen so umzugestalten, dass sie diese schwereren Wagen brauchen können. . . . Diese Willigkeit besteht im allgemeinen noch nicht. . . .“

Am Schlusse seiner Ausführungen hebt der englische Verfasser noch den grossen Einfluss hervor, den in seinem Vaterlande das die Bahn benutzende Publikum auf den Eisenbahnbetrieb einerseits infolge der erwähnten Wagenbesitzverhältnisse, andererseits infolge des Wettbewerbs der Eisenbahnverwaltungen unter sich ausüben kann. Hierdurch werde namentlich die schlechte Wagenausnutzung herbeigeführt. So entlüden im mineral-Verkehr (s. unten) die Empfänger die Wagen, wann es ihnen passt, so dass diese oft 3 bis 4 Monate stehen blieben. Ebenso komme es vor, dass bei der Versorgung von Schiffen mit Kohlen bei plötzlich eintretenden Stürmen tausende von beladenen Wagen 2 bis 3 Wochen brach gelegt würden. Aehnliche Angaben wie diese finden sich auch in dem Bericht des Studienausschusses, der hinzufügt, dass vielfach die Wagen sowohl auf den Zechen, als auch von Händlern auf den Empfangsstationen als Magazine benutzt werden. Die nothwendige Folge dieses Verfahrens, das sich allerdings von unseren Gepflogenheiten wesentlich unterscheidet, ist natürlich ein überaus mangelhafter Wagenumschlag. Unser Gewährsmann gibt an, dass sowohl Eisenbahngesellschaften, als andere Wageneigenthümer zufrieden seien, wenn ihre Wagen auf Entfernungen von 32 km 1 bis 2 Reisen in der Woche machen. Der Bericht des Studienausschusses gibt hierüber ausführlichere Angaben. So sollen z. B. die Wagen aus dem zwischen Nottingham und Sheffield liegenden Kohlengebiet auf Entfernungen von 200 bis 250 km 2 bis 3 Reisen im Monat machen; ferner habe eine Bergwerksgesellschaft bei Wigan 4,1 Reisen im Monat auf Entfernungen von 130 bis 150 km im vierjährigen Durchschnitt festgestellt. Ein ziffermässiger Vergleich der Wagenausnutzung in England und Deutschland ist nicht möglich, da die englischen amtlichen statistischen Quellen keine geleisteten Achs- oder Wagenkilometer angeben. In Preussen durchlief im Jahre 1899/1900 jeder Güterwagen durchschnittlich eine Entfernung von 16 810 km, in Sachsen (1900) 12 670 km, in Bayern (1899) 17 981 km und in Deutschland überhaupt (1899/1900) 16 149 km. Nehmen wir die obigen Angaben für England einmal als richtig an und ziehen überall das Mittel in die Berechnung, so würde eine Ausnutzung eines Wagens mit 2 Reisen von 32 km in der Woche eine Leistung für das Jahr von nur 6 700 km ergeben; dagegen führen die beiden anderen Angaben des Studienausschusses zu Leistungen von 13 500 km im Jahre. Diese Zahlen sind aber mit grosser Vorsicht aufzunehmen, da ihnen nur rohe Schätzungen zu Grunde liegen. Namentlich dürfte die letzte Zahl von 13 500 km gegenüber dem allgemeinen Durchschnitt zu hoch sein. Dies zeigt sich auch, wenn wir die Ausnutzung der Wagen nach Tonnen im Jahre zum Vergleich heranziehen. Es kamen nämlich durchschnittlich auf jeden Güterwagen im Jahre 1899/1900 in Preussen 710 t, in Bayern 760 t, in Sachsen 850 t, in ganz Deutschland 800 t.[11]) Für England und Schottland würde die entsprechende Zahl für das Jahr 1900 ohne die im Privatbesitz befindlichen Wagen nach den Zahlen der amtlichen Statistik 635 t, mit jenen unter Zuhilfenahme der oben angegebenen Schätzung 350 t auf den Wagen lauten, ist also erheblich niedriger, als die Angaben für Deutschland. Diese letzteren Zahlen eignen sich jedoch — abgesehen von anderen Umständen — zu einem Vergleich schon deshalb sehr wenig, weil in ihnen die Entfernungen nicht zum Ausdruck kommen, die von den Gütern durchlaufen werden.

Ein guter Maassstab für die Wagenausnutzung könnte durch die Grösse der durchschnittlichen Beladung der laufenden Wagen gewonnen werden, wobei es allerdings wünschenswerth wäre, wegen des grossen Unterschieds der Ausnutzung der im Stückgut- und Wagenladungsverkehr benutzten Wagen beide Verkehrsarten getrennt zu beobachten. Diese Forderung erfüllen leider unsere deutschen Statistiken nicht, und ihr ist auch wegen der gemeinschaftlichen Benutzung des Wagenparkes für beide Verkehrsarten schwer nachzukommen. Dagegen wird unsere Reichsstatistik der zweiten Bedingung, der Trennung der beladen und leer laufenden Wagen, gerecht und gibt in Spalten 51 und 53 der Tabelle 16 die durchschnittliche Nutzlast der auf den Betriebsstrecken der einzelnen Verwaltungen bewegten Güterwagenachsen an, und zwar in Spalte 51 unter Weglassung der leerlaufenden Wagen, in Spalte 53 mit diesen. Diese Zahlen lauten für Preussen 4,01 t und 2,79 t, für Bayern 3,67 t und 2,53 t, für Sachsen 3,91 t und 2,35 t, während der Durchschnitt für Deutschland 3,98 t und 2,73 t lautet. Die englische Statistik lässt uns hier vollkommen im Stich. Dagegen gibt uns am Schlusse seiner Ausführungen der Verfasser des uns vorliegenden Aufsatzes einige derartige Zahlen an, indem er sich dabei auf eine „Autorität im Ladewesen“ beruft. Eine solche habe als durchschnittliche Ladung eines Wagens 1 200 kg angegeben; er selbst halte dies jedoch für zu niedrig, dagegen 1 500 kg für den höchsten Durchschnitt. Wir waren bei der geringen Höhe dieser Zahl — die entsprechende für Deutschland würde $2{,}73 \times \frac{789\,555 \text{ Achsen}}{389\,067 \text{ Wagen}} = 5\,540$ kg auf den Wagen lauten — und bei der durchschnittlich guten Ausnutzung der Wagen im mineral-Verkehr zuerst geneigt anzunehmen, dass diese Zahl nur für den merchandise-Verkehr gilt. Unser Gewährsmann lässt dies nicht deutlich erkennen, und auch Kemmann und Reitzenstein, die ähnliche Angaben machen, heben uns über den Zweifel nicht hinweg. Dagegen unterscheidet Gerson in einem Vortrage über englische Frachtentarife[12]) beide Verkehre und gibt die durchschnittliche Ladung einschliesslich der Massengüter zu 1 570 bis 1 780 kg, ohne sie zu 710 bis 760 kg an. Diese Angaben sowie überhaupt eine nähere Betrachtung der Zahl selbst und die Erwägung, dass auch in Deutschland die durchnittliche Beladung der für den Stückgutverkehr — denn nur diesen können wir mit dem merchandise-Verkehr vergleichen — benutzten Wagen ohne die (statistisch auch schwer zu fassenden) Leerläufe mit 2 000 kg zu hoch angenommen sein

[10]) Jahrg. 1899 d. Ztg., S. 1533.

[11]) Die Zahlen sind nach Spalte 123 Tabelle 19 und Spalte 19 Tabelle 14 der vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen Statistik berechnet, enthalten also kein Eilgut.

[12]) „Oesterr. Eisenb.-Zeitung“ 1891 S. 87 ff.

dürfte, selbst wenn sie bei einzelnen rationell betriebenen Umladestationen höher ermittelt worden ist[13]), lassen es vollkommen wahrscheinlich erscheinen, dass die Zahl für den gesammten Güterverkehr gilt, allerdings unter Hinzurechnung der leer laufenden Wagen. Die grosse Verschiedenheit der englischen und deutschen Zahl wird in erster Linie auf die Verschiedenheit der Grösse der Wagen in beiden Ländern zurückzuführen sein, dann aber insbesondere auf die schlechte Ausnutzung der im merchandise-Verkehr benutzten Wagen. Ein weiterer Grund dafür ist aber auch der im mineral-Verkehre unvermeidliche, im übrigen zum Theil durch die Konkurrenzverhältnisse hervorgerufene Uebelstand, dass benutzte Wagen überaus häufig leer zurücklaufen, wogegen man mehrfach anzukämpfen versucht hat. Die mangelhafte Ausnutzung des Wagenparkes dagegen hat ausserdem noch ihre Ursache in der starken Reservehaltung leerer Wagen und in der erwähnten, oft langsamen Entleerung der Wagen im mineral-Verkehr.

Wenngleich wir bei unserer Besprechung den für die englischen Verhältnisse gültigen Zahlen die entsprechenden für unser Eisenbahnwesen beigefügt haben, warnen wir davor, die Zahlen beider Länder unmittelbar mit einander zu vergleichen; denn abgesehen davon, dass die Methoden der statistischen Ermittelungen in beiden Ländern nicht die gleichen sind, gewinnen wir bereits aus unseren obigen Ausführungen — und es wird zweckmässig sein, das Bild des englischen Betriebes zum Schlusse ein wenig zu vervollständigen — den Eindruck, dass in England der Güterverkehr nach einer von der bei uns gebräuchlichen ganz verschiedenen Methode bewältigt wird.

Der englische Güterverkehr zerfällt in zwei vollkommen getrennte Gruppen, in den mineral- und in den merchandise-Verkehr, ähnlich wie der unserige in den Wagenladungs- und Stückgutverkehr. Doch decken sich diese Gruppen in beiden Ländern keineswegs, was schon daraus hervorgeht, dass sich 1900 das Gewicht der beförderten Güter in der merchandise-Gruppe zu dem in der mineral-Gruppe wie 1 : 2,5, in Deutschland jedoch 1899/1900 Stückgut zu Wagenladungen wie 1 : 19,5 verhält.

Den mineral-Verkehr bilden die Massengüter, wie Kohle, Erze, Steine, Abfälle, verschiedene Eisensorten u. a. Ihre Tarifirung innerhalb mehrerer Werthklassen, die aber vielfach durch Ausnahmetarife durchbrochen sind, abgestuft, geschieht nach dem Gewichte unter der Bedingung einer Mindestaufgabe von 4 oder 2 t in einer Wagenladung. Die Beladung besorgt der Versender, die Entladung der Empfänger. Im Kohlenverkehr kommt es allerdings vor, dass die Eisenbahnverwaltung selbst im Besitze der Krahnanlagen ist. Dann übernimmt sie die Entladung und hebt dafür Gebühren ein. Die generale merchandise ist in fünf ebenfalls nach dem Werthe abgestufte Klassen eingetheilt und wird — bei einem Mindestgewicht von 150 kg — nach dem Gewicht tarifirt. Wie bei unserem Stückgut, besorgt die Bahnverwaltung die Be- und Entladung der Wagen. Aber nicht nur das, sondern sie übernimmt in der Regel auch die Spedition vom Hause des Versenders nach dem des Empfängers. Eilgut (parcels) ist ganz vom Güterverkehr getrennt und dem Personenzugverkehr zugewiesen. Betrieblich wird nur der mineral- und merchandise-Verkehr vollkommen auseinander gehalten, indem jeder seine besonderen Züge hat.

Die Art des Güterbetriebes selbst ist eine von der unserigen ziemlich verschiedene. Das oberste Prinzip ist Schnelligkeit und das zweite Vermeidung von Fehlladungen. Aus diesen Grundsätzen entspringen dann die zahlreichen[14]) leichten, schnelllaufenden und für Fern- und Nahverkehr streng getrennten Güterzüge, die kleinen, im merchandise-Verkehr wenig ausgenutzten Wagen, also ein sich dem Verkehre leicht anschmiegendes, aber verhältnissmässig unwirthschaftliches Betriebssystem. Ist schon im mineral-Verkehr infolge der vollkommenen Be- und Entladeeinrichtungen, der meist guten Rangiranlagen, der einfachen Papierbehandlung und schliesslich der grösseren Geschwindigkeit der Züge der Verkehrsumlauf ein guter, so ist vollends der merchandise-Verkehr vom Verkehrsstandpunkte aus vorzüglich geordnet. Die Waaren werden Abends von den Rollfuhrwerken angefahren, sofort auf die Eisenbahnwagen geladen, dann im Laufe der Nacht, während welcher der grösste Theil der Güterzüge — und zwar auf den Hauptlinien in dichter Zugfolge — laufen, an den Bestimmungsort gebracht, sofort auf die Speditionswagen geladen und im Laufe des Vormittags dem Empfänger zugeführt. Durch dieses Verfahren ist zugleich eine vorzügliche Trennung des am Tage die Betriebsstrecken benutzenden Personenzugverkehrs von den hauptsächlich in der Nacht fahrenden Güterzügen und auf den Bahnhöfen der Gütereinladung von der Güterausladung erreicht. Mehrtägige Lieferzeiten, wie bei uns, gibt es selbst bei ziemlich grossen Entfernungen nicht. Gerson gibt an, dass — selbstverständlich auf Hauptlinien — bis auf Entfernungen von 500 bis 600 km der Transport in einer Nacht bewältigt wird. Wenn der Empfänger das Gut, das Vormittags eintreffen sollte, am Nachmittag erhält, ist er unzufrieden und sieht dies als Verschleppung an. Bei dieser schnellen Beförderung darf zur besseren Wagenausnutzung natürlich kein Gut angesammelt werden; auch finden Umladungen nur in ganz beschränktem Maassstabe statt. Der Hauptverkehr — auch von und nach Zwischenstationen — wird durch, wenn auch gering ausgenutzte, direkte Wagen vermittelt, auf deren Bezettelung grosser Werth gelegt wird. Da darf es denn nicht Wunder nehmen, wenn ein derartiger Betrieb für die Eisenbahnen zumal bei dem riesigen Anlagekapital — das auf 1 km Betriebslänge bezogen mehr als dreimal so hoch ist als in Deutschland[15]) — unwirthschaftlich sein soll. Entgegen den bei uns herrschenden Anschauungen scheinen aber auch die Tarife in England im Durchschnitt nicht wesentlich höher als bei uns zu sein. Ein ziffernmässiger Vergleich auf Grund der Statistik ist deswegen nicht möglich, weil in England keine Tonnenmeilen ermittelt werden. Ein Vergleich der Einnahme auf die beförderte Tonne würde dagegen sogar einen höheren Satz für Deutschland als für England ergeben, nämlich 3,69 ℳ.[16]) für 1 t bei uns und 2,44 ℳ. in England (ohne Schottland und Irland), was aber in der Hauptsache seinen Grund darin findet, dass in Deutschland die beförderte Tonne vermuthlich einen weiteren Weg durchschnittlich durchlaufen wird als in England. Uebrigens ändert sich das Bild auch sofort, wenn wir mineral- und merchandise-Verkehr trennen: dann entfallen auf die beförderte Tonne in ersterem Verkehre 1,93 ℳ., in letzterem Verkehre 3,76 ℳ. Bei einem Vergleiche der Zahlen ist auch noch zu beachten, dass in England Ausnahmetarife eine grössere Rolle spielen als bei uns, und schliesslich, dass sich die englischen Zahlen für die Einnahmen und die beförderten Tonnen auf ihren Ursprung nicht kontroliren lassen.

Das Publikum hat selbstverständlich bei einem derartigen Betriebe die grössten Vortheile, aber über die Zahlen der eingangs mitgetheilten Tabelle werden wir uns jetzt nicht mehr wundern, wenngleich für ihren Verlauf auch noch andere als die hier mitgetheilten Umstände von Einfluss sind.

Nach alledem dürften in Ansehung der englischen Verhältnisse die Angaben des zu unseren Ausführungen die Veranlassung gebenden Aufsatzes abgesehen von einigen im Eifer unterlaufenen Uebertreibungen richtig sein.

Dresden, November 1901. J. Uhlfelder.

[13]) Z. B. auf S. 1271 und 1434 Jahrg. 1901 d. Ztg.

[14]) Auf das Kilometer Betriebslänge kommen für das Jahr in Deutschland 3 790, in England (ohne Schottland und Irland) 10 110 Güterzugkm. Unter Berücksichtigung der gemischten Züge lauten die Zahlen: 4 710 und 10 130.

[15]) Die Zahlen lauten 799 000 ℳ./km in England (ohne Schottland und Irland) gegen 253 614 ℳ./km in Deutschland und gelten nur für die normalspurigen Linien. Sie sind nur mit Vorsicht mit einander zu vergleichen.

[16]) Nur für den frachtpflichtigen Frachtverkehr (Spalte 130, Tabelle 19 der Reichsstatistik).

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1900.

Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1900 umfassende Band XXI (im Verlage der königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin) erschienen. Nachstehend werden einige wesentliche Ergebnisszahlen des Werkes mitgetheilt und — soweit angängig — den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen XI. Bande (Rechnungsjahr 1890) gegenübergestellt.

Die Eigenthumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 41 879 km am Ende 1890 auf 49 930 km am Ende 1900, also um 19,2 % gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1890: 37 944 km oder 90,6 % auf Staatsbahnen und 3 935 km oder 9,4 % auf Privatbahnen, 1900 dagegen 45 886 km oder 91,9 % auf Staatsbahnen und 4 044 km oder 8,1 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1890: 31 542 km oder 75,3 % Hauptbahnen und 10 337 km oder 24,7 % Nebenbahnen, 1900 dagegen 32 278 km oder 64,6 % Hauptbahnen und 17 652 km oder 35,4 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 2,3 %, die Nebenbahnen aber um 70,8 % zugenommen. — Bei einem Flächeninhalt von rund 540 743 qkm besass Deutschland 1890: 41 818 km, 1900 dagegen 49 878 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 qkm entfielen 1890: 7,74 km und 1900: 9,22 km Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 49,22 Millionen, im letzteren 56 Millionen gezählt wurden, kamen 1890: 8,50 km und 1900: 8,91 km Eisenbahnen.

An Betriebsmitteln zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1900: 19 069 Lokomotiven, 32 Motorwagen, 38 404 Personenwagen, 412 260 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1890 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 34,4 %, bei den Personenwagen von 45,5 % und bei den Gepäck- und Güterwagen von 43,3 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1 671,57 auf 2 404,58 Millionen Mark oder um 43,9 % erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 831,20 Millionen Mark auf Lokomotiven nebst Tendern, 880 000 ℳ. auf Motorwagen, 384,84 Millionen Mark auf Personenwagen und 1 187,66 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen. — Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1900 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienst 760,51 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 15 303 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 511,91 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1890 haben die Lokomotivkilometer um 48,1 %, die Nutzkilometer um 51,2 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 24 % zugenommen. An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer 1890: 7 682 oder täglich 21,05 Züge, 1900: 9 797 oder täglich 26,84 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1900: 18 789,65 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 378 089 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 4 164,96, auf die Gepäck- und Güterwagen 14 239,61 und auf die Postwagen 385,08 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1890 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 46,7 %, bei den Personenwagen um 70,2 %, bei den Gepäckwagen um 40,9 % und bei den Postwagen um 50 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 22,9 % gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 46 037, eine Gepäckwagenachse 50 486 und eine Güterwagenachse 15 960.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 23 277,85 auf 38 460,40 Millionen Tonnenkilometer, also um 65,2 %, die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven und Tender, von 61 789,98 auf 103 736,19 Millionen Tonnenkilometer, also um 67,9 % gestiegen. Ausserdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1890: 15,71 Millionen und im Jahre 1900: 16,15 Millionen Tonnenkilometer oder 2,8 % mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1900 eine Gesammtlast von 2,86 Millionen Tonnen gegen 2,04 Millionen Tonnen im Jahre 1890, mithin 38,7 % mehr, bewegt.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,61 auf 25,17 %, bei den Gepäckwagen von 2,17 auf 2,52 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 47,61 auf 45,90 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2,39 auf 2,80 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1890 bis 1900 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1900 wurde eine Einnahme von 572,96 gegen 357,06 Millionen Mark im Jahre 1890, mithin ein Mehr von 60,5 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 11 760 ℳ. gegen 8 725 ℳ. im Jahre 1890, mithin ein Mehr von 3 035 ℳ., d. h. 34,8 %. Dagegen ist die Einnahme auf je 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen von 112 auf 109 ℳ. zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 30,44 % gegen 28,82 % im Jahre 1890 betheiligt. — Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 205,08 Millionen Mark, das sind 59,3 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 7,68 Millionen Mark, das sind 72,7 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 3,14 Millionen Mark, das sind 466,7 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden. Der Antheil der Wagenklassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1900 auf 4,80 % in der I. Klasse, 23,38 % in der II. Klasse, 47,14 % in der III. Klasse und 22,50 % in der IV. Klasse; 2,17 % entfallen auf die Militärbeförderung gegen 4,69, 26,53, 48,01, 17,86, 2,91 % im Jahre 1890. — Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1900 durchschnittlich 15 Eisenbahnfahrten gegen 9 im Jahre 1890; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 26,34 auf 23,43 km gesunken. In dem Rückgange kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1900 im ganzen 20 061,73 gegen 11 224,44 Millionen im Jahre 1890, also 78,7 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 50,1 %. Der Antheil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellte sich 1900 auf 1,71 % in der I. Klasse, 13,84 % in der II. Klasse, 48,30 % in der III. Klasse und 31,60 % in der IV. Klasse; auf die Beförderung von Militär entfielen 4,55 %, gegen 1,82, 16,05, 48,27, 28,02 und 5,84 % im Jahre 1890.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm hat im Jahre 1890 3,08 ₰ betragen und ist auf 2,75 ₰ im Jahre 1900 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermässigung von 10,7 % ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehrs sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegenüber den höheren Klassen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1890 bis 1900 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1890: 882 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1900 auf 1 309,07 Millionen gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 48,4 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 21 239 gegen 26 407 ℳ., also 24,3 % mehr ein. — Die Einnahme auf je 1 000 Achskm der Güterwagen hat sich von 94 auf 99 ℳ. gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 69,56 % gegen 71,18 % im Jahre 1890 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 22 237,26 im Jahre 1890 auf 34 698,95 Millionen im Jahre 1900, also um 56 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 535 476 tkm im Jahre 1890 auf 699 955 tkm im Jahre 1900, mithin um 164 479 tkm oder 30,7 % ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben. — Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtguts ist

von 3,86 auf 3,52 ₰ gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 8,8 % erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Ausstattung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verzeichnen sind, im Jahre 1890 im ganzen auf 10 213,97 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigenthumslänge auf 244 591 ℳ. Sie sind im Rechnungsjahre 1900 im ganzen auf 12 516,10 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf 250 928 ℳ gestiegen. Beim Gesammtbetrage hat also eine Zunahme von 22,5 % und für das Kilometer eine solche von 2,6 % stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1890 auf 10 456,16 und im Jahre 1900 auf 12 749,41 Millionen Mark oder 255 605 ℳ auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen ausschliesslich des Pachtzinses sind von 1 300,87 Millionen Mark im Jahre 1890 auf 2 027,09 Millionen Mark im Jahre 1900, also um 55,8 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 19,4 % zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1 000 Wagenachskm aller Art und auf 1 000 Nutzkilometer berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 31 248 auf 40 790 ℳ = 30,5 % bezw. von 102 auf 108 ℳ = 5,9 % und von 3 843 auf 3 690 ℳ = 3 %.

Die Betriebsausgaben ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1890 bis 1900 von 783,39 auf 1 263,99 Millionen Mark, also um 61,3 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 18 818 auf 25 434 ℳ, also um 35,2 % gestiegen. Die Mehraufwendungen sind zumeist auf die nachstehend erörterte Erhöhung der Besoldung der Beamten und Arbeiter, auf die Vermehrung ihrer Anzahl und auf die Steigerung der Materialpreise zurückzuführen. Auch die auf 1 000 Nutz- und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2 314 in 1890 auf 2 469 ℳ in 1900 bezw. von 61 auf 67 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1890 auf 60,22 und im Jahre 1900 auf 62,36 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1890: 517,48, im Jahre 1900: 763,10 Millionen Mark; er hat also um 47,5 % zugenommen, dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 39,78 auf 37,65 % gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1890: 5,22, im Jahre 1900 dagegen 6,10 %. — Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1900: 15 355 gegen 12 430 ℳ im Jahre 1890, mithin ein Mehr von 2 925 ℳ oder 23,5 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1900: 537 122 Personen, mithin kam auf je 105 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1890 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 136 836 Personen oder 34,2 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 19,2 % zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrsteigerung, andererseits aus den grossen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personals eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1900 unter Hinzurechnung von 41,3 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 734,80 gegen 468,48 Millionen Mark im Jahre 1890; sie haben mithin um 56,8 % zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen, als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1 171 ℳ auf 1 368 ℳ = 17 % gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen — ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1890 1 051,00 km; bis Ende 1900 ist sie auf 1 799,63 km, also um 748,63 km oder um 71,2 % gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1900: 393 Lokomotiven, 1 081 Personenwagen und 8 207 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1890 nur 214 Lokomotiven, 514 Personenwagen und 4 503 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1890: 3 656 934 Nutz- und 52 477 098 Wagenachskm, im Jahre 1900 7 981 403 Nutz- und 124 221 414 Wagenachskm. An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1890 im ganzen 5 420 Millionen Mark und auf 1 km Eigenthumslänge 52 124 ℳ, im Jahre 1900 dagegen 98,73 Millionen Mark bezw. 61 923 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 18,8 % gestiegen. Ausschliesslich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 4,40 Millionen Mark im Jahre 1890 auf 9,84 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 2,99 auf 8,33 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuss von 1,41 auf 1,51 Millionen Mark gewachsen ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 5. d. Mts. in Berlin abgehaltenen 76. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von Trass und Tufstein, gemahlen, in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Aufnahme von Rahm (Sahne) in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 3. Zurechnung von Eisschränken aus Holz zu den Holzwaaren; 4. Aufnahme von Maisstengelmehl in den Spezialtarif III durch Erweiterung der Position „Stroh“; 5. Festsetzung einer Gebühr für das bahnseitige Auflegen und Befestigen von Wagendecken bei zollkontrolpflichtigen Gütern; 6. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung (Nachlösen von Rückfahrkarten bei Anschlussversäumnissen); 7. Aenderung der Zusatzbestimmung B 6 zu § 10 der Verkehrsordnung (Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen usw. zur Beförderung von Kranken); 8. Ausschluss der Motorfahrräder von der Annahme und Beförderung als Gepäck.

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von Kieselfluornatrium in den Spezialtarif II; 2. Versetzung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in den Spezialtarif III.

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Aenderung der Zusatzbestimmung II (2) zu § 53 der Verkehrsordnung (zulässiges Mehrgewicht bei Wagenladungen); 2. Aufnahme von gekörnter (granulirter) Emaillemasse in den Spezialtarif II; 3. Aufnahme von Brennspähnen zur Glasfabrikation in die Ziffer 6 der Position „Holz“ des Spezialtarifes II; 4. Frachtberechnung für Futter aus getrocknetem Blut und Mageninhalt geschlachteter Thiere, auch mit Zusatz von Melasse, nach dem Spezialtarif III und dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.

Einem Unterausschusse wurde zur Vorberathung überwiesen ein Antrag auf Einführung von Tarifvorschriften für die Beförderung von lebenden Fischen in Privatgüterwagen.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Einheitliche Fahrkartenmuster.** Vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ist vereinbart worden, die Fahrkarten in Edmonson'scher und in Buchform sowie die Blankokarten fortan nach einheitlichen Mustern herstellen zu lassen. Die wesentlichen Neuerungen sind folgende: 1. Sowohl Edmonsonsche Fahrkarten als auch Fahrscheinhefte — für einfache Fahrt sowie für Hin- und Rückfahrt —, soweit sie „für alle Züge“ gültig sind, erhalten auf der Vorderseite einen rothen Längsstrich. 2. Der Aufdruck der Edmonson'schen Fahrkarten zur einfachen Fahrt erfolgt fortan wie bei den Rückfahrkarten in Querstellung. Die Rückfahrkarten führen wie bisher zur besseren Unterscheidung einen durch die Mitte gehenden weissen Längsstreifen. 3. Blankokarten werden fortan in 12 verschiedenen Sorten ausgegeben, und zwar: a) für einfache Fahrt in Personenzügen I. bis IV. Klasse, b) für einfache Fahrt in allen Zügen I. bis III. Klasse, c) für Hin- und Rückfahrt in allen Zügen I. bis III. Klasse, d) für Militärpersonen in

III. Klasse, e) für Hunde. Die Grundfarbe ist weiss. Ausserdem trägt jede Karte zu a bis c eine Umrandung in der üblichen Farbe der betreffenden Wagenklasse, die Rückfahrkarten ausserdem einen gleichfarbigen Querstreifen und die „für alle Züge“ gültigen Karten (zu b und c) überdies einen rothen Querstrich. Die Blanko-Militärkarten sind halb weiss und halb rosa, die Blanko-Hundekarten rein weiss.

Mit der Anwendung der neuen Muster wird nur allmählich vorgegangen werden, da naturgemäss die Vorräthe an bisherigen Karten erst aufgebraucht werden müssen. In den Farben der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereinsreiseverkehrs tritt eine Aenderung nicht ein.

— **Anklage wegen des Eisenbahnunglücks bei Altenbeken.** Die königliche Staatsanwaltschaft hat nunmehr die Anklage erhoben gegen die Bahnwärter Kleinhaus und Meyer, beide aus Benhausen bei Paderborn, die am 20. Dezember 1901, dem Unglückstage, den Dienst auf den Blockstationen Schierenberg und Keimberg, zwischen welchen beiden Blockstationen bekanntlich der Zusammenstoss sich ereignete, zu versehen hatten. Ausserdem ist der Zugführer des D-Zuges, Peters aus Berlin, angeklagt, weil er seinen Zug, als er durch das Ueberfahren eines Pferdes zu einem Aufenthalt von etwa 15 Minuten gezwungen war, der Vorschrift zuwider nicht mit Knallpatronen usw. gedeckt hatte. Die Anklage lautet auf Gefährdung eines Eisenbahntransportes, auf fahrlässige Tödtung und fahrlässige Körperverletzung.

— **Genehmigung von Betriebsmitteln.** Aus Anlass eines Einzelfalles hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnkommissare angewiesen, künftig streng darauf zu halten, dass von den Verwaltungen der Privatbahnen Betriebsmittel nicht vor der Genehmigung ihrer Bauart in Bestellung gegeben werden.

— **Schlussabnahme und Verkehrseröffnung der Berliner elektrischen Hochbahn.** Die landespolizeiliche Schlussabnahme der Hochbahn in dem Theile, dessen Eröffnung unmittelbar bevorsteht, hat am 8. d. Mts. stattgefunden. Es handelte sich um die Abnahme der gesammten Anlage vom Stralauer Thor bis zum Potsdamer Platz. Da die Hochbauten, die Brücken sowohl als die Haltestellen, schon bei den früheren Theilabnahmen von den zuständigen Behörden geprüft worden sind, so unterlagen am 8. d. Mts. noch die gesammten Betriebseinrichtungen der Strecke Stralauer Thor-Potsdamer Platz der Abnahme. Gleichzeitig wurden die Vorräume, die Treppenanlagen und Aufgänge abgenommen. Auch die bautechnische Vorabnahme der Weststrecke, soweit sie inzwischen fertiggestellt und noch nicht abgenommen ist, war gleichzeitig vorgesehen. Es ist dies die Rampe am Nollendorfplatz und die Unterpflasterbahnstrecke von dieser bis zum Wittenbergplatz. Namens der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen empfing deren Direktor Regierungsbaumeister Wittig die Vertreter der zuständigen Behörden um 10½ Uhr auf dem Bahnsteig der Hochbahnhaltestelle Stralauer Thor. An der Spitze der Bauleitung steht Oberingeniör Ekert, an der Spitze der Betriebsleitung Oberingeniör Reichel, der auch die elektrische Ausrüstung der Bahn leitet. Angesichts der Wichtigkeit und des ungewöhnlichen Interesses, das die Hauptabnahme naturgemäss in Anspruch nimmt, waren die Vertreter der Behörden zahlreicher als sonst wohl erschienen. Die Eisenbahndirektion Berlin war durch den Geheimen Baurath Bork, Regierungs- und Baurath Gantzer und andere Herren vertreten. Ein bereitstehender Hochbahnzug nahm die Herren auf und brachte sie von Haltestelle zu Haltestelle. Die gesammte Strecke war vollständig mit Personal wie für den Betrieb besetzt. Selbst die Fahrkartenausgeberinnen fehlten nicht. Die mustergültigen Anlagen fanden die ungetheilte Anerkennung der Sachverständigen.

Ueber die Verkehrseröffnung der Hochbahn verlautet jetzt zuverlässig folgendes: Der Aufsichtsrath der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen, der Eigenthümerin der Hochbahn, hat, im Einvernehmen mit der Firma Siemens & Halske, unter dem Vorsitz von Staatsminister Hobrecht beschlossen, die elektrische Hochbahn auf der Strecke Stralauer Thor-Potsdamer Platz am Sonnabend, den 15. d. Mts. durch eine feierliche Fahrt zu eröffnen. Zu dieser Fahrt werden die Spitzen der Reichs- und Staatsbehörden eingeladen. An den folgenden Tagen finden weitere Besichtigungsfahrten geladener Gäste statt. Dem öffentlichen Verkehr soll die Bahn dann zwischen dem 18. und 20. d. Mts. übergeben werden. Mit einiger Wahrscheinlichkeit dürfte dies schon am Dienstag, den 18. d. Mts. geschehen. Die laufende Woche wird zu weiteren Uebungsfahrten für den Dienst der Bahn benutzt werden. Auch werden in diesen Tagen die Organe der drei städtischen Gemeinden, auf deren Gebiet die gesammte Bahn liegt, Berlin, Charlottenburg und Schöneberg, zu einer Besichtigungsfahrt eingeladen werden. Die Bahn wird bei den Besichtigungsfahrten in ihrer ganzen Ausdehnung auch im Westen bis zum Zoologischen Garten befahren. Nachdem schon vergangene Woche einzelne Züge bis zum Zoologischen Garten durchgefahren waren, wurden auch am letzten Sonntag zwei Besichtigungsfahrten mit geladenen Gästen bis dahin ausgedehnt.

— **Kleinbahn Wallwitz-Wettin.** Der Kleinbahngesellschaft Wallwitz-Wettin ist vom Regierungspräsidenten in Merseburg die Genehmigung ertheilt worden, die beabsichtigte Kleinbahn von Wallwitz nach Wettin zu erbauen. Durch diesen Bau wird endlich auch die rund 3 000 Einwohner zählende, an der Saale romantisch gelegene und an geschichtlichen Erinnerungen reiche Stadt Wettin die lange entbehrte Eisenbahnverbindung erhalten, wohl eine der letzten Städte der eisenbahnreichen Provinz Sachsen, denen dieses Verkehrsmittel noch immer fehlt.

— **Plan einer Vollbahn Oels-Ostrowo.** In der Sitzung der Breslauer Handelskammer vom 7. d. Mts. wurde dem Präsidium die Ermächtigung ertheilt, die von ihm vorbereiteten Eingaben an den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Landtag, worin die Schädigungen, die dem Breslauer Handelsverkehr beim Mangel eines direkten Anschlusses an die neue russische Bahnlinie Warschau-Ostrowo drohen, sowie die Nothwendigkeit des Ausbaues einer Vollbahn Oels-Ostrowo eingehend dargelegt werden, zu unterzeichnen und abzusenden.

— **Ministerkrisis in Sachsen aus Anlass von Ueberschreitungen beim Bau der Chemnitzthalbahn.** Wir entnehmen hierüber der „Dresdner Zeitung“ folgendes:

Die Finanzdeputation B. der zweiten sächsischen Kammer hatte zu Titel 51 (Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Chemnitz durch das Chemnitzthal nach Wechselburg) des ausserordentlichen Etats einen schriftlichen Bericht ausgearbeitet, in dem es heisst: „Bei der allgemeinen Vorberathung über die der Finanzdeputation B. zugewiesenen Titel des ausserordentlichen Etats gaben insbesondere die Titel 37, 51 und 52 zu schweren Bedenken Anlass. Bei diesen Titeln werden Nachpostulate eingestellt, die mit den früheren Bewilligungen absolut nicht in Einklang zu bringen sind. Bei Titel 37 wurde die ursprünglich eingestellte Summe von 700 000 ℳ. durch das Nachpostulat von 500 000 ℳ. auf 1 200 000 ℳ. erhöht, während bei den Titeln 51 und 52 die ursprünglich geforderten Summen von 5 334 500 ℳ. um 2 695 500 ℳ. beziehentlich von 3 097 000 ℳ. um 2 479 000 ℳ. überschritten wurden. Die Ueberschreitungen betragen demnach bei Titel 37: 71,43 %, bei Titel 51: 50,53 % und bei Titel 52: 80,85 % der ursprünglichen Forderungen! Die Deputation war der Anschauung, dass solche ausserordentliche Ueberschreitungen mit den Grundsätzen der Verfassung nicht in Einklang zu bringen seien und dass dadurch die Rechte der Stände bei Festsetzung des Etats in wesentlichen Stücken beeinträchtigt werden. Die Deputation billigte daher auch einstimmig die von ihrem Vorsitzenden in der Plenarsitzung vom 5. Dezember 1901 abgegebene Erklärung, dass solches Verfahren inkonstitutionell sei. Man brachte auch zum Ausdruck, dass die Chemnitzthalbahn überhaupt von den Ständen niemals bewilligt worden wäre, wenn man hätte voraussehen können, dass die Kosten derselben eine so enorme Höhe erreichten.“ Bei den weiteren Verhandlungen mit den königlichen Regierungskommissaren suchten die Vertreter des königlichen Finanzministeriums zunächst die übermässig hohen Nachforderungen zu rechtfertigen. In einer neuerlichen schriftlichen Darlegung des königlichen Finanzministeriums wird hierzu noch ausgeführt: „Nach den Enteignungsterminen, die im Juni 1900 abgeschlossen worden sind, also nach Schluss des vorigen Landtages, hat sich die Nothwendigkeit einer Neuaufstellung des Kostenanschlages herausgestellt; das Ergebniss ist im Juni 1901 dem Finanzministerium vorgelegt und von diesem danach das Nachpostulat eingebracht worden.“ Hierzu bemerkt die Deputation, dass zunächst die Trasse der Linie feststehen muss, ehe man zur Enteignung des Areals vorschreitet. Die Bearbeitung der infolge des Hochwassers veränderten Trassirung hat daher aller Voraussicht nach eine längere Zeit vor dem Juni 1900 stattgefunden, zu welchem Zeitpunkte die umfänglichen Enteignungstermine bereits abgeschlossen waren. Ist dies richtig, so hätte recht wohl dem Landtage 1899 bis 1900, der bis zum 11. Mai 1900 getagt hat, entsprechende Mittheilung von Seiten des königlichen Finanzministeriums gemacht werden können. „Wenn aber die betreffende Bauleitung jedwede Veranschlagung der nach dem Hochwasser von 1897 vorgenommenen neuen Trassirung vor der Enteignung des Areals unterlassen hätte und wenn die für den Bau benöthigte Summe erst nach dem Enteignungsverfahren festgestellt worden ist, so wäre eine solche Behandlung derartiger Angelegenheiten erst recht nicht verständlich. Zudem belaufen sich nach Mittheilung des königlichen Finanzministeriums die erhöhten Grunderwerbskosten nur auf 474 800 ℳ. Dass das Ergebniss des neu aufgestellten Kostenanschlages nach obiger Mittheilung des königlichen Finanzministeriums diesem erst im Juni 1901 vorgelegt worden ist bei einer Bahn, die zu dieser Zeit schon zum grössten Theile fertig-

gestellt war und deren Eröffnung am 1. April d. J. bevorsteht, beweist in eklatanter Weise die völlige Unhaltbarkeit des gegenwärtig bei Eisenbahnbauten eingeschlagenen Verfahrens und die durchaus ungenügende Kontrole desselben. Es hätten demnach thatsächlich untere Instanzen ohne vorherige Genehmigung der vorgesetzten Behörde im Finanzministerium die Bauten vorgenommen und über die Staatsgelder demgemäss verfügt.“ Da die Deputation sich nicht in der Lage sah, die Bewilligung der betreffenden Positionen der Kammer in Vorschlag bringen zu können, so wurden die Verhandlungen mit dem königlichen Finanzministerium aufs neue fortgesetzt, und es erhielt in deren Verfolg die Deputation ein Schreiben des königlichen Finanzministeriums vom 1. d. Mts., in welchem letzteres die folgende Erklärung abgibt: „Wenn auch die Regierung der Ansicht ist, dass Ueberschreitungen des Etats nicht ohne weiteres eine Verfassungsverletzung involviren, und wenn auch nach langjähriger, von der Ständeversammlung zu keiner Zeit angefochtener Uebung die Unternehmungen, für welche die Bewilligungen erfolgt waren, nicht eingestellt, sondern fortgesetzt worden sind in der Annahme, dass die Ueberschreitungen später auf erfolgte Rechtfertigung nachträgliche Zustimmung der Stände finden werden, so will gleichwohl die Regierung im Hinblick auf die Höhe der Ueberschreitungen bei den Titeln 51, 52 und 37 des ausserordentlichen Etats ausdrücklich um Indemnität nachgesucht haben. In Rücksicht darauf, dass die zu Titel 51 nachpostulirten Gelder bereits verwendet worden sind, und in Anbetracht des Umstandes, dass die Eröffnung der Bahnlinie für den 1. April d. J. in Aussicht genommen ist, meinte die Deputation, nachdem sie im übrigen die verfassungsrechtliche Frage in ihrem Sinne durch obige Erklärung der königlichen Staatsregierung gelöst sieht, die Bewilligung dieser Position nicht länger beanstanden zu können. Wenn hiernach die Deputation dazu gelangt, der Kammer die Bewilligung von 2 695 500 Mark nunmehr zu empfehlen, so hat sie, wie sie ausdrücklich hervorhebt, es für angezeigt gehalten, bezüglich der Titel 37 und 52 zunächst in eine weitere Prüfung der eingestellten Ansätze einzutreten, und dies um so mehr, als das königliche Finanzministerium bei der Verhandlung in der Deputation erklärte, nach neueren Erörterungen lasse sich die eingestellte Summe unter Titel 52 um rund eine halbe Million Mark herabmindern. Die Deputation hat es auch für ihre Pflicht gehalten, das königliche Finanzministerium bei den bezüglichen Verhandlungen darauf aufmerksam zu machen, dass unbedingt für die Zukunft Einrichtungen getroffen werden müssen, die derartige Ueberschreitungen der Voranschläge ausschliessen. Das Vertrauen zur Eisenbahnbauverwaltung werde hierdurch schwer geschädigt, und es müsse dafür Sorge getragen werden, dass die unteren Instanzen nicht selbständig irgend welche Dispositionen vornehmen, die einer Abänderung des ursprünglichen Projektes gleichkommen. Die Kommissare des königlichen Finanzministeriums erklärten, dass sie bereits in Berathung über eine Aenderung des bisherigen Verfahrens eingetreten seien, und dass die bezüglichen Vorschläge voraussichtlich noch in diesem Landtage den Ständen mitgetheilt würden.“

Der vorstehend seinem wesentlichen Inhalt nach wiedergegebene Bericht der Finanzdeputation kam nun in der Sitzung der zweiten sächsischen Kammer vom 7. d. Mts. zur Berathung. Nachdem der Berichterstatter Abg. Teichmann den Deputationsbericht wiedergegeben und die Kammer ersucht hatte, sich dem Deputationsantrag anzuschliessen, nahm der Vorsitzende des Gesammtministeriums Staatsminister v. Metzsch das Wort zu nachstehender Erklärung:

„Gegenüber der in dem Bericht der Finanzdeputation B. über Titel 51 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats zum Ausdruck gebrachten Ansicht, dass durch Ueberschreitung der von der hohen Kammer für den fraglichen Eisenbahnbau genehmigten und bewilligten Summen in solcher Höhe die verfassungsmässigen Rechte der Stände gewissermaassen illusorisch gemacht würden, und gegenüber der darauf gegründeten Schlussfolgerung, dass durch ein solches Verfahren eine Verletzung der Verfassung indizirt erscheint, ist bereits bei der geführten Deputationsverhandlung durch den Vertreter des Finanzministeriums ausgesprochen worden, dass die Regierung weder anzuerkennen noch zuzugeben vermöge, dass eine solche Ueberschreitung den behaupteten Eingriff in ständische Rechte in sich trage. Diesen Standpunkt theilt das Gesammtministerium nicht nur nicht angesichts des vorliegenden Falles, sondern es verallgemeinert die dementsprechenden Anschauungen bis zu dem Grade, dass es in der blossen, durch ein pflichtwidriges Verfahren der verantwortlichen Rathgeber der Krone nicht veranlassten Ueberschreitung einer von den Kammern in bestimmter Höhe bewilligten Ausgabeposition für ein an sich bewilligtes Unternehmen eine Beeinträchtigung der Rechte der Landesvertretung überhaupt nicht zu erblicken vermag. Ich schalte hier ein, meine sehr geehrte Herren, dass sich das Gesammtministerium, wenn es diesen Grundsatz ausspricht, auf die Autorität gewichtiger Staatsrechtslehrer zu beziehen vermag. Ich fahre weiter fort: Wollte man sich auf den Standpunkt der geehrten Deputation stellen, so würde für die Regierung eine Situation geschaffen werden, in welche sie sich mit Rücksicht auf ihre Verantwortlichkeit in alle Wege nicht bringen lassen kann, da bei der Unmöglichkeit, Etatspositionen von der hier in Frage gekommenen Art im voraus unbedingt und unabänderlich festzulegen, eine Uebernahme der Garantie für Vermeidung jeglicher Ueberschreitung überhaupt unthunlich erscheint. Es ist dabei als selbstverständlich vorausgesetzt, dass Ueberschreitungen der nachträglichen Rechtfertigung der Regierung auch in denjenigen Fällen bedürfen, in denen es nach Lage der Sache unmöglich war, innerhalb der Grenzen der ursprünglich bewilligten Summen zu bleiben. Die Ständeversammlung hat übrigens bis hierher zu keiner Zeit Abstand genommen, unvermeidlich gewesene Ueberschreitungen auch in ansehnlicher Höhe nachträglich gutzuheissen, und es hat die hohe Kammer angesichts dieser Ueberschreitungen noch zu keiner Zeit zum Ausdruck gebracht, dass dem ein solches verfassungsmässiges Bedenken entgegenstehe. Wenn die Regierung gleichwohl in der Deputation die in den Bericht aufgenommene Erklärung abgegeben hat, so ist dies geschehen, um bestehende Meinungsverschiedenheiten im Wege des Kompromisses zu beseitigen. Mit dem Ausdruck des Indemnitätsgesuches hat keinesfalls zugestanden werden sollen, dass seitens der Regierung die Verfassung verletzt worden sei. Nachdem nun die geehrte Deputation, wie von Seiten der Regierung nur dankend anzuerkennen ist, dazu gelangt ist, in ihrem Schlussvotum die nachträgliche Genehmigung der Ueberschreitung bei Titel 51 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats für 1902/03 anzuempfehlen, gibt sich die Regierung der Hoffnung hin, dass sich die hohe Kammer werde bereit finden lassen, über die angeregten verfassungsmässigen Bedenken hinwegzugeben und dem von der Deputation gestellten Bewilligungsantrage zuzustimmen.“

Dieser im Namen des Gesammtministeriums abgegebenen Erklärung gegenüber gaben die Vertreter sowohl der konservativen wie der nationalliberalen Fraktion der Kammer ihrer Anschauung Ausdruck, dass durch jene Erklärung die Basis verschoben sei, auf der die Deputationsvorschläge gemacht seien, und es wurde daher einstimmig von der Kammer dem Antrage ihres Präsidenten zugestimmt, in Rücksicht auf die Erklärung des Gesammtministeriums und die dadurch erfolgte Verschiebung der Grundlagen des Deputationsvotums die Beschlussfassung über dasselbe auszusetzen und den Gegenstand an die Deputation zurückzuverweisen.

Infolge dessen hat das Gesammtministerium dem Könige seine Entlassung eingereicht. Eine Entscheidung hierauf war bis zum Schlusse dieser Nummer nicht getroffen.

— **Der wegen des Eisenbahnunglücks bei Heidelberg s. Zt. verurtheilte Expeditionsgehilfe Weipert** ist vor einigen Tagen auf Widerruf aus der Haft entlassen worden, nachdem er zwei Drittel der mehrmonatigen Gefängnissstrafe verbüsst hat. Von der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen ist ihm, wie der „Hamb. Korresp.“ meldet, mitgetheilt worden, dass seiner Wiederanstellung kein Hinderniss entgegenstehe.

— **Der schweizerische Express**, ein täglicher Luxuszug zwischen Berlin und Luzern sowie zwischen Amsterdam und Chur, der im vergangenen Sommer versuchsweise von der internationalen Schlafwagengesellschaft eingerichtet worden ist, soll nach den soeben getroffenen Bestimmungen auch im kommenden Sommer wieder gefahren werden. Der Zug wird über Halle, Erfurt, Bebra, Elm und Offenbach nach Frankfurt a/M. geleitet. Die Abfahrt findet täglich vom Anhalter Bahnhof in Berlin um 3 Uhr 40 Min. Nachm. statt, die Ankunft in Luzern am anderen Morgen um 8 Uhr 10 Min. Der Gegenzug verkehrt von Luzern 9 Uhr 32 Min. Abends und trifft in Berlin 2 Uhr 10 Min. Nachm. ein. Der Zug soll während der Monate Juli, August und September verkehren. In Frankfurt a/M. findet er Anschluss an den holländischen Theil, der nach Chur geht, um dort Postanschluss nach dem Engadin zu finden.

— **Der Lloydexpress.** Die Verhandlungen über diesen Zug, dessen Zustandekommen infolge des wirthschaftlichen Niederganges eine Zeit lang in Frage gestellt schien, sind jetzt dem Vernehmen nach wieder aufgenommen worden. Der Lloydexpress soll bekanntlich die Hansestädte mit Genua verbinden. Er wird auf Veranlassung des norddeutschen Lloyd von der internationalen Schlafwagengesellschaft eingerichtet und soll eine unmittelbare Verbindung zwischen den Dampfern des atlantischen Ozeans mit den ostasiatischen und australischen Postdampferlinien, die in Genua anlaufen, herstellen. Von Seiten der betheiligten Gesellschaften rechnet man besonders auf eine Benutzung durch die amerikanischen Vergnügungsreisenden. Der Zug soll dreimal wöchentlich von Bremen und Hamburg über Köln, Basel und den St. Gotthard nach Genua verkehren. Die Absicht, einen Anschluss von und nach Berlin einzurichten, wie dies früher vorgesehen war, hat man ganz aufgegeben, da Berlin schon in ausreichender Weise mit Luxuszügen nach dem Süden durch den Brennerexpress, den Riviera- oder Schweizer-

sowie durch den Berlin-Neapelexpress versehen ist. Der Lloydexpress soll im kommenden Sommer verkehren.

— **Stuttgarter Verkehrszeitung.** Die Stuttgarter Strassenbahnen haben ihre Absicht, eine umsonst zu vertheilende Verkehrszeitung gemeinschaftlich mit der Geschäftsstelle für Eisenbahnpublikationen herauszugeben, wieder aufgegeben.

Oesterreich.

— **Umwandlung der zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Aktien der galizischen Karl Ludwigbahn.** Dieser Tage wurde im österreichischen Abgeordnetenhause die bereits angekündigte Regierungsvorlage (vergl. Nr. 11 S. 185 d. Ztg.) eingebracht, mit welcher die Regierung ermächtigt werden soll, die auf Grund des Gesetzes vom 25. November 1891 zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Aktien der galizischen Karl Ludwigbahn in eine zu einem geringeren Zinsfusse in Kronenwährung steuerfrei verzinsliche Schuld umzuwandeln, falls dadurch eine dauernde Ersparung für den Staatsschatz gegenüber dem gegenwärtigen Zustande erzielt werden kann.

Die Wahl der neu auszugebenden Schuldgattung und des Zeitpunktes der Umwandlung soll der Regierung überlassen werden.

Die Einbringung des Gesetzentwurfes im gegenwärtigen Zeitpunkte wird damit begründet, dass die abgestempelte Aktie bei einem Nennbetrage von 420 Kr. sich mit jährlich 20 Kr., d. i. mit 4,762 % verzinst, so dass die Möglichkeit einer Umwandlung dieser Eisenbahnschuld, deren Kapitalstand sich am 1. April d. J. auf 92 370 600 Kr. belaufen wird, nach den derzeitigen Verhältnissen des Geldmarktes näher gerückt erscheint, wie denn auch die Gestaltung des Kurses dieses Papiers erkennen lasse, dass der Markt mit der Möglichkeit der Umwandlung bereits rechne.

— **Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.** Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, das erforderliche zu veranlassen, damit die bisherige Beschränkung der Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte für Reisen von 600 bis 2 000 km beseitigt und diesen Fahrscheinheften dieselbe Gültigkeitsdauer, wie sie für grössere Reisen besteht, anerkannt werde.

In Beantwortung dieser Anfrage theilte der Eisenbahnminister dem Abgeordnetenhause mit, dass die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte eine Einrichtung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind und dass Anträge, welche auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieser Fahrscheinhefte abzielten, bisher die Zustimmung der Mehrheit der Vereinsverwaltungen nicht gefunden haben.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellen sich im Januar d. J. nach den zur Veröffentlichung gelangten vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	Januar 1902	gegen Januar 1901
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6 252 284	— 422 426
Südbahngesellschaft	7 224 168	— 68 441
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	3 978 889	— 203 929
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	1 601 699	— 43 756
Ergänzungsnetz	949 196	— 80 566
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	605 801	— 83 129
Buschtěhrader Bahn Lit. A	578 223	— 84 300
„ „ „ B	1 035 115	— 207 200
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	831 152	— 163 021
Teplitz-Reichenberger Eisenbahn	142 722	+ 1 376
böhmische Nordbahn	735 786	— 4 379

— **Umwandlung der Nordwestbahnprioritäten und Bau des zweiten Gleises.** Es ist, wie gemeldet wird, nicht ausgeschlossen, dass die Frage der Legung des zweiten Gleises auf den beiden Linien der Nordwestbahn ohne gerichtliche Entscheidung und durch friedliches Einvernehmen der Regierung und der Gesellschaft zum Austrag kommt. Die Nordwestbahn hat schon seit langer Zeit eine Umwandlung ihrer fünfprozentigen Prioritäten angestrebt. Bei dem jetzigen Stande des Zinsfusses will die Verwaltung der Nordwestbahn dem Vernehmen nach auf die frühere Absicht zurückkommen. Diese Umwandlung bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde, insbesondere des Eisenbahnministeriums. An ein diesfälliges Einschreiten der Gesellschaft würden sich naturgemäss Verhandlungen knüpfen über die Leistungen, welche die Regierung fordert, ehe sie die Bewilligung zur Umwandlung ertheilt. Letztere würde selbstverständlich für die Nordwestbahn mit einer erheblichen Jahresersparniss verbunden sein. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass man im Falle der Umwandlung den Versuch machen würde, durch eine dem Umwandlungsgewinne entsprechende Mehrausgabe von Prioritäten das Geld zu beschaffen, welches zur Legung des zweiten Gleises auf den beiden Linien der Nordwestbahn erforderlich ist. Ebenso könnten aus der Kapitalisirung des Umwandlungsgewinnes jene Aufwendungen gedeckt werden, welche die Regierung verlangt. Die ganze Frage bildet gegenwärtig den Gegenstand vorbereitender Studien und Erörterungen.

— **Holztarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Unserer Mittheilung über diese Tarife in Nr. 97 S. 1509 Jahrg. 1901 d. Ztg. ist beizufügen, dass die daselbst besprochene Durchrechnung des Barêmes der k. k. österreichischen Staatsbahnen nur von deren östlichen Linien nach Wien Nordbahnhof zur Durchführung gelangt.

Anbelangend die Vertheilung der Fracht für Holzsendungen im Verkehr zwischen den galizischen und bukowinaer Stationen der österreichischen Staatsbahnen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist zu bemerken, dass für die Staatsbahnen die Fracht nicht auf Grund der Einheitssätze der ersten Staffeln ausgeschieden werden wird; es werden vielmehr die Gesammtfrachtsätze nach gewissen Grundsätzen zwischen den beiden Bahnnetzen vertheilt werden, so dass die Ermässigung nicht allein von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sondern auch von den österreichischen Staatsbahnen zu tragen sein wird.

— **Elektrischer Vollbahnbetrieb.** Dieser Tage fand in der Munitionsfabrik Wöllersdorf die technisch-polizeiliche Begehung einer Schleppbahn statt, welche die Munitionsfabrik mit dem Bahnhofe der Schneebergbahn verbindet. Diese Bahn wurde im Auftrage des Reichskriegsministeriums von der Firma Ganz & Co. ausgeführt und ist die erste Hochspannungsdrehstrombahn, welche nach dem System dieser Firma in Oesterreich betrieben wird. Die wegen der hohen Spannung vom Eisenbahnministerium vorgeschlagenen Sicherheitsvorrichtungen bewährten sich sehr gut, und wurde nach anstandslosem Kommissionsergebnisse der Betrieb eröffnet.

— **Die Eisenbahnen und die Erwerbsteuer.** Um die Mitte des vorigen Jahres hat der Verwaltungsgerichtshof über eine grössere Anzahl von Steuerbeschwerden, welche von den Privatbahnen gegen die Steuervorschreibungen der Jahre 1898 und 1899 ergriffen worden waren, nach gemeinsam durchgeführter Verhandlung entschieden. Nachdem der Spruch des Verwaltungsgerichtshofes alle wichtigen, auf die Besteuerung der Eisenbahnen bezüglichen Streitfragen zur Entscheidung gebracht hat, sind nun auch vom Finanzministerium in einem an die Finanzlandesdirektionen und Steuerbehörden erster Instanz gerichteten Erlasse die Durchführungsbestimmungen in Betreff der Erwerbsteuer nach dem II. Hauptstücke des Gesetzes über die direkten Personalsteuern einer Aenderung im Sinne der Entscheidnng des Verwaltungsgerichtshofes unterzogen.

— **Rückgang des böhmischen Braunkohlenverkehres.** Die Verhältnisse des böhmischen Braunkohlenmarktes haben sich in der letzten Zeit nicht befriedigend gestaltet. Infolge des ungewöhnlich milden Winters und des Druckes, der noch immer auf der Industrie Deutschlands und Oesterreichs lastet, hat sich der Absatz von böhmischer Kohle verringert. Ganz besonders ist die Ausfuhr nach Deutschland zurückgegangen. Auf die sächsischen Staatsbahnen sind im Januar d. J. 306 000 t böhmischer Braunkohle übergegangen, d. i. um 116 000 t weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Der Rückgang des Kohlenverkehres geht auch aus den Ausweisen über die Wagenbeistellung im nordwestböhmischen Braunkohlenreviere hervor. In der ersten Januarhälfte betrug die Wagenbeistellung 43 432 Wagen, d. i. um 10 207 Wagen weniger als zur gleichen Zeit des Vorjahres. In der zweiten Januarhälfte haben sich die Verhältnisse nicht wesentlich gebessert. Die Verringerung des Kohlenverkehres übt selbstverständlich eine Rückwirkung auf den Eisenbahnverkehr aus.

— **Strassenbahnbetrieb.** Die Bau- und Betriebsgesellschaft in Wien hat die Aufsichtsbehörde um die Genehmigung ersucht, im Inneren der mit Längssitzen versehenen Motor- und Beiwagen eine Anzahl von Stehplätzen einführen zu dürfen. Dieses Ansuchen wurde, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, abgewiesen, da beim elektrischen Betriebe die häufige ruckweise Aenderung der Fahrgeschwindigkeit der Wagen unvermeidlich sei

und unter Umständen gefährliche, jedenfalls aber sehr lästige Zusammenstösse der stehenden Fahrgäste untereinander und mit den sitzenden Fahrgästen zur Folge haben müssten. Rücksichtlich gewisser Wagengattungen wurde überdies in deren räumlicher Unzulänglichkeit ein Hinderniss für die Zulassung von Stehplätzen erblickt.

Ungarn.

— **Pensionsanstalt der ungarischen Staatsbahnen.** Anlässlich eines Streitfalles wurde im Sinne des Art. 6 der Pensionssatzungen der ungarischen Staatsbahnen festgestellt, dass den aus dem ungarischen Staatsdienste in den Dienst der ungarischen Staatsbahnen eingetretenen Personen nur dann die im Staatsdienste verbrachte Dienstzeit in die Pension eingerechnet wird, wenn der Uebertritt unmittelbar aus dem Staatsdienste in den Dienst der Staatsbahnen erfolgt. Tritt jedoch eine bereits im Ruhestande befindliche Person in den Dienst der ungarischen Staatsbahnen, so kann sie wohl als Pensionsanstaltsmitglied aufgenommen werden, doch wird ihr die im Staatsdienste verbrachte Zeit in die Pension nicht eingerechnet. Solche Personen können daher auch weiterhin ihre staatliche Pension beziehen und dabei auch ihren Pensionsanspruch bei der Staatsbahn erwerben. Dasselbe ist auch der Fall bei pensionirten Offizieren, welche in den Dienst der Staatsbahnen treten. Auch können diese in die Pensionsanstalt der ungarischen Staatsbahnen eintreten, ohne hierdurch ihrer Militärpension verlustig zu werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Entschädigungen bei den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Ministerrath die ersten Ergebnisse einer Untersuchung mitgetheilt, die er veranlasst hat, um den Betrag der von den Eisenbahngesellschaften für Beschädigungen, Verspätungen, Verluste oder Diebstähle gezahlten Entschädigungen festzustellen. Nach den eingegangenen Mittheilungen belief sich die Gesammtsumme dieser Entschädigungen, welche im Jahre 1885 noch nicht 5 000 000 Fr. betrug, 1895 auf etwas über 7 500 000 Fr., 1898 auf 8 500 000 Fr., 1900 und 1901 aber je auf rund 17 000 000 Fr. Minister Baudin hat nun die Errichtung eines Studienausschusses verfügt, in welchem vertreten sein sollen: der Dienst der Handelsaufsicht (contrôle commercial), das Ackerbau- und das Handelsministerium, die Abtheilung des Staatsrathes für öffentliche Arbeiten und die Eisenbahngesellschaften. In einem aus diesem Anlass an letztere gerichteten Schreiben betont der Minister, dass die genannten Entschädigungen in einer beunruhigenden Weise anwachsen, und fährt fort: „Wenn ausnahmsweise Ursachen, wie die Weltausstellung oder gewisse Armeemanöver als zu dieser Ausgabenvermehrung beitragend vorangestellt werden, so bleibt die Regelmässigkeit des Anwachsens darum nicht weniger eine Thatsache, welche die Aufmerksamkeit auf sich lenken muss, weil sie zeigt, bis zu welchem Punkt die Interessen des Publikums, der Eisenbahngesellschaften und des Staates durch das Spiel der Zinsgewähr verletzt werden. Es ist also wichtig, die Ursachen dieser Lage zu erforschen und ihr abzuhelfen.“

— **Schwere Postwagen in Frankreich.** Kürzlich hatte die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft sich geweigert, auf ihrem Netz neue Postwagen von 18 m Länge zuzulassen. Es hiess, die Weigerung sei durch technische Gutachten der Streckeningeniöre veranlasst. Dazu schreibt der „Matin“: Es scheint in der That, dass die zwischen dem Staat und den Eisenbahngesellschaften bestehenden Verträge diese letzteren nicht verpflichten können, mehr als 10 t wiegende Wagen zu führen. Indess hat man sich geeinigt . . . auf dem Rücken der Steuerzahler. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wird die neuen Wagen gegen eine Entschädigung von 15 Cts. für das durchlaufene Wagenkilometer fahren.

— **Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern.** Nach dem vom schweizerischen Bundesrath genehmigten Geschäftsbericht sind im abgelaufenen Jahre in die Liste derjenigen Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen, betreffend den Eisenbahntransport, Anwendung findet, 10 Linien neu aufgenommen, dagegen 6 von der Liste gestrichen worden, weil sie als Lokalbahnen den Anforderungen nicht mehr genügen können, welche der internationale Vertrag an sie stellt. Die dem Verbande angehörenden Eisenbahnen haben eine Gesammtlänge von 197 111 km; die Ausgaben des Amtes nach Abzug der Einnahmen betragen 96 651 Fr.

— **Eisenbahn Meiringen-Innertkirchen.** Der Bundesrath beantragte beim eidgenössischen Parlament, die Konzession für diese 5,7 km lange vollspurige Bahn einer in Zürich zu bildenden Aktiengesellschaft zu ertheilen.

— **Simplontunnel.** Ende Januar betrug die Länge des Sohlstollens an der Nordseite 6 543 m, an der Südseite 4 430 m; der Fortschritt im Monat Januar war auf der Nordseite 208 m, auf der Südseite, wo nur Handarbeit möglich war, 2 m. Der Wasserausfluss zeigt noch die ungeheure Menge von 856 Sekundenlitern.

— **Ueber den drohenden Ausstand der italienischen Eisenbahner** erfährt die „Nat.-Ztg.“, dass die Vertreter der grossen italienischen Eisenbahngesellschaften ihre Bemühungen fortsetzen, um den Ausbruch des allgemeinen Ausstandes der Eisenbahnarbeiter zu verhindern. Am 6. d. Mts. fand im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Rom eine Berathung statt, an der die Vertreter der Eisenbahngesellschaften theilnahmen, um unter dem Vorsitze des Ministers Giusso über die neue Dienstvorschrift und die Eintheilung der Arbeit, über deren bisher geltende Bedingungen die Eisenbahnangestellten besondere Beschwerde führten, zu verhandeln. Die neuen Vorschriften wurden als geeignet erachtet, für die erhobenen Beschwerden Abhilfe zu schaffen, und da die grossen Eisenbahngesellschaften auch Lohnerhöhungen zugestimmt haben, so wird nunmehr der Erwartung Ausdruck gegeben, dass der Konflikt mit den Angestellten vermieden werden wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich andererseits bereit erklärt, eine Reihe von Tarifermässigungen zu bewilligen, nachdem diese auf bestimmten Linien sich bereits in vollem Maasse bewährt haben. Das „Giornale d'Italia“ veröffentlicht inzwischen Mittheilungen aus Catania, aus denen erhellt, dass die Bewegung der Eisenbahnangestellten auf dem italienischen Festlande auch nach Sizilien vorgedrungen ist. Wie bei der rings um den Aetna führenden Linie die Arbeiter ihre Forderungen geltend machten, haben auch die Angestellten der Sizilien durchquerenden Linie sich mit den Eisenbahnarbeitern des Festlandes einverstanden erklärt.

— **Erhöhung der russischen Eisenbahntarifsätze für Baumwolle.** Eine sehr weitgreifende Tarifmaassregel ist vom Minister der Verkehrsanstalten angeschnitten worden. Die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ theilt nämlich mit, dass eine Erhöhung der Eisenbahntarifsätze für Baumwolle beabsichtigt wird.

Man verhehlt sich in den zuständigen Kreisen durchaus nicht, dass die Tariferhöhung mit sehr gemischten Gefühlen aufgenommen werden wird, schreibt das amtliche Organ, doch wendet man ein, dass die Eisenbahnen nicht verpflichtet werden können, Lasten zu übernehmen, um auf diese Weise die Industrie zu fördern. Die Erhöhung des gedachten Tarifes ist, wie gesagt, vom Eisenbahnfiskus angeregt worden, und zwar handelt es sich hierbei nicht um die absolute Höhe der einzelnen Sätze, sondern um das Verhältniss derselben zu einander. Für Baumwolltransporte besteht bisher ein Differentialtarif, der vor längerer Zeit eingeführt wurde und die Zusammenfassung der früher gültigen Einfuhrtarife für Baumwolle darstellt. Diese letzteren wurden festgesetzt, als noch der Differentialzolltarif bestand, der die Einfuhr von Baumwolle über Odessa begünstigte und gleicherweise die Einfuhr über die Ostseehäfen berücksichtigte. Diese Tarifpolitik hatte zur Folge, dass die Sätze für kurze Entfernungen ungemein niedrig sind. Ueberdies besteht noch eine ganze Reihe von Spezialtarifen, so dass ein wirres Durcheinander die Folge hiervon ist. Infolge des inneren Widerspruches dieses Differentialtarifes hat sich die Anomalie ergeben, dass die ganze Masse ostindischer und ägyptischer Baumwolle, die früher über Odessa ging und somit der russischen Rhederei gute Frachten zuführte, nunmehr die kürzesten Eisenbahnlinien wählt. Infolge dessen bezieht ein Theil der Textilindustrie die Baumwolle nicht mehr über Odessa, sondern über Hamburg, die Schiffsfrachten fallen demnach ausländischen Rhedereien zu.

Die Baumwolle ist im Laufe der Jahre dem wirthschaftlichen Gesetz gefolgt, nach welchem eine Waare, die zu Wasser und zu Lande befördert werden muss, eine Linie wählt, die ihr den kürzesten Landtransport sichert. Gegen dieses Gesetz kämpfen naturgemäss die Eisenbahnen, da sie ihre Interessen hierdurch beeinträchtigt sehen. Der Eisenbahnfiskus beabsichtigt durchaus nicht die Industrie mit höheren Frachtsätzen zu belasten, sondern nur seine berechtigten Interessen zu wahren.

Wie man sich das denkt, darüber lesen wir in dem amtlichen Blatte weiter, dass der Satz von Odessa nicht verändert werden soll, wohl aber sollen die Tarifsätze der Wettbewerbslinien erhöht werden, so dass die Annahme berechtigt erscheint, dass die Industrien es für sich vortheilhaft finden werden, die Baumwolle wieder der früheren Odessaer Linie zuzuführen. Sollte aber wider Erwarten die beabsichtigte Wirkung der Tarifmaassregel nicht eintreten, da es sich voraussehen lässt,

dass die ausländischen Rheder keine Anstrengung unversucht sein lassen werden, um sich die Baumwolltransporte zu erhalten, so würde doch für die russischen Eisenbahnen ein Ausgleich in Form erhöhter Einnahmen auf den Wettbewerbslinien geschaffen sein. Sollte aber die Absicht gelingen, so würden die russischen Rhedereien Transporte gewinnen, an denen es auf der Linie aus dem fernen Osten z. Zt. noch sehr mangelt. Ferner wird beabsichtigt, den Tarif für mittelasiatische Baumwolle in der Weise zu gestalten, dass der Transport auf der Wolga unterbunden und die in Centralasien geerntete Baumwolle der neuen, im Bau begriffenen Orenburg-Taschkenter Bahn bezw. der Linie über Petrowsk zugeführt wird.

Die Mittheilung der „Handels- und Industriezeitung“ ist in mehrfacher Beziehung ausserordentlich auffallend. Es ist ja zweifellos so, dass z. Zt. die Eisenbahnen vielfach die Kosten für die Bemühungen der Staatsregierung, die Industrie zu heben, tragen. Aber es ist andererseits auch ein sehr grosser Vorzug und eine Unterstützung der einheitlichen Leitung der Finanzpolitik, dass im Finanzministerium nicht nur alle Fäden der Zoll- und Handelspolitik, sondern auch der Eisenbahntarifpolitik zusammenlaufen. Dadurch wird es möglich, einen Ausgleich zu schaffen, wenn auf der einen Seite Opfer gebracht werden müssen. Ob jetzt schon die Zeit gekommen ist, wo der Eisenbahnfiskus wieder besser auf seine Kosten gebracht werden kann, ist eine andere Frage. Für den ferner stehenden Beobachter gewinnt es fast den Anschein, als ob die Auffassungen etwas kühn sind und als wenn der gegenwärtige Augenblick, in dem die Textilindustrie in Russland eine so schwere Krise zu überwinden hat, wenig geeignet ist, um derartige, neue Wege zu beschreiten.

Am allerauffallendsten ist aber der beabsichtigte Wettbewerb gegen die Binnenschiffahrt auf dem Hauptstrom des europäischen Russlands, die Wolga, der z. Zt. der befahrenste Handelsweg des Zarenreiches ist. Nun darf man allerdings nicht übersehen, dass die geplante Tarifänderung ein Wunsch des Eisenbahnfiskus ist, offenbar zu dem Zwecke, um die Einnahmen der Staatsbahnen zu heben; wie wird sich aber der Finanzminister diesen Wünschen gegenüber verhalten?

— **Die Bedeutung einer Eisenbahnverbindung für Astrachan.** Wir haben die Leser der Zeitung schon seit einigen Jahren immer wieder mit den Verhandlungen bekannt gemacht, die über die geplante Eisenbahnverbindung mit Astrachan geführt werden. Auch der Streit der Parteien darüber, ob die Linienführung auf dem linken oder rechten Wolgaufer die geeignetere ist, ist ausführlich besprochen und dabei darauf hingewiesen worden, dass diese unglückliche Meinungsverschiedenheit mit ein Grund dafür ist, dass diese Bahn noch immer nicht gebaut worden ist. Gegenwärtig beschäftigen sich die russischen Zeitungen, wie fast alljährlich um die Zeit, wenn die Schifffahrt auf der Wolga geschlossen ist, mit der leidigen Frage. Dieses Mal hat das Astrachaner Börsenkomitee interessante Berechnungen über die Verluste angestellt, die die dortige Kaufmannschaft infolge Fehlens einer Eisenbahnverbindung alljährlich zu tragen hat, und hofft wohl auf diesem Wege die Staatsregierung zu bewegen, endlich eine Entscheidung in der Frage zu treffen. So wurden zum Beispiel im November und Dezember des verflossenen Jahres, also nach Einstellung des Verkehres auf der Wolga mit Zarizyn, von Fischen aller Art etwa 528 000 Pud (= 8 530 t) gefangen, deren Werth sich in frischem, dem Geschmack der Verzehrer am meisten entsprechenden Zustande auf 1 128 000 R. stellt. Infolge Fehlens einer Eisenbahn sowie wegen der gewöhnlich um jene Zeit schlechten Beschaffenheit der Wege mussten alle diese Fische gesalzen und getrocknet werden, wodurch sie bedeutend an ihrem Werthe verlieren; der dadurch entstandene Verlust stellte sich auf etwa 575 000 R. Im Handel mit Getreide, Thee, Zucker, Manufakturwaaren usw. müssen die Astrachauer Kaufleute, da sie in die Nothwendigkeit versetzt sind, sich auf 6 Monate hinaus mit diesen Waaren zu versorgen, etwa 18 000 000 R. wenigstens 4 Monate lang unproduktiv anlegen, was zu 6 % für 4 Monate gerechnet einen Zinsenverlust von 360 000 R. ausmacht; ferner beträgt die Lagermiethe und Versicherung für 4 Monate, gerechnet zu 0,5 %, 90 000 R., zusammen also 450 000 R. Nicht geringe Verluste erleidet auch der Naphtahandel. Im verflossenen Jahre sind in Astrachan infolge niedrigen Wasserstandes auf der Wolga und frühen Schlusses der Schifffahrt bis zu deren Eröffnung im Jahre 1902 an Naphtaprodukten (hauptsächlich Masut) 46 000 000 Pud (= 753 500 t) im Werthe von 7 000 000 R. verblieben. Die Zinsen für das verausgabte Kapital, das 6 Monate (Oktober bis März) hindurch brach liegen muss, betragen (bei 6 %) für die 6 Monate 210 000 R., die Ausgaben für Lagerung, Versicherung sowie die Verluste für Leckage stellen sich auf einen Kopeken für das Pud oder auf 460 000 R., d. h. auf insgesammt 670 000 R. Wenn man von dieser Summe 25 % oder 167 500 R. an Kosten für die in jedem Falle nothwendige kurzfristige Lagerung dieses Erzeugnisses abzieht, so erhält man dennoch einen Verlust von 502 500 R.

Es ist ja klar, dass, wo solche Mengen Waaren aufgestapelt werden müssen, um sehr grosse Gebiete, die auf Astrachan als Bezugsquelle angewiesen sind, auf ein halbes Jahr hinaus zu versorgen, ungeheuere Summen von den Käufern getragen werden müssen, weil das todt daliegende Kapital Zinsen zehrt. Aber gerade diese Verhältnisse sollten u. E. dazu führen, dass endlich der Streit über die Linienführung bei Seite gelassen wird und die Parteien gemeinschaftlich auf die Verwirklichung überhaupt e i n e s Planes hinarbeiten, damit Astrachan endlich die so nothwendige Eisenbahnverbindung erhalte.

Fremde Welttheile.

— **Ueber die ersten Betriebsergebnisse des südlichen Zweiges der chinesischen Ostbahn** theilt der „St. Petersburger Herold“ nach dem in Port Arthur erscheinenden „Nowy Krai“ einige Angaben mit, die ziemlich vielversprechend sind. So betrugen die Einnahmen dieser Bahn vom 1. Januar bis zum 20. Oktober 1901 für den Transport von Gütern, Personen und Truppen 1 447 441 R. Der Transport von Gütern soll den Angaben des Blattes nach geradezu stündlich wachsen, und werden schon häufig Klagen der Absender laut, dass ihre Waaren nicht schnell genug befördert worden sind. Also, meint der „Herold“, genau dasselbe Bild, wie wir es auch hier haben: Stockungen im Transport. Ein grosser Missstand liegt auch darin, dass die Bahnverwaltung keine Verantwortung für die von ihr beförderten Güter übernimmt; ausserdem ist der Tarif ein sehr hoher — mit 62,5 Kop. für einen Wagen (= 610 Pud Tragfähigkeit) und für 1 Werst von Charbin bis Port Arthur angesetzt —, welcher für die kleinen Kaufleute und Unternehmer geradezu unerschwinglich hoch erscheint. Schliesslich kommt die Unzulänglichkeit der einzelnen Stationen hinzu, die weder Güterschuppen, noch irgend welche Schutzvorrichtungen gegen Witterungseinflüsse aufzuweisen haben, um die dort lagernden und auf den Zeitpunkt ihrer Weiterbeförderung wartenden Güter zu schützen. Ausserdem zeichnet sich die Linie durch ein höchst unzuverlässiges Bahnpersonal aus, unter dessen Obhut werthvolle Güter gewöhnlich vollständig verschwinden oder aus von der Bahnverwaltung unabhängigen Gründen ihr Ziel nie erreichen.

Es wiederholt sich also auch hier alles, was sonst im heiligen Russland zu Klagen Anlass gibt. Leider, darf man hinzufügen, denn diese Unzuverlässigkeit untergräbt das Gedeihen und Blühen eines jeden Unternehmens, und zwar nicht nur zum Schaden der Russen selbst.

— Ueber die **Eisenbahn Dschibuti-Harrar**, die kürzlich in der französischen Kammer zur Sprache gebracht wurde und die französischen Kolonialkreise in sehr lebhafter Weise beschäftigt, erhält die „Pol. Korresp.“ aus Paris folgenden Bericht: Negus Menelik hat am 9. März 1894 seinem Minister Ilg und dem Franzosen Chefneux das Recht zum Bau einer Abessinien mit dem französischen Hafen Dschibuti verbindenden Eisenbahn verliehen und im Art. 3 des Vertrages zugesichert, dass keine andere Eisenbahngesellschaft ermächtigt werden wird, auf abessinischem Gebiete Wettbewerbslinien, sei es von der italienischen Grenze Erythräa oder von dem englischen Somaligebiet in der Richtung nach Abessinien, sei es von Abessinien gegen den weissen Nil zu bauen. In französischen Kolonialkreisen legt man der Einhaltung dieser Vertragsbestimmung um so grösseres Gewicht bei, als der französische Einfluss in Abessinien der weitaus überwiegende sein würde, falls der Hafen von Dschibuti die alleinige Eingangs- und Ausgangsstation von Abessinien wäre. Man glaubt aber, England wolle von der Linie Dschibuti-Harrar eine gegen den Hafen von Z e ï l a h abzweigende Linie herstellen. Diesen Zweck würde es erreichen, wenn es die Abänderung des obenerwähnten Artikels 3 des Vertrages durchsetzen könnte. Die kaiserlich äthiopische Eisenbahngesellschaft, die mit einer französischen Gesellschaft einen Bauvertrag geschlossen hatte, musste ihn im Jahre 1901 auflösen und war infolge von Geldverlegenheiten gezwungen, sich an englische Gesellschaften, die neu-afrikanische Gesellschaft, die neu-ägyptische Gesellschaft, die konsolidirte Ozeanagesellschaft, zu wenden, um den Bau der Linien auf abessinischem Boden fortsetzen zu können. Die genannten drei Gesellschaften haben nun unter dem Namen „Internationale äthiopische Eisenbahnverwaltungs- und Baugesellschaft“ nach den getroffenen Vereinbarungen das Projekt einer Abzweigung nach Zeïlah in Erwägung gezogen, wobei sie jedoch auf zwei Widerstände geriethen: erstens auf den erwähnten Art. 3 des Vertrages vom Jahre 1894 und zweitens auf die Erklärung Frankreichs, dass der Ort, von dem aus die Abzweigung erfolgen soll, auf seinem Gebiete liege, während England ihn für abessinischen Boden ausgibt. England vertritt die Anschauung, dass das französische Gebiet nicht weiter reiche als 90 km der Dschibuti-Harrarbahn,

während Frankreich das Gebiet bis 201 km beansprucht. Die Zeïlahlinie soll beim Kilometer 150 abzweigen. Die französischen Kolonialkreise verlangen daher, dass der Vertrag unverändert bleibe, hegen aber die Besorgniss, dass Menelik nach seiner jetzigen Stimmung niemand werde begünstigen wollen. Dieser Besorgniss gibt auch das in Dschibuti erscheinende französisch-ägyptische Journal Ausdruck, indem es schreibt: „Menelik ist jetzt Allerweltsfreund. Er hütet sich, dem einen eine Gunst zu erweisen, um nicht die Eifersucht der anderen zu erwecken.“ Die Kolonialgruppe der französischen Kammer bemüht sich seit zwei Monaten, die Minister Delcassé und Decrais zu einer Aktion behufs Abwehr der den französischen Interessen drohenden Gefahr zu bewegen, und es heisst, dass die Regierung demnächst einen entscheidenden Schritt zur Regelung der Frage unternehmen wird.

Allgemeines.

— **Acetylenbeleuchtung für Lokomotiven** findet nach „Eng. News & Am. Ry. J.“ vom 12. Dezember 1901 Nr. 50 (24) S. 446 in Amerika ebenso Anwendung, wie wir eine solche für Personenwagen bereits früher erwähnten.

Ein solches System ist erfunden von einem Herrn E. R. Cook, diesem auch patentirt, und wird ausschliesslich geliefert durch die Railroad supply Co. in Chicago. Die danach eingerichteten Lokomotiven haben einen Gaserzeuger an einer Seite des Kessels, von wo aus eine grosse Flamme in der Kopflaterne und zwei kleine im Führerstand gespeist werden.

Der Gaserzeuger besteht aus einem wagerechten Cylinder von 0,381 m Durchmesser bei 0,914 m Länge, welcher einen 0,762 m hohen, domartigen Aufsatz trägt. Beide Theile sind fast ganz mit Wasser gefüllt. In den unteren Cylinder werden zwei Büchsen mit Karbid hineingeschoben, zu denen der Wasserzutritt selbstthätig geregelt wird. Das entstehende Acetylengas sammelt sich im oberen Theil des unteren Cylinders, während der Dom mittelst eines tief hinab reichenden Rohres durch seine Wasserfüllung den nöthigen Druck auf das Gas aufrecht erhält. Dieser Druck beträgt ungefähr 0,1 kg/qcm. Die Karbidbüchsen können jede etwa 1,36 kg Karbid aufnehmen. Die gewöhnliche Füllung beträgt aber nur 0,68 kg. Bei einer grossen Flamme in der Kopflaterne und zwei kleinen im Führerstand liefert diese Füllung Gas für sechs Brennstunden. Dies Kopflicht ist dem Vernehmen nach frei von der blendenden Wirkung des elektrischen Lichtes auf die Augen eines entgegenkommenden Lokomotivführers und beleuchtet doch das Gleis auf 400 m. Die Kosten der Ausrüstung einer Maschine betragen 420 ℳ, die Betriebskosten der mehrerwähnten drei Flammen sind 3,36 bis 4,2 ₰ für eine Brennstunde. Dies System ist etwa zwei Jahre im Gebrauch auf der Southern Pacificbahn und ungefähr sechs Monate auf der Chicago & Northwesternbahn. Ausserdem auf drei anderen amerikanischen Bahnen.

Die Southern Pacificbahn hat jetzt rund 50 mit Acetylenlicht ausgerüstete Maschinen. Die Ausrüstungskosten werden hier zu 147 ℳ angegeben (mit der obigen Angabe nicht vereinbar), die Betriebskosten zu 4,6 ₰ für die Brennstunde. Letzterer Preis ist sehr wenig höher als der für Oelbeleuchtung, während der für elektrische Kopflaternen beinahe achtmal so hoch ist. Die Chicago & Northwesternbahn hat erst drei Lokomotiven mit Acetylenlicht. (Eine in Deutschland bei Versuchen mit Acetylenlicht vielfach hervorgetretene Schwierigkeit, nämlich das starke Russen der Brenner, scheint sich in Amerika nicht gezeigt zu haben. Wenigstens ist in den beiden von uns herangezogenen Mittheilungen dieses Umstandes mit keinem Wort Erwähnung gethan.

— **Hohe Geschwindigkeit eines Luftballons.** Bei der Todesfahrt des Hauptmanns v. Sigsfeld mit dem Luftballon Berson am 1. d. Mts. sind ganz ausserordentliche Geschwindigkeiten erreicht worden. Nach Zeitungsberichten ist der Ballon um 9.30 in Berlin aufgestiegen und hat sich um 11.53 bei Braunschweig, um 12.35 bei Hildesheim, um 1.30 bei Wesel befunden und ist um 2.43 (M.-E. Z.) bei Antwerpen verunglückt. Es entspricht dies bei Entfernungen von rund 200, 40, 245 und 160 km Geschwindigkeiten von 84, 60, 267 und 130 km/St. Die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen Berlin und Antwerpen würde 124 km/St., zwischen Hildesheim und Antwerpen 190 km/St. betragen haben. Namentlich die Geschwindigkeit zwischen Hildesheim und Wesel mit 267 km/St. ist eine ganz ausserordentliche und insofern auch für Eisenbahnfachleute von Interesse, als sie von den kühnen Luftschiffern, die in ihrer Gondel eines wirksamen Schutzes gegen so rasche Fortbewegung entbehrten, überhaupt ertragen worden ist.

Bücherschau.

— **Die Haftung wegen Körperverletzung und Tödtung** eines Menschen nach den im Deutschen Reiche geltenden Rechten, dargestellt von Dr. Alfred v. Weinrich, vorm. jurist. Beirath des allg. deutschen Versicherungsvereins in Stuttgart. Zweite umgearb. Auflage. Berlin. Carl Heymann's Verlag 1902.

Der Verfasser hat der im Jahre 1883 erschienenen ersten Auflage seines Werkes nunmehr die zweite folgen lassen, und die dazwischen liegende Zeit bedeutet einen gewaltigen Fortschritt in rechtlicher wie sozialer Beziehung auf jenem so wichtigen Gebiete. Im Jahre 1883 waren durch das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 nur erst die ersten Anfänge einer einheitlichen Gesetzgebung für das Deutsche Reich angebahnt, seitdem ist zunächst durch das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 und die an dasselbe anschliessende Gesetzgebung, sodann durch das mit der Jahrhundertwende in Kraft getretene Bürgerliche Gesetzbuch ein einheitlicher Rechtsboden für das gesammte Reich geschaffen worden. Der Haftpflicht der Eisenbahnen widmet der Verfasser auf S. 137 ff. einen besonderen Abschnitt, und hier sucht er die rechtliche Natur dieser Haftpflicht auf eine Vermuthung zurückzuführen, dass den Unternehmer bei jeder Körperverletzung oder Tödtung eines Menschen ein Verschulden, eine Ausserachtlassung der durch den Betrieb gebotenen Vorsichtsmaassregeln treffe, die nur durch den Beweis einer vorliegenden höheren Gewalt oder eigener Verschuldung des Verletzten ausgeschlossen werden könne. Eine solche Auffassung ist aber von den Eisenbahnverwaltungen mit Recht stets auf das lebhafteste bekämpft worden. Die reichsgesetzliche Regelung der Haftpflichtfrage steht im engsten Zusammenhange mit dem preussischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838, und bei diesem war die gefährliche Natur des Betriebes selbst — nicht ein vermuthetes Verschulden des Unternehmers — der entscheidende Gesichtspunkt, welcher dazu geführt hat, hier eine obligatio ex lege dem Betriebsunternehmer aufzuerlegen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Berichtigung.

Die in Nr. 11 d. Ztg. unter „Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung“ — an erster Stelle — veröffentlichten Mittheilungen über Eröffnung von Stationen beziehen sich auf den Eisenbahndirektionsbezirk Mainz und nicht, wie dort angegeben, auf den Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. (Vergl. Bekanntmachung der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz in Nr. 11 — Inser.-Nr. 318 — d. Ztg.)

Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. April d. J. treten die in den Gütertarifen für die Station Lagerhof b. Gesundbrunnen enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft. Von diesem Tage ab unterliegen Sendungen nach und von dieser Station den im Gruppentarif III Seite 28 enthaltenen Bestimmungen über die Privatanschlüsse.

Zeitweise Schliessung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Infolge Abbrennens des Aufnahmegebäudes in der Station Paltinoasa der Lokalbahnlinie Hatna-Valeputna der Bukowinaer Lokalbahnen ist die genannte Station bis auf weiteres für den Stückgutverkehr geschlossen worden. Die Abfertigung von Personen und Gepäck erfolgt durch den Zugführer im Zuge, während die Uebernahme und die Abgabe von Wagenladungs-

gütern durch den Stationsleiter in Paltinoasa nach wie vor stattfindet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die Haltestelle Nimmersath ist vom 4. Februar d. J. für den gesammten Thierverkehr eröffnet worden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Fasanengarten der Linie München Ostbhf.-Deisenhofen ist am 1. Februar d. J. für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet worden.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster) und je der Nachtrag III zu den Kilometerzeigern Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen). Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Das Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 114 (königlich serbische Staatsbahnen) ist neu herausgegeben worden. Das im Januar 1900 ausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 114 wird durch has neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 93 und Nr. III 94 vom 3. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend (Nr. III 93) die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern und (Nr. III 94) die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Coschen für den Viehverkehr.

Am 1. März d. J. wird die an der Strecke Frankfurt a/O.-Guben gelegene Haltestelle Coschen unbeschränkt für den Viehverkehr eröffnet.

Berlin, den 7. Februar 1902. (391)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.
Tarif vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. wird die Station Hallein der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 22 für Holzzellstoff (Cellulose) einbezogen:

nach	von Hallein Mark für 100 kg
Frankfurt a/M. tr. u. Hafen	1,61
Gustavsburg tr.	1,67
Mainz Hafen / Kastel Hafen	1,69
Mannheim tr. / Ludwigshafen tr.	1,51

München, den 4. Februar 1902. (392)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1902 wird die Station „Hergershausen“ des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz in den vorbezeichneten Thiertarif einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 6. Februar 1902. (393)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. Februar d. J. werden im Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg), in den Tarifen für den ostdeutschen, den Berlin-Stettin-nordostdeutschen, den ostdeutsch-nordwestdeutschen, den ostdeutsch-mitteldeutschen, den ostdeutsch-hessischen, den nordostdeutsch-sächsischen, den hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr, sowie in den Tarifen für den ostdeutschen, mitteldeutschen und westdeutschen Privatbahngüterverkehr die Transitfrachtsätze für Kleie- und Leinkuchenschrotsendungen russischer Herkunft, welche bisher ab Thorn nur bei Aufgabe mit neuem Frachtbrief nach erfolgter Einsackung galten, auch auf diejenigen Sendungen genannter Artikel gewährt, welche mit durchgehenden Frachtbriefen ab Alexandrowo bis zur endgültigen Bestimmungsstation mangels direkter Frachtsätze in Thorn zur Umkartirung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Bromberg, den 5. Februar 1902. (394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die mit Bekanntmachung vom 27. Januar d. J. im Binnen-Güterverkehr — vollspurige Linien und schmalspurige Linien im Uebergangsverkehr mit der Vollspurbahn — für die Beförderung von Roheis eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Wegebaustoffe gelten vom 15. Februar d. J. ab bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und je einen Wagen der Vollspurbahn, sowie für je 2 Wagen der Schmalspurbahn. Gleichzeitig wird die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Eis bis Ende Dezember 1902 verlängert.

Dresden, den 8. Februar 1902. (395)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im bayerisch-sächsischen, Berlin-Stettin-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, norddeutsch-sächsischen und rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Güterverkehre wird für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die Zeit vom 15. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. eingeführt. Gültigkeit erhält dieser Ausnahmetarif vorerst nur für den Verkehr zwischen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der preussischen, oldenburgischen und bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Militär-Eisenbahn, der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, der grossherzogl. mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der niederlausitzer Eisenbahn, der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits.

Dresden, den 10. Februar 1902. (396)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März 1902 tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband der Nachtrag II zum Tarifheft 3 vom 1. Januar 1900 in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr, neue, ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze für Güter bereits bestehender Ausnahmetarife und endlich neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, frischem (ausschliesslich Südfrüchte), Melonen und Weintrauben und Frühgemüse, frische. Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1902 in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen vom 17. Februar 1902 an zu haben.

Dresden, am 10. Februar 1902. (397)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 7. Februar bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember l. J., gelangen für die Beförderung von Eis von den Stationen der k. k. österr. Südbahn Brenner und Toblach nach bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 8. Februar 1902. (398)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird die Station Friedland Ndr.-Schl. in den Ausnahmetarif 17 für Garne etc. mit den in diesem Ausnahmetarif für Dittersbach i/Schl. vorgesehenen Sätzen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (399)
Frankfurt a/M., den 6. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr.
Für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht wird für die Zeit vom 1. Februar bis einschl. 31. Dezember d. J.
ein Ausnahmetarif eingeführt.
Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (für Wegebaumaterialien) zu Grunde gelegt.
Stettin, den 31. Januar 1902. (400)
Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft.
Schirmer.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird nachstehende Station der königlichen Eisenbahndirektion Cöln in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen (Ruhrgebiet) nach Belfort transit über Alt-Münsterol vom 1. Juni 1898 wie folgt aufgenommen:

km		a)	b)
		Franken für 1000 kg	
552	Bedburg . .	14,38	12,64

Strassburg, den 5. Februar 1902. (401)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft 1, Theil II A in Kraft. Die im Nachtrage enthaltenen Tariferhöhungen treten erst mit dem 15. April d. J. in Kraft. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.
Strassburg, den 5. Februar 1902. (402)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.
Am 20. Februar d. J. tritt im Tarife Theil II, Heft 1 nachbezeichneter Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 15 B (Thon, gebrannt oder geröstet usw.) in Kraft:
für 100 kg
Von Rakonitz B. E. B. und k. k. St. B. nach Gr.-Rhüden (Station der braunschweigischen Landeseisenbahn) . . 125 ₰
Breslau, den 5. Februar 1902. (403)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
3. Heft. Pfälzisch-württ. Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit und bis vorerst 31. Dezember 1902 gelangt für Eis in Wagenladungen von 10000 kg ein Ausnahmetarif zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Stuttgart, den 5. Februar 1902. (404)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsgüterverkehre tritt für die Beförderung von Eisenerzen usw. (zu vergl. Ausnahmetarif 7) von Schönberg i. Sachs. nach Kratzwiek am 15. Februar 1902 ein Ausnahmetarifsatz von 0,65 ℳ für 100 kg in Kraft.
Dresden, den 7. Februar 1902. (405)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den norddeutsch-sächsischen Güterverkehr (Tarifheft Nr. 1) werden am 15. Februar d J. einbezogen: 1. die Stationen Bodenburg, Westerhausen und Bloh der Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster, sowie der oldenburgischen Staatseisenbahnen; 2. die Station Obernkirchen der Rinteln - Stadthagener Eisenbahn als Versandstation in den Ausnahmetarif 6a für Kohlen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, den 7. Februar 1902. (406)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine usw.
Kohlentarif vom 1. November 1897.
Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 werden im vorbezeichneten Kohlentarife die Frachtsätze nach Starkenbach Stadt um 2 Heller für 100 kg ermässigt.
Dagegen werden die Frachtsätze nach den Stationen Hradsko, Jablonetz a/Iser, Priwlak-Ponikla, Rochlitz und Sittowa-Haje der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz um 1 bis 3 Heller für 100 kg erhöht.
An Stelle dieser kommen jedoch bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 besondere Ausnahmesätze zur Anwendung, die theilweise keine, theilweise eine Erhöhung von nur 1 Heller für 100 kg enthalten.
Soweit hiernach Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis Ende März 1902 in Geltung.
Kattowitz, den 1. Februar 1902. (407)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 28 für Sand weitere Frachtsätze zur Einführung.
München, den 6. Februar 1902. (408)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.
Für den Verkehr nach Klasse 4 — Baumwolle etc. — wird zum 15. d. Mts. die Ladestelle Schloppenhof (bei Eger) der bayerischen Staatsbahn mit direkten Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 8. Februar 1902. (409)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch - südwestdeutscher Verband.
Die Station Kleinlaufenburg der badischen Staatsbahn wird zum 15. d. Mts. in den direkten Güterverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 8. Februar 1902. (410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch- Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.
Mit dem 10. d. Mts. wird die Station Mocker i/Westpr. des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 5. Februar 1902. (411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch Berlin-württembergischer Güterverkehr.
Für die Zeit vom 13. Februar bis einschliesslich 31. Dezember d. J. wird für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe eingeführt.
Berlin, den 8. Februar 1902. (412)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Der für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Nord-Ostsee-Eisenbahnverband, und zwar für den Verkehr der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker und Prignitzer Eisenbahn ausgedehnt.
Altona, den 6. Februar 1902. (413)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr. Tarifheft 1.
Für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. wird für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe eingeführt. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Mainz, den 5. Februar 1902. (414)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.
Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 9 d (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach Asien usw.) wird vom 10. Februar d. J. ab auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt. Die Tarifbezeichnung erhält demgemäss an der betreffenden Stelle die Fassung:
im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern.
Hannover, den 4. Februar 1902. (415)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif, Theil II, Heft 7.)
Ab 1. März 1902 werden die Stationen

Aalen und Uhingen der k. württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 34 für Chamotte etc. einbezogen:

Nach oder von	Stationen der k. württb. Staatseisenbahnen	
	Aalen	Uhingen
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Station der k. k. österr. Staatsbahnen Nürschan . . .	96	113

München, den 4. Februar 1902. (416)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif-Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Februar 1898.
Einführung eines Frachtsatzes für Schwefelkies.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1902 gelangt für Schwefelkies bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Grevenbrück nach Schönpriesen ein Frachtsatz von 1,16 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 4. Februar 1902. (417)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Frachtermässigung für Petroleum, raffinirt etc.)

Die im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901 auf Seite 93 für Petroleum, raffinirt und für Petroleum-Naphtha, (Rohbenzin) zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete von Wien (diverse Bahnhöfe), dann von Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau verzeichneten Frachtnachlässe, deren Gültigkeit mit Ende Dezember 1901 abgelaufen ist, werden für die Zeit vom 25. Februar 1902 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefduplikate, welche an die k. k. Staatsbahndirektion Wien bis längstens Ende März 1903 zu bewirken ist, wieder gewährt.

Wien, am 5. Februar 1902. (418)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. zur Ausfuhr über See.)

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 gelangen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 enthaltenen Ausnahmetarifes 18 A und B im Falle der Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Kolonien, ferner für solche Sendungen, welche in Altona oder Hamburg mit der Bestimmung nach Dänemark, Schweden und Norwegen umexpedirt werden, bei Einhaltung der für die inneren deutschen Verkehre bestehenden einschlägigen Kontrolvorschriften von den Stationen Elbe-Teinitz (St. E. G.) und Kolin (Oe. N. W. B. und St. E. G.) nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 7. Februar 1902. (419)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen

Elbeumschlagsverkehr.

Für Spiritus (Alkohol, Weingeist) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Raudnitz	36 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Raudnitz	31 „
Nach Dresden-Elbkai von Raudnitz	83 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 7. Februar 1902. (420)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.
Abänderung der Kundmachung bezüglich des Verkehres mit Basel.

In der Kundmachung vom 22. Januar 1902, den Verkehr mit Basel betreffend, sind im ersten Absatze die Worte „und dient nur mehr für die Abfertigung des Eilgutverkehres" zu streichen.

Wien, am 6. Februar 1902. (421)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerisch-österreichischer Personenverkehr.

Die besonderen Bestimmungen des Tarifs für vorgenannten Verkehr sind mit sofortiger Gültigkeit geändert. Danach beträgt:

a) der Fahrpreis für Militärfahrkarten zu Reisen von Militärpersonen vom Feldwebel abwärts für das Kilometer 1 ₰;
b) die Geltungsdauer der Rückfahrkarten 45 Tage. Sie erlischt zu Mitternacht des 45. Tages.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkartenausgabestellen. Die Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Cassel, den 4. Februar 1902. (422)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Eisenbahneffektenverkehr.

Verloosung.

Am 2. Januar 1902 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

$4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgeloost worden:

à 3 000 *M.* Nr. 10 19 26 60 83 119 131 141 150 174 182 184 190 234 532 566 613 630 678 696 709 724 827 873 901 958 1005 1025 1081.

à 1 500 *M.* Nr. 1110 1130 1131 1175 1237 1247 1349 1352 1443 1462 1466 1489 1496 1572 1654 1655 1656 1657 1664 1678 1717 1721 1727 1754 1755 1790 1796 1819 1830 1931 1962 1978 2046 2076 2093 2107 2112 2118 2157 2181 2219 2250 2257 2306 2316 2470 2480 2576 2596 2604 2656 2707 2755 2779 2808 2838 2885 2923 2970 2980 3012 3035 3222 3420.

à 300 *M.* Nr. 3540 3541 3550 3672 3685 3805 3867 3872 3889 3897 3967 3971 3973 3990 3993 3994 4015 4099 4126 4132 4149 4165 4269 4318 4403 4405 4440 4442 4495 4544 4550 4555 4569 4579 4580 4595 4610 4694 4706 4733 4737 4747 4754 4755 4798 4829 4850 4883 4885 4888 4906 4912 4913 4969 5004 5175 5237 5271 5300 5369 5429 5444 5457 5463 5465 5478 5479 5482 5495 5506 5511 5571 5583 5637 5643 5666 5680 5784 5803 5820 5844 5934 5942 5956 6034 6109 6115 6166 6182 6188 6356 6408 6426 6497 6501 6603 6646 6647 6806 6870 6966 6982 7005 7014 7060 7081 7116 7118 7182 7237 7242 7267 7293 7332 7369 7409 7425 7575 7578 7585 7619 7656 7709 7814 7852 7968 8061 8149 8245 8262 8282 8303 8331 8390 8414 8438 8439 8447 8642 8646 8672 8677 8690 8707 8741 8787 8820 8923 8935 9059 9072 9076 9078 9134 9150 9171 9235 9308 9399 9445 9478 9579 9583 9619 9654 9664 9742 9780 9855 9929 9944 9988 9991 10034 10056 10093 10147 10285 10304 10358 10385 10393 10426 10477 10479 10513 10515 10555 10613 10658 10666 10717 10887 10895 10965 10998 11116 11133 11178 11180 11221 11249 11257 11353 11422 11426 11434 11447 11449 11551 11561 11693 11703 11706 11818 11827 11841 11869 11939 11945 11974 12104 12193 12194 12199 12258 12280 12301 12311 12313 12316 12375.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 16 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1902 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg sowie bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1902 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1902 auf.

Magdeburg, den 10. Januar 1902. (423
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Verdingung
der Erd-, Sandschüttungs- und Maurerarbeiten zur Fundirung eines neuen Empfangsgebäudes zu Cochem.

Der Ausschreibung werden ausser den

besonderen Bedingungen die bei Staatsbauten gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten“ zu Grunde gelegt.

Die Arbeiten umfassen in der Hauptsache:

rd. 2660 cbm Erdaushub,
„ 1330 „ Sandschüttung,
„ 1280 „ Stampfbeton,
„ 990 „ Bruchsteinmauerwerk.

Zeichnungen und Bedingungen liegen bei dem Regierungsbaumeister Benner in Cochem zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft nebst den wichtigsten Zeichnungen wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ (in baar) abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung:

„Empfangsgebäude Cochem“

bis 20. Februar d. J., Vormittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 3. Februar 1902. (424)

Königliche Eisenbahn - Betriebsinspektion 3.

Verdingung von **A.** 6980 kg Eisendraht in 6 Loosen, 8330 kg Stahldraht in 7 Loosen, 3350 kg Stahlblech in 5 Loosen, 11550 Tafeln Weissblech in 6 Loosen, 300 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern in einem Loose, 17300 m Halfterkette in 9 Loosen, 7000 Stück Sprungfedern u. 49000 Stück eisernen Ringen in je einem Loose, 4570 Mille eisernen Splinten in 6 Loosen, 112025 kg eisernen Drahtstiften und Kammzwecken in 14 Loosen, 194100 kg eisernen Kesselnieten in 6 Loosen, 3140 Mille Mannheimer Blechnieten in 7 Loosen, 10411 Mille eisernen und messingenen Holzschrauben in 10 Loosen, 80700 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in 6 Loosen, 20000 Stück messingenen Kopfnägeln u. 250 Mille Polsternägeln in je einem Loose und 800 Mille Schloss- u. Decknägeln in 2 Loosen.

B. 1966000 Stück eisernen ungeschnittenen u. geschnittenen Muttern in 18 Loosen, 1433 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 26 Loosen und 1994600 Stück eisernen Schrauben mit und ohne Muttern in 56 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für **A.** bis zum 27. und für **B.** bis zum 28. Februar 1902, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,50 ℳ für A. und 1,50 ℳ für B. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 29. März 1902.

Berlin, den 7. Februar 1902. (425)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Kupfer** und **Messing** für das Etatsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.,** und zwar 41950 kg **Kupferblech,** 103500 kg **Kupferplatten für Lokomotiv - Feuerbüchsen,** 92400 kg **Stangenkupfer,** 2080 kg **Kupferdraht,** 18800 kg **Kupferröhren,** 5880 kg **Messingblech,** 705 kg **Messingdraht,** 2950 kg **Rundmessing.**

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 21. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 8. März 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 60 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 5. Februar 1902. (426)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Steinmetz-, Asphalt-, Zimmerer-, Dachdecker-, Schmiede-, Eisen- und Klempnerarbeiten für die Hochbauten auf der Zugbildungsstation Lichtenberg = Friedrichsfelde soll in 8 Loosen getrennt oder in mehreren Loosen zusammen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 26. Februar 1902, Vormittags 11½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 10,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnung werden abgegeben zum Preise von 3,00 ℳ für das Stück. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 6. Februar 1902. (427)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von

a) 460 kg Blankleder, 205 kg Verdeckleder, 40 kg Krausleder, 60 kg Sohlleder, 360 kg weiss- und fettgarem Rindleder, 830 kg Maschinenriemenleder, 280 kg fertigen Treibriemen;
b) 16 qm Milchglas und 6760 St. Milchglasscheiben, 2180 qm klarem Glas und 3125 St. Scheiben aus solchem, 70 qm mattgeschliffenem Glas, 1185 Stück Glasglocken und
c) 80 St. Gummischläuchen zum Spritzen und 12 St. dergl. zum Gasfüllen

ist Termin am 27. Februar 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ zu a, b oder c und, sofern Glasglocken in Frage kommen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 5. Februar 1902. (428)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von

a) 42 qm Drahtgewebe, 270 qm Drahtgeflecht, 2300 Stück Sprungfedern, 90000 St. Unterlagsscheiben;
b) 425 St. Heizerschaufeln, 690 St. Arbeiterschaufeln;
c) 500 Mille geschmiedeten Nägeln und 340 St. Schmierkissengestellen

ist Termin am 28. Februar 1902, Vormittags 11½ Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ zu a und b, 25 ₰ zu c und von 40 ₰ für die Zeichnung für Heizerschaufeln in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 5. Februar 1902. (429)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten, einschliesslich des Anstrichs, für die Unterführungen der Provinzstrasse in Kilometer 4,0 + 13, des Schönholzer Weges in Kilometer 4,4 + 69,9, des Vorortgleises Schönholz-Tegel bei Kilometer 4,6 + 50 und der Tegeler Ferngleise bei Kilometer 4,7 der Nordbahn soll im ganzen oder nach Loosen getrennt öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 1. März 1902, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnungen sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 9,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 4. Februar 1902. (430)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr 4004,5 t Schienen aus Stahl und Eisen, 330 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 790 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 300 t Eisenschwellen, 255 t Gussschrott, 55 t Blechschrott, 0,12 t Bleischrott und 4,7 t Zinkschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 18. März d. J.

Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 8. Februar 1902. (431)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 14. | 15. Februar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Ueber die Einstellung eines Schutzwagens an den Schluss der Personenzüge.

Das russ. Reichsbudget für 1902 und die Eisenbahnen.

Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Januar 1902 gehörigen Strecken.

Nachrichten:

Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Kaisers-Geburtstagsfeiern. — Freifahrtordnung für die preuss.-hess. Staatsbahnen. — Bedarf an rollendem Material für die preuss. Staatsbahnen. — Ergebnisse der Wagengestellung u. des Kohlen-, Koks- u. Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Die neuen Bahnhofsanlagen in Wiesbaden. — Die Berliner elektr. Hoch- u. Untergrundbahn. — Elektr. Bahn von Münster nach Schlucht in den Vogesen. — Kleinbahn Trier-Bullay. — Errichtung einer neuen Eisenbahnbausektion in Donauwörth. — Die sächs. Ministerkrisis. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Bedingungen für die Vergebung von Bauarbeiten der Staatseisenbahnverwaltung. — Bau des zweiten Gleises u. Umwandlung der Prioritäten der österr. Nordwestbahn. — Tarifherabsetzung auf der Graz-Köflacher E. — Der Materialbedarf für die grossen Tunnelbauten. — Verbesserung der Ruhegehaltsbezüge für die Bediensteten der österr. Staatsbahnen.

Ungarn: Tarifermässigungen bei den ungar. u. österr. Eisenbahnen. — Tarifirung österr. Sendungen in Ungarn. — Tarifbegünstigung für Eisendungen. — Verkehr ungar. Kohle.

Uebrige europäische Länder: Belgischer Dampferdienst Ostende-Dover. — Die Arbeitszeit auf den englischen Eisenbahnen.

Fremde Welttheile: Eine Bergbahn in Indien. — Eisenbahnen im Sudan. — Eisenbahn Chartum-Kassala. — Die Eisenbahn in Sierra-Leone.

Allgemeines: Selbstfahrer für Kriegszwecke. — Erhaltung von Bau- u. Werkhölzern usw.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Ueber die Einstellung eines Schutzwagens an den Schluss der Personenzüge.

Aus Anlass des bedauerlichen Eisenbahnunglücks bei Altenbeken ist wiederholt die Frage aufgeworfen worden, ob die schweren Folgen des Auffahrens eines zweiten Zuges auf einen anderen nicht wesentlich gemildert werden könnten, wenn die Personenzüge auch an ihrem Schlusse einen von Reisenden nicht besetzten, sogenannten Schutzwagen führten, wie sie bekanntlich nach der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands einen solchen Schutzwagen an der Spitze des Zuges hinter der Lokomotive führen müssen. Vorab muss darauf hingewiesen werden, dass der sicherste Schutz gegen Unfälle von der Art des Altenbekeners, wo ein zweiter Zug in den Schluss eines anderen Zuges auffährt, in der strengen Einhaltung der für die deutschen Hauptbahnen vorgeschriebenen unbedingten Raumfolge, also in der richtigen Bedienung und Beachtung der Signal- und Blockeinrichtungen zu suchen ist, und dass solche Unfälle nur durch Ausserachtlassung ganz klarer, einfach zu befolgender Vorschriften möglich sind. Derartige Unfälle sind daher glücklicherweise verhältnissmässig selten, und es ist von diesem Gesichtspunkte aus auch wohl weniger dringlich, gegen deren Folgen am Schlusse des Zuges ähnliche Schutzmaassregeln anzubringen, wie sie gegen Unfälle, die den Zug an seiner Spitze betreffen können, vorgeschrieben sind; denn Unfälle der letzteren Art können auch ohne Ausserachtlassung von Vorschriften oder sonstige Fahrlässigkeiten entstehen und sind daher auch häufiger als die erstgenannten. Sie können z. B. hervorgerufen werden durch plötzlich an der Lokomotive oder am Gleis eintretende Schäden, durch Bahnfrevel, durch Beschädigung der Bahn infolge von Unwetter u. dergl. mehr.

Von den Gegnern der Anbringung eines Schlussschutzwagens werden ausser diesen Gesichtspunkten namentlich noch die Gründe gegen die vorgeschlagene Maassregel angeführt, denen u. a. auch der Abg. Daub am 18. Januar im preussischen Abgeordnetenhause Ausdruck gab. Sie lassen sich kurz dahin zusammenfassen, dass aus der Mitgabe eines Schutzwagens am Schlusse des Zuges sehr empfindliche Erschwernisse des Betriebes befürchtet werden, die nicht nur unverhältnissmässige Kosten hervorrufen, sondern u. a. auch die Sicherheit des Betriebes selbst beeinträchtigen könnten, weil erfahrungsgemäss jede Betriebserschwerniss auch eine gewisse Gefährdung bedeute; es sei daher leicht möglich, dass eine derartige Maassregel in sicherheitlicher Hinsicht das gerade Gegentheil des erhofften Erfolges herbeiführen könnte. Unter den befürchteten Betriebserschwernissen spielt in erster Linie die vermehrte Wagenzahl der Züge mit, durch die deren pünktlicher Verkehr und wichtige Anschlüsse in Frage gestellt würden, ja die u. a. sogar eine im übrigen durch den Verkehrsumfang nicht bedingte Vermehrung der Züge erheische. Weiter wird die Schwierigkeit betont, die daraus entstehe, dass bei Aenderungen in der Zusammensetzung der Züge auf Unterwegsstationen — Zu- und Abgang von Kurswagen usw. — infolge des Schlussschutzwagens vermehrte und zeitraubende Rangirbewegungen nöthig seien, die wieder auf den Fahrplan des Zuges ungünstig einwirkten.

Man kann diesen Bedenken eine gewisse Berechtigung gewiss nicht versagen, nur erscheint es fraglich, ob die befürchteten Schwierigkeiten nicht wesentlich überschätzt werden, und ob es bei einer genauen Untersuchung der Sache nicht doch möglich sein würde, den gewünschten Zweck ohne allzu grosse Belästigung des Betriebes zu erreichen.

Darüber kann jedenfalls kein Zweifel bestehen, dass ein Schutzwagen am Schlusse des Zuges die schaurigen Folgen von Unfällen, wie sie bei Altenbeken und Offenbach zu beklagen waren, wesentlich zu mildern vermöchte, denn eine Zertrümmerung des letzten Wagens würde wenigstens den Reisenden keinen Schaden bringen. Ja, selbst die Freihaltung nur der Hälfte des letzten Wagens von Reisenden würde für diese einen nicht zu unterschätzenden Schutz bedeuten.

Es ist zwar in Hinsicht auf den Altenbekener Unfall behauptet worden, dass dort in der Drucklokomotive der denkbar stärkste Schutzwagen vorhanden gewesen und dass trotzdem

oder vielmehr gerade durch diesen Schutzwagen so schweres Unheil angerichtet worden sei. Dieser Hinweis erscheint aber nicht stichhaltig, denn erstens hätte, wenn sich im letzten Wagen keine Reisenden befunden hätten, also wenn wirklich ein Schutzwagen vorhanden gewesen wäre, der Unfall viel weniger schreckliche Folgen gehabt, und dann wäre der Verlauf des Unfalls voraussichtlich überhaupt ein ganz anderer gewesen, wenn die Drucklokomotive nicht, vom Zuge abgekuppelt, ganz fest gebremst mehrere Meter hinter diesem gestanden hätte. Die Lokomotive ist durch den starken Anprall, ähnlich einem Ball, fortgeworfen worden, und zwar konnte sie dabei infolge ihres Abstandes vom Zuge in die Höhe geschleudert werden. Wäre sie, wie dies bei einem Schutzwagen zuträfe, fest mit dem Zug verbunden gewesen, so wäre der Unfall voraussichtlich weniger verderblich gewesen, weil sich der starke Anprall dann mehr auf die widerstandsfähigen Untergestelle der Wagen übertragen und sich in deren mehr oder minder weitgehender Zerstörung verzehrt hätte. Gewiss ist es misslich, Muthmaassungen über den Verlauf und die Folgen derartiger Vorkommnisse anzustellen, aber jedenfalls scheint uns der Altenbekener Unfall nichts gegen die Mitführung eines Schlussschutzwagens zu beweisen.

Sehen wir nun näher zu, inwieweit die befürchteten Schwierigkeiten als wirklich vorhanden anerkannt werden können.

Zur Frage der befürchteten Vermehrung der Zugstärke ist darauf hinzuweisen, dass die Platzausnutzung auf den deutschen Bahnen eine so mässige ist, dass es jedenfalls in sehr vielen Fällen möglich wäre, einen Schutzwagen am Schlusse mitzuführen oder zum mindesten die Hälfte des letzten Wagens unbesetzt zu lassen, ohne überhaupt genöthigt zu sein, zu einer Zugverstärkung zu schreiten. Eine solche wird sich namentlich auch bei den Zügen in der Regel vermeiden lassen, die jetzt schon zwei nicht von Reisenden besetzte Wagen führen, z. B. ausser dem Packwagen einen Postwagen oder Eilgutwagen, und das dürfte bei der Mehrzahl aller dem Personenverkehr dienenden Züge zutreffen. Hier wird es bei genauer Prüfung und ernstlichem Willen sehr oft möglich sein, diese Wagen auf die Spitze und den Schluss des Zuges zu vertheilen. Es würde sich also wohl nur bei wenigen Zügen eine wirkliche Verstärkung nothwendig machen, und die Zahl der Züge, bei denen ohne Verminderung der Fahrgeschwindigkeit oder ohne eine Vorspannlokomotive mitgeben zu müssen, eine solche Verstärkung überhaupt unthunlich wäre, bei denen also die Durchführung der Maassregel auf eine Zugvermehrung hinauskäme, würde voraussichtlich recht bescheiden sein.

Allerdings kämen hier die schnellfahrenden Züge in erster Linie in Betracht, denn erstens überschreitet in diesen die Platzausnutzung den Durchschnitt oft beträchtlich, weiter muss die Zugstärke nach den Vorschriften der Betriebsordnung in um so engeren Grenzen bleiben, je schneller der Zug fährt, und es dürfen bekanntlich die mit mehr als 75 km/Std., also die wirklich schnellfahrenden Züge, nicht stärker sein als 40 Achsen. Und endlich würde naturgemäss die Einhaltung der Fahrzeit bei schnellfahrenden Zügen durch eine Zugverstärkung leichter in Frage gestellt werden, als bei Zügen mit geringerer Geschwindigkeit.

Aber selbst wenn man diese Thatsachen voll würdigt und wenn sich für die meisten der Schnellzüge die Unmöglichkeit ergeben sollte, sie verstärken zu können, so ist daraus doch noch lange nicht zu folgern, dass alle diese Züge verdoppelt werden müssen, sondern es wird in der Regel den Verkehrsbedürfnissen nicht nur genügt, sondern sogar viel besser gedient werden, wenn man zu den unverstärkt beizubehaltenden Zügen noch täglich einen oder einige wenige Züge hinzufügt, die gegen die beizubehaltenden zeitlich so verschoben sind, dass sie gewissen Verkehrsbeziehungen mindestens so gut dienen, wie die alten Züge und daher wirksam zu deren Entlastung beizutragen vermögen. Wenn z. B. auf einer Strecke täglich 3 oder 6 Schnellzüge verkehren, so wird es nicht der Einlegung von 3 oder 6 neuen Zügen bedürfen, die den alten in Blockabstand folgen, sondern man wird den beabsichtigten Zweck voraussichtlich mit viel geringeren Kosten und doch vollkommener erreichen, wenn man statt der 3 und 6 Züge deren 4 und 8 oder 5 und 10 fährt, die man dann zweckmässiger über den Tag vertheilen kann, als es bei der früheren geringeren Zugzahl möglich war. Und da erfahrungsgemäss jede neue Verkehrsgelegenheit auch neuen Verkehr weckt, würde man voraussichtlich sogar bald die etwaigen Betriebsmehrkosten durch erhöhte Verkehrseinnahmen gedeckt sehen. Das Gespenst der weitgehenden, ja fast allgemeinen Zugverstärkung und Zugvermehrung fürchten wir also nicht zu sehr, es wird sich, wie alle Gespenster, bald verziehen, wenn ihm gründlich ins Gesicht geleuchtet wird.

Auch die Erschwernisse aus dem Zu- und Abgang von Eilgut- und Kurswagen dürften sich auf ein bescheidenes Maass zurückführen lassen, wenn man aus diesem Anlasse die Nothwendigkeit und Berechtigung der Einstellung solcher Wagen einer eingehenden Prüfung unterziehen möchte. Hinsichtlich der Eilgutwagen wird, wie schon bemerkt, oft die Stellung am Ende des Zuges möglich sein, oder es wird sich rechtfertigen lassen, besondere Eilgüterzüge zu fahren, was überhaupt der Pünktlichkeit und Sicherheit der Personenzüge zu Gute käme. Hinsichtlich der Kurswagen ist es ja nicht zu leugnen, dass es für die Reisenden sehr bequem ist, so selten wie möglich umsteigen zu müssen, und dass sich daher die Kurswagen im Publikum grosser Beliebtheit erfreuen; aber ebenso sicher dürfte es sein, dass in dieser Hinsicht in Deutschland mehr geleistet wird, wie in jedem anderen Lande, und dass zuweilen über das wirkliche Bedürfniss hinausgegangen wird. Dass die für die Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes verantwortlichen Personen über die zu weit getriebene Rücksichtnahme auf die Wünsche des Publikums in Sachen der Kurswagen ganz anders denken als das Publikum selbst, geht u. a. daraus hervor, dass in der im Februar 1901 in Berlin unter Vorsitz des Reichseisenbahnamtes abgehaltenen Versammlung von Vertretern der deutschen Regierungen fast allseitig eine Einschränkung der Kurswagen im Interesse der Pünktlichkeit und damit der Sicherheit des Betriebes für dringend erwünscht bezeichnet wurde. Man gehe also auch dieser Frage nur ernstlich zu Leibe und man wird finden, dass sich so manche der gefürchteten Schwierigkeiten umgehen lassen und dass der Betrieb nach jeder Richtung nur gewinnen kann, wenn auch für eine geringe Zahl von Reisenden einige Unbequemlichkeiten durch vermehrtes Umsteigen erwachsen mögen.

Aber auch diese Unbequemlichkeiten werden sich auf ein ganz bescheidenes und daher erträgliches Maass vermindern lassen, wenn man an Stelle der Züge mit den verschiedenerlei Kurswagen in ausgedehnterem Maasse Züge einführt, die auf längere Strecken geschlossen durchfahren. Dem Reisenden ist es natürlich ganz gleich, ob nur der Wagen, in dem er sitzt, von Berlin oder Köln nach Basel durchläuft, also ein Kurswagen ist, oder ob der ganze Zug die betreffende Strecke geschlossen durchfährt. Für die Pünktlichkeit des Betriebes und eine möglichst weitgehende Verringerung der Betriebsschwierigkeiten ist das aber durchaus nicht gleichgültig; in dieser Hinsicht ist der auf möglichst weite Strecken durchfahrende Zug gewissermaassen das Ideal, und es ist nicht einzusehen, warum es nicht ebenso gut möglich sein sollte, z. B. zwischen Köln und Stuttgart oder München geschlossene Züge zu bilden, wie es sich, entgegen dem früheren Verfahren, als möglich erwiesen hat, solche Züge zwischen Berlin und Basel oder München zu fahren. Also auch in dieser Hinsicht wird sich manches bessern lassen und damit wird es möglich sein, auch die dem Schlussschutzwagen aus der Vielzahl der Kurswagen entstehenden Schwierigkeiten auf ein unschädliches Maass zu verringern.

Wir kommen zum Schluss und glauben unser Urtheil dahin zusammenfassen zu können, dass die Sicherheit des Betriebes durch Einstellung eines ganzen oder halben Schutzwagens am Schlusse des Zuges zweifellos gewinnen müsste und dass die einer solchen Maassregel entgegenstehenden nicht zu

verkennenden betriebstechnischen Schwierigkeiten sich wohl auf ein zulässiges Maass vermindern lassen, wenn man ihnen energisch zu Leibe geht. Jedenfalls wären ernste Schritte nach dieser Richtung von Seiten der deutschen Eisenbahnverwaltungen dringend zu wünschen. —d.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir haben den vorstehenden, uns von hochgeschätzter Seite zugegangenen Ausführungen gern Raum gegeben, obgleich wir nicht überall einverstanden sind. Wir halten die Besorgniss nicht für unbegründet, dass mit den Betriebsschwierigkeiten, die durch die unbedingte Vorschrift eines Schutzwagens am Schlusse des Zuges entstehen würden, grössere und namentlich häufigere Gefahren sich verknüpfen, als durch die Mitführung eines solchen vermieden werden können. Die Führung eines ohnehin vorhandenen und benutzbaren, mit Reisenden nicht besetzten, zweiten Wagens, mag es ein Post-, Pack-, Eilgüter- oder Küchenwagen sein, am Schlusse des Zuges ist gewiss höchst zweckmässig. Aber weiter zu gehen und insbesondere auch bei den ohnehin so stark belasteten schnellfahrenden Züge einen besonderen Schluss-Schutzwagen zu führen, scheint uns doch jedenfalls dann misslich, wenn infolge dieser Erhöhung des Zuggewichtes eine Vorspannmaschine erforderlich wird. Die ganze Frage, zu der die obigen Erörterungen einen werthvollen Beitrag bilden, ist wohl noch nicht spruchreif und bedarf weiterer eingehender Erwägung.

Das russische Reichsbudget für 1902 und die Eisenbahnen.

Alljährlich regelmässig zum 1. Januar wird in Russland der Bericht veröffentlicht, den der Finanzminister dem Kaiser über den Voranschlag zum Reichsbudget für das beginnende Jahr erstattet. Dieser Bericht verbreitet sich regelmässig auch über die wirthschaftliche Lage des Landes im eben abgelaufenen Jahre und bietet daher mit Rücksicht auf die hohe und einflussreiche Stellung des russischen Finanzministers ein ganz ausserordentliches Interesse. An dieser Stelle nimmt die Stellungnahme des Ministers den Eisenbahnen gegenüber das grösste Interesse in Anspruch. Auch Russland ist ja bekanntlich seit etwa einem Jahrzehnt mit vollen Segeln dem Systeme der Staatsbahnen zugesteuert. Zu Anfang der neunziger Jahre bekam die schon bemerkbare Strömung durch einen angeblichen Wunsch des Kaisers Alexanders III. einen kräftigen Anstoss, und nun folgte eine Verstaatlichung der anderen; wo das aber im Augenblicke nicht thunlich erschien, da fand eine offenbare Begünstigung der Bildung grosser Privatunternehmungen statt. Trotz dieser Begünstigung der Privatunternehmungen bilden aber immerhin die Staatseisenbahnen den weitaus grösseren Theil und sollen, wie wir weiter sehen werden, auch noch weiter in grossem Umfange ausgebaut werden. Der Bericht führt in dieser Beziehung aus, dass in den letzten 10 Jahren für Eisenbahnunternehmungen zu Lasten des Staates das ungeheure Vermögen von 2251,9 Millionen Rubel angelegt worden ist, so dass es sich in dieser Zeit um 95 % erhöht hat. Diese Vermögensanlagen erwiesen sich aber, so führt der Bericht aus, abgesehen von ihrer hohen staatlichen und wirthschaftlichen Bedeutung auch in finanzieller Beziehung als vortheilhaft, da aus dem Reinertrage des Eisenbahnnetzes die Zinsen- und Tilgungszahlungen sowohl für die zu verschiedenen Zeiten zum Ausbau und zur Verstärkung der Bahnen auf dem Anleihewege beschafften, als auch für die zu diesem Zweck aus den Ueberschüssen der ordentlichen Einnahmen über die Ausgaben verwendeten Kapitalien gedeckt erscheinen.

Es haben die Staatseisenbahnen, zuzüglich des von den Privatbahnen aus deren Reingewinn dem Staate zu zahlenden Antheils, im Jahre 1892 einen Reingewinn von 56 400 000 R. und im Jahre 1900 einen solchen von 139 000 000 R. ergeben. Auch für das Jahr 1902 ist eine sehr beträchtliche Summe in das Reichsbudget für den Ausbau des Eisenbahnnetzes aufgenommen worden und zwar, wie das dem Wesen der Bahn und der allgemein üblichen Auffassung entspricht, unter die ausserordentlichen Ausgaben. Wie hervorragend gerade die Eisenbahnen bei diesen Posten bedacht worden sind, mag daraus entnommen werden, dass der überhaupt mit 170 000 000 R. bedachte Titel für den Ausbau des Eisenbahnnetzes enthält: zum Ausbau der sibirischen Bahn 12 450 203 R., zu Hilfsunternehmungen, die mit dem Bau dieser Bahn zusammenhängen, 3 338 092 R., zum Bau der Orenburg-Taschkent-, der zweiten Katharinen-, der Bologoje-Sjedlez-, der Nordbahn und anderer Bahnlinien 149 870 200 R., d. h. also fast die ganze Summe des Extraordinariums.

Ueber die Bedeutung der Eisenbahnen für die wirthschaftliche Entwickelung Russlands führt der Minister dann weiter in seinem Berichte aus:

„In dem zu Ende gehenden Jahre sind die Schienenstränge der chinesischen Ostbahn und der Transbaikallinie zum Zusammenschluss gebracht worden. Hiermit kann das Werk der Durchlegung einer Querbahn durch ganz Asien als im Rohbau vollendet angesehen werden. Der Ausbau der kurzen Strecke zur Umgehung des Baikalsees und die Vollendung vieler Arbeiten auf den übrigen Theilstrecken dürfte nicht mehr so grosse Aufwendungen beanspruchen, wie sie bisher alljährlich zu diesem Unternehmen erforderlich waren. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, zu neuen Bahnbauten zu schreiten. Von Ew. Kais. Maj. ist bereits der Ausbau von drei Schienenwegen genehmigt worden: der Nordbahn, der Bologoje-Sjedlez- und der Orenburg-Taschkent-Bahn. Von den beiden ersteren übersteigt jede in ihrer Längenausdehnung 1000 Werst, während die Länge der letzteren fast 2000 Werst beträgt. Um ihre Gesammtlänge zu veranschaulichen, kann hinzugefügt werden, dass diese der doppelten Entfernung zwischen St. Petersburg und Paris gleichkommt. Bei so beträchtlicher Ausdehnung erscheint der Bau dieser Linie als ein neuer grosser Schritt in der während der letzten 10 Jahre vor sich gegangenen schnellen Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes. Es genügt, darauf hinzuweisen, dass in diesem verhältnissmässig kurzen Zeitraum die Ausdehnung unserer Schienenwege sich nahezu verdoppelt hat. Zu Beginn 1892 betrug die Länge des Eisenbahnnetzes mit Einschluss der im Bau befindlichen Bahnen 31 277 Werst. Gegen Ende dieses Jahres übersteigt diese Länge 60 000 Werst (die chinesische Ostbahn, 2 396 Werst, mit inbegriffen). Ebenso erheblich ist auch die Menge des rollenden Materials auf dem ganzen Netz angewachsen. Die Anzahl der Lokomotiven erscheint im Vergleich zum Jahre 1892 um 6 660 Stück (d. i. um 93 %) vermehrt, die der Personenwagen um 9 446 (119 %), die der Frachtwagen um 176 402 (118 %).

Diese Ziffern könnten in Verbindung mit den oben angedeuteten Plänen hinsichtlich der Weiterausdehnung des Bahnnetzes zu der Frage Veranlassung geben, ob sich eine so schnelle Entwickelung dieses Netzes durch die wirklichen Staatsinteressen rechtfertigen lässt und ob sie nicht als Folge einer gewissen Ueberhastung und einseitigen Auffassung der Sachlage erscheint.

Selbst wenn man die strategische Bedeutung der Schienenwege ausser Acht lässt, muss doch anerkannt werden, dass rein wirthschaftliche Erwägungen an sich schon einen ausreichenden Beweggrund zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes bieten. In erster Reihe erscheint solches durch unsere Betheiligung an dem internationalen Waarenverkehr dringend geboten. Wenn wir daran in gleichberechtigter Weise mit den übrigen Kulturvölkern theilnehmen wollen, so müssen wir auch unsere Verkehrswege auf dieselbe Höhe der Entwickelung bringen, die sie in anderen Ländern erreicht haben. Anderenfalls werden wir beim Kaufen stets theuerer zu zahlen haben und beim Verkaufen Verlust erleiden. Dabei sind wir, trotz der schnellen Entwickelung unseres Bahnnetzes, in dieser Hinsicht noch weit zurückgeblieben. Während bei uns auf 1 000 000 Einwohner 415 Werst Schienenwege kommen, hat Oesterreich-Ungarn deren 716 Werst, Grossbritannien 796 Werst, Deutschland 848 Werst, Frankreich 1 033 Werst und die Vereinigten Staaten von Nordamerika 3 622 Werst. Auf 1000 Quadratwerst Flächenraum entfallen in Russland (das europäische Russland mit Polen, dem Kaukasus und Finnland) 9,27 Werst Eisenbahnen, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika dagegen 35,3, in Oesterreich-Ungarn 55,7, in Frankreich 84,4, in Deutschland 100,5 und in England 118,7 Werst. Sicherlich erscheint der Erfolg der Vereinigten Staaten von Nordamerika im internationalen Waarenaustausch und namentlich im Getreidehandel in hohem Maasse davon abhängig, dass dieses Land, das an Flächenraum fast $2\frac{1}{2}$ Mal kleiner ist als das russische Reich, 290 000 Werst Eisenbahnen besitzt, d. i. fünf Mal mehr als das russische Schienennetz beträgt.

Die für uns ungünstige Bedeutung dieser Zahlen wird auch durch den Umstand verstärkt, dass die westeuropäischen Länder und Nordamerika überdies noch mit allen anderen Arten von Verkehrswegen, sowohl Land- als auch Wasserstrassen: Meeren, Flüssen und Kanälen, bei weitem reichlicher versehen sind als wir. Zudem ist wegen der Boden- und klimatischen Verhältnisse die Benutzung der Landwege bei uns zu gewissen Zeiten sehr erschwert; unsere Seegrenze ergibt, trotz ihrer grossen Ausdehnung an sich, im Vergleich zu anderen Ländern des Westens ein ungünstiges Verhältniss zum Flächenraum des Landes und bietet überdies in ihrem nördlichen Theil für die Schifffahrt wenig förderliche Bedingungen; schliesslich sind unsere Flüsse, Seen und Kanäle einen erheblichen Theil des Jahres mit Eis bedeckt.

Alles dies erhöht für uns, von dem bezeichneten Standpunkt aus betrachtet, die Bedeutung der Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen erwecken und beleben die gewerbliche Thätigkeit in den durchschnittenen Gebieten, ziehen zu den Naturreichthümern dieser Gegenden Arbeitskräfte heran, erschliessen neue reiche Quellen nationalen Wohlstandes und vermehren die Einkünfte des Staates. Sicherlich verdankt unsere Industrie ihre Erfolge der schnellen Entwickelung des Eisenbahnnetzes . . . Neben den wirthschaftlichen Vortheilen darf auch der von den Eisenbahnen auf die Bevölkerung ausgeübte bildende Einfluss nicht ausser Acht gelassen werden. In allen diesen Beziehungen äussert sich die Wirkung der Eisenbahnen bei uns stärker als in den westeuropäischen Staaten, da die Ausdehnung Russlands unvergleichlich grösser ist und seine Naturschätze vielfach noch unberührt daliegen. . . .

Im letzten Jahrzehnt, während dessen unser Eisenbahnnetz sich verdoppelt hat, sind wir von dem Grundsatz strengster Wirthschaftlichkeit nicht abgewichen: die Mittel zur Befriedigung dieses allerdringendsten von unseren wirthschaftlichen Bedürfnissen wurden, wie aus den oben erbrachten Nachweisen hervorgeht, nur zum Theil durch Anleihen beschafft, während daneben an der Kostendeckung für den Ausbau der Bahnen in erheblichem Maasse die Ueberschüsse der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben betheiligt waren, und zwar in so bedeutendem Umfange, dass daraus die Baukosten des grossen sibirischen Schienenweges mit Einschluss der chinesischen Ostbahn und der Perm-Kotlasbahn reichlich hätten bestritten werden können."

Der Finanzminister hebt dann noch in lehrreicher Weise hervor, wie sich das Land unter diesem Verhältniss gehoben hat und wie der Wohlstand der Bevölkerung im allgemeinen einen Aufschwung erfahren hat. In dieser Beziehung wird der Verbrauch einzelner Waaren angeführt, die als Maassstab für das Anwachsen des Wohlstandes gelten dürfen. So stieg in den Jahren 1893 bis 1900 der Bedarf, ausgedrückt in russischen Pfunden auf den Kopf der Bevölkerung, folgendermaassen: Thee von 0,73 auf 0,94, Zucker von 8,28 auf 11,20, Baumwollenwaaren von 3,52 auf 4,32, Petroleum von 10,6 auf 13,4, Eisen und Stahl von 25,2 auf 39,6 usw. Es ist bemerkenswerth, führt der Minister weiter aus, dass von den Gegenständen des Massenverbrauchs nur ein einziger keine Steigerung aufweist: der Branntwein, dessen Verbrauch im Laufe des ganzen Jahrzehnts um 2,5 l hundertgradigen Spiritus auf jeden Einwohner schwankte. Die hier angeführten Nachweise berechtigen zu der Behauptung, dass die allgemeine wirthschaftliche Lage des Landes sich allmählich verbessert.

Die Finanzwirthschaft des Herrn v. Witte steht keineswegs unangefochten da; selbst in seinem eigenen Vaterlande und unter seinen eigenen Landsleuten gibt es eine gar nicht so kleine Anzahl Personen, die nach mancher Richtung hin scharfe Kritik an dem Systeme üben. Aber wie man auch urtheilen mag über diese oder jene Maassregel, unter allen Umständen muss man darin dem Finanzminister Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass er seinem Lande unermesslich grosse Dienste geleistet hat, indem er es verstanden hat, unter nicht leichten Verhältnissen für den Ausbau der Verkehrswege stets reiche Mittel flüssig zu machen. Er hat damit der allmählichen materiellen Entwickelung des Landes die Wege geebnet und hat es ausserdem in militärischer Beziehung stärker gemacht, denn es unterliegt heute keinem Zweifel mehr, dass, wenn die Eisenbahnen für die Vertheidigung des Landes bisher eine sehr grosse Rolle gespielt haben, sie in dem nächsten Kriege eine ausschlaggebende Stellung einnehmen werden.

Wenn nun die Finanzwirthschaft der letzten zehn Jahre es ermöglicht hat, die Anzahl der im Betriebe befindlichen Kilometer Eisenbahnen fast zu verdoppeln, so ist das ein ausserordentlich grosser Erfolg, der seinen Einfluss von Jahr zu Jahr immer deutlicher zeigen wird.

Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Januar 1902 gehörigen Strecken.

Am 1. Januar d. J. gehörten dem Verein 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 46 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (holländische Eisenbahn, niederländische Centralbahn, niederländische Staatseisenbahnen und nordbrabant-deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene Neben- und Schmalspurbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 975,92 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 92 125,71 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	31 360,79 km
b) die bayerischen (einschl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	6 574,35 „
c) die sächsische Staatseisenbahnverwaltung	3 100,58 „
d) die württembergische Staatseisenbahnverwaltung	1 901,08 „
e) die badische Staatseisenbahnverwaltung	1 654,03 „
f) die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1 870,77 „
g) die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3 517,25 „
die deutschen Verwaltungen zusammen	49 978,85 km
2. österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 11 297,95 km, königlich ungarische Staatseisenbahnen 14 145,73 km)	35 403,76 km
3. bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104,33 „
4. niederländische Verwaltungen	2 822,27 „
5. die luxemburgische Verwaltung	186,54 „
6. „ belgische „	59,11 „
7. „ rumänische „	3 078,56 „
8. „ russisch-polnische „	492,29 „
Gesammtbetriebslänge	92 125,71 km

Da der Verein mit einer Länge von 90 752,80 km Eisenbahnen in das Jahr 1901 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 372,91 km gewachsen. An diesem Zuwachs sind die deutschen Verwaltungen mit 848,48 Kilometer, die österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 409,95 km und die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen mit 114,48 km betheiligt.

Im Jahre 1901 sind den Vereinsbahnstrecken nachstehende Strecken zugerechnet worden:

I. Deutsche Eisenbahnen.

1. Badische Staatseisenbahnen:

die Strecken Waldkirch-Elzach (eröffnet 20/9. 1901)	12,20 km
Neustadt-Hüfingen (20/9.)	37,24 „
Ueberlingen-Kluftern-Landesgrenze (1/10.)	27,82 „
Oberuhldingen-Mühlhofen - Unteruhldingen (1/10.)	2,56 „
Hüfingen-Donaueschingen[1])	2,64 „
	82,46 km

2. Bayerische Staatseisenbahnen:

die am 1. August 1893 eröffnete, einer Aktiengesellschaft gehörige Lokalbahn Lam-Kötzting	17,75 km
die Lokalbahnen Röthenbach b/Lindau-Scheidegg (1/10.)	9,94 „
und Moosach-München-Schwabing (1/10.)	8,86 „
	36,55 km

3. Braunschweigische Landeseisenbahn:

die Strecke Braunschweig N.-Gliesmarode, Uebergang der braunschweigischen Landeseisenbahn (11/11.)	2,90 km

4. Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:

die vollspurige Hauptbahnstrecke Busendorf-Dillingen (Saar) (1/7.)	20,32 km
die Nebenbahn Masmünster-Sewen (1/8.)	8,52 „
die Strecke Aumetz-Deutsch-Oth Berg (Fortsetzung der Linie Fentsch-Aumetz) (1/12.)	6,96 „
	35,80 km

[1]) Die Strecke Hüfingen-Donaueschingen, die sich bisher pachtweise im Betriebe der süddeutschen Eisenbahngesellschaft befand, ist am 20/8. in den Betrieb der badischen Staatsbahn übergegangen.

5. **Preussisch-hessische Staatseisenbahnen.**[2])

a) Direktionsbezirk Altona:

die am 15. Juli 1901 eröffneten Strecken Pattburg-Sonderburg . . . 39,23 km
und Tingleff-Törsbüll . . . 16,67 „
55,90 km

b) Direktionsbezirk Berlin:[3])

die Verbindungsbahn Kietz-Rummelsburg - Kaulsdorf (29/1.) . . . 7,82 km

c) Direktionsbezirk Cassel:

die Nebenbahnstrecke Büren-Brilon (Stadt) (1/4.) . 25,70 km

d) Direktionsbezirk Danzig:

die Strecke Lippusch-Bernsdorf (Theilstrecke der Nebenbahn Berent-Bütow) (1/4.) . . . 18,23 km
die Reststrecke Bernsdorf-Bütow der Nebenbahn Berent-Bütow (15/7.) . . . 6,51 „
die Theilstrecke Berent-Gollubien der Nebenbahn Berent-Carthaus (1/10.) . . . 11,45 „
die Reststrecke Gollubien-Carthaus der Nebenbahn Berent-Carthaus (14/11.) . . . 21,21 „
57,40 km

e) Direktionsbezirk Erfurt:

die Reststrecke Neuhaus (Kr. Sonneberg) - Stockheim der Neubaulinie Köppelsdorf - Stockheim (1/6.) . . . 6,50 km
die Strecke Ebersdorf-Weidhausen (1/8.) . . . 7,84 „
die Strecke Blankenstein (Saale)-Marxgrün (15/8.) 6,32 „
20,66 km

f) Direktionsbezirk Essen:[4])

die Reststrecke Isselburg-Anholt-Bocholt der Linie Empel-Bocholt (1/8.) . . . 12,20 km
die Strecken Osterfeld S.-Horst i. W. (1/10.) . . . 10,60 „
und von Recklinghausen-Bruch bis zur Einmündung in die Strecken Herne G.- bezw. Herne C. M.-Bismarck i. W. (1/10.) . . . 2,30 „
die Verbindungsbahn zwischen dem Rangirbahnhof Weddau und der Strecke Duisburg-Oberhausen (West) (1/10.) . . . 6,38 „
nebst der Abzweigung nach Duisburg-Hochfeld (Süd) (1/10.) . . . 1,74 „
die Strecke Essen Rangirbahnhof-Kray Süd (15/10.) 3,20 „
36,42 km

g) Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:

die von der Linie Giessen - Fulda abzweigende Strecke Burg- und Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden (1/4.) . . . 10,05 km
die Theilstrecke Weidenhausen - Hartenrod der Nebenbahn Weidenhausen-Herborn (15/7.) . . 5,96 „
die Strecke Friedrichsdorf-Friedberg (Hessen) (15/7.) 17,02 „
die in die Linie Fulda - Giessen einmündende Strecke Lauterbach (Oberhess.) - Grebenhain-Crainfeld (1/11.) . . . 24,77 „
57,80 km

h) Direktionsbezirk Hannover:

die am 1. Oktober 1900 eröffnete Strecke Salzdetfurth - Gr.-Düngen (Theilstrecke der Neubaulinie Gandersheim-Gr.-Düngen) . . . 5,40 km
die Theilstrecke Gronau i. H.-Salzdetfurth der Neubaustrecke Gandersheim - Bodenburg - Düngen/Elze (7/11.) . . . 22,30 „
die Strecke Soltau-Buchholz (1/10.) . . . 45,20 „
die Strecke Bremervörde (Hesedorf)-Buchholz . . 53,00 „
125,90 km

i) Direktionsbezirk Kattowitz:

die Vollbahn-Verbindungsbahn bei Kandrzin (1/3.) 1,81 km

k) Direktionsbezirk Königsberg i/Pr.:

die Nebenbahn Löwenhagen-Gerdauen (1/8.) . . . 60,77 km
die Reststrecke Gr. Rominten - Stallupönen der Nebenbahn Goldap-Stallupönen (1/8.) . . . 37,81 „
98,58 km

l) Direktionsbezirk Mainz:

die Strecke Simmern-Kirchberg (Hunsrück) (15/7.) . 10,18 km
die Strecke Simmern-Castellaun (28/10.) . . . 15,10 „
25,28 km

m) Direktionsbezirk Münster i/W.:

die Nesserland-Hafenbahn Emden - Emden Aussenhafen (1/7.) . . . 2,45 km
die Reststrecke Sulingen-Bassum der Linie Bünde-Sulingen-Bassum (1/8.) . . . 20,40 „
die Strecke Brackwede-Schloss Holte (2/12.) . . . 13,20 „
36,05 km

n) Direktionsbezirk Posen:

die Strecke Kosten-Grätz i. P. (1/9.) . . . 30,16 km

o) Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:

die Strecke Dillingen (Saar)-Primsweiler (1/9.) . . 13,45 km

p) Direktionsbezirk Stettin:

die am 15. Mai bezw. 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine und von da nach Swinemünde . . . 4,76 km

preussisch-hessische Staatseisenbahnen zusammen 597,69 km

6. **sächsische Staatseisenbahnen:**

der durch den Erweiterungsbau des Bahnhofes Werdau entstandene Zuwachs zu der Strecke Werdau-Mehltheuer (25/10. 1900) . . . 1,92 km
Zuwachs infolge der Bahnhofsumbauten in Dresden (1/3.)[5]) . . . 0,42 „
die Nebenbahn Altenburg - Langenleuba - Oberhain (15/6.) . . . 20,97 „
die dem Elbeumschlags - Güterverkehre dienende Elbhafenverbindungsbahn in Riesa (1/7.) . . . 2,39 „
25,70 km

7. **westfälische Landeseisenbahn:**

die Strecke Freckenhorst - Warendorf (Reststrecke der Linie Neubeckum-Warendorf) (1/4.) . . . 3,70 km

8. **württembergische Staatseisenbahnen:**

die Güterbahn Heilbronn Hauptbhf. - Heilbronn Südbhf., welche zur Verbindung der in Heilbronn (Südbhf.) endigenden schmalspurigen Nebeneisenbahn Marbach a. N. - Heilbronn Südbhf. mit dem Hauptbahnhofe in Heilbronn dient (11/4.) . . . 2,80 km
die Strecke Münsingen-Schelklingen (1/8.) . . . 23,73 „
die Strecke Friedrichshafen - württembergisch - badische Landesgrenze (2/10.) . . . 6,43 „
die schmalspurige Strecke Güglingen - Leonbronn (Fortsetzung der Strecke Lauffen a. N.-Güglingen) (19/10.) . . . 8,43 „
die Strecke Freudenstadt-Klosterreichenbach (21/11.) 11,88 „
die Strecke Süssen-Weissenstein (7/12.) . . . 10,41 „
63,68 km

deutsche Eisenbahnen zusammen 848,48 km

II. Oesterreichisch - ungarische Eisenbahnen.

9. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn:**

die Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub (17/11.) . . . 12,10 km

10. **K. k. österreichische Staatsbahnen:**

die Strecke Kolin - Neuhof a. S. der Lokalbahn Kolin-Cercan-Pisely (eröffnet 15/12. 1900) . . . 32,89 km
die Strecke Kimpolung-Valeputna (Fortsetzung der Linie Hatna-Kimpolung) (9/1.) . . . 18,84 „
die Strecke Sattledt-Grünau der Welser Lokalbahn (23/5.) . . . 30,09 „
die Lokalbahnstrecke Freudenthal-Kl. Mohrau (31/5.) 17,07 „
die Strecke Unter - Hetzendorf - Wien K. F. N. B. (Wiener Verbindungsbahn) (1/6. 1899) . . . 10,29 „
die Lokalbahn Neuhof-Weseritz (2/6.) . . . 23,96 „
die Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck (23/7.) 21,84 „
die Strecke Neuhof a. S.-Cercan-Pisely der Lokalbahn Kolin-Cercan-Pisely (6/8.) . . . 32,59 „
die Strecke Rataj-Priwlak-Karow (6/8) . . . 16,57 „
die Strecken der Wiener Stadtbahn:
Heiligenstadt-Hauptzollamt (6/8.) . . . 5,60 „
Brigittabrücke-Nussdorfer Strasse (6/8.) . . . 1,80 „
die Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz (30/8.) . . . 26,56 „
die Strecke Schönwehr-Elbogen (7/12.) . . . 15,20 „
253,30 km

---

[2]) Die Strecken Halle-Teicha (7,20 km) und Trotha-Saale (1,33 km) sind am 1. April aus dem Bezirke der K. E.-D. Magdeburg in den Bezirk der K. E.-D. Halle übergegangen.

[3]) Die 7,70 km lange Strecke Dallgow-Döberitz-Wustermark ist am 1/4. aus dem Direktionsbezirk Hannover in den Direktionsbezirk Berlin übergegangen.

[4]) Die 6,69 km lange Strecke Recklinghausen-Sinsen ist am 1. April aus dem Betriebe der K. E.-D. Münster ausgeschieden und in den der K. E.-D. Essen übergegangen.

[5]) Infolge der Bahnhofsumbauten in Dresden ist einerseits ein Zuwachs von 3,1264 km, andererseits ein Abgang von 2,4118 + 0,2957 km eingetreten.

11. Ungarische Staatseisenbahnen:

die nur dem Frachtgutverkehr dienende Strecke Noskovci-Noskovci=Drávapart (9/7.) . . . . . 1,28 km
die Theilstrecke Bossány-Trencsén der Lokalbahn Nagy=Tapolcsány-Bossány-Trencsén (18/8.) . . 51,46 „
die Lokalbahn Ruma-Klenak=Szávapart (15/9.) . . 30,07 „
die Strecken der Lokalbahn Vinkovci-Zupanje=Szávapart:
Vinkovci-Zupanje (30/9.) . . . . 27,83 „
Zupanje-Zupanje-Szávapart (6/10.) . . . . . . 5,41 „
die Strecken Losoncz-Poltar (24/11.) . . . . . . 18,67 „
und Ipoly=Berzencze-Katalinhuta (24/11.) . . . . . 9,83 „
144,55 km

österreichisch-ungarische Eisenbahnen zusammen 409,95 km

III. Luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen.

12. Niederländische Centralbahn:

die Strecke de Bilt-Zeist (19/8.) . . . . 6,79 km

13. Rumänische Staatseisenbahnen:

die Strecken:
Galatz-Ghibarteni (eröffnet 27/11. 1898) . . . . 71,59 km
zu übertragen 78,38 km

Uebertrag 78,38 km
Ghibarteni-Beresti (eröffnet 13/1. 1900) . . . . . 7,06 „
Chitila-Mogosoaia (eröffnet 1/7. 1887) . . . . . 8,65 „
Ramnicul=Valcea-Jiblea (eröffnet 1/7. 1898) . . 16,23 „
Giurgiu Station-Giurgiu Bassin (eröffnet für Güterverkehr 1/1. 1898) . . . . 4,16 „
107,69 km

luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen zusammen . . . . 114,48 km

Das Gebiet der gemäss § 6 der Vereinssatzungen an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Bahnen hat im Jahre 1901 insofern eine Erweiterung erfahren, als von der Eisern-Siegener Eisenbahn am 2/12. die 2,04 km lange Strecke Hain-Caan=Marienborn und von der niederlausitzer Eisenbahn am 24/11. die 40,11 km lange Strecke Lübben N.-Beeskow N. L. in Betrieb genommen wurden.

Ferner sei noch bemerkt, dass die 22,91 km lange Strecke Hansdorf-Priebus der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 1/4. in den Betrieb der lausitzer Eisenbahngesellschaft und die Strecke Hüfingen-Donaueschingen (2,638 km), die sich bisher im Betriebe der süddeutschen Eisenbahngesellschaft befand, am 20/8. in den Betrieb der badischen Staatseisenbahnen übergegangen ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Dezember 1901 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 8 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 5 bei Personenzügen), 20 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 24 Zusammenstösse in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 11 Reisende und 1 Bahnbediensteter getödtet, 30 Reisende, 20 Bahnbedienstete, 8 Postbeamte und 1 fremde Person verletzt.

— **Ueber Kaisers-Geburtstagsfeiern,** die von Eisenbahnvereinen innerhalb der preussischen Staatseisenbahnverwaltung veranstaltet wurden, liegen uns mehr oder weniger ausführliche Mittheilungen aus Berlin, Coburg, Danzig, Elberfeld, Halle a/S., Karthaus (Trier), Kattowitz, Königsberg i/Pr., Limburg, Magdeburg, Meiningen, Münster i/W., Oppum (Crefeld), Osnabrück und Stralsund vor. Ueberall war der Verlauf der Feiern in hohem Grade gelungen, die Festredner gaben der vaterländischen Gesinnung, in der sich die Festtheilnehmer vereinigten, in der Kaiserrede und dem Kaiserhoch herzlichen Ausdruck. In Berlin fand die Feier diesmal in den Festräumen bei Kroll statt, in denen sich wohl 2000 Eisenbahnmänner aller Grade, an ihrer Spitze Unterstaatssekretär Fleck, mehrere Direktoren und Räthe des Ministeriums und Präsident Kranold versammelten. Ueberall war die Zahl der Festtheilnehmer ungewöhnlich gross, für Magdeburg wird sie auf 2000, für Karthaus=Trier gar auf 2500 angegeben. Zur Feier des erst neu gegründeten Eisenbahnvereins in Stralsund fanden sich gegen 1000 Personen zusammen. Lebende Bilder, Festspiele, Gesangvorträge, alle mit besonderer Beziehung auf den Gegenstand der Feier, gewährten vielfach besonders gediegenen Genuss. In Limburg wurde neben Theateraufführungen und Gesangvorträgen auch eine Geschenkverloosung veranstaltet. Bei der Feier in Danzig, die am 28. Januar d. J. stattfand, gedachte man auch mit warmen Worten des bevorstehenden 70. Geburtstages des Chefs der preussischen Staatsbahnverwaltung, Staatsministers v. Thielen. Der Festrede folgte dort ein Tanzgemälde mit melodramatischer Texterläuterung. Es wurde ein Erntefest dargestellt mit der Erntekönigin, Schnittern und Schnitterinnen. Auch an einer Fee mit ihren Elfen fehlte es nicht. Das Gemälde gefiel so, dass es wiederholt werden musste. Bei der Feier in Magdeburg errang das vom Eisenbahnsekretär Pfisterer verfasste Festgedicht mit lebenden Bildern: „Hohenzollern und Magdeburg" rauschenden Beifall. Nicht weniger als 4 Gesangvereine der Madeburger Eisenbahnbeamten wirkten bei der Feier mit. In Coburg und Meiningen nahmen auch Vertreter der Landesregierungen an den Festlichkeiten Theil, in Coburg wurde das von Max Jähns verfasste preussische Festspiel trefflich wiedergegeben. In Halle musste die Feier zweimal an verschiedenen Tagen stattfinden, da ein Saal die Zahl der Theilnehmer nicht hätte fassen können. Der Hallesche Verein hat 2300 Mitglieder. Dort führten Mitglieder des Halleschen Fahrbeamtenvereins das Festspiel „Die Auferstehung des Deutschen Reichs" höchst wirkungsvoll auf, und „Flottenbilder", zu denen der deutsche Flottenverein seinen Kinematographen zur Verfügung gestellt hatte, boten einen besonderen Genuss. In Osnabrück wurde u. a. die Stefaniegavotte „Alte und neue Zeit" von 8 prächtig kostümirten Damen getanzt und fand solchen Beifall, dass sie wiederholt werden musste. In der Treviris (Verein Trier=Karthaus) bildete die von der Verfasserin, Fräulein Johanna Baltz, selbst geleitete Aufführung des vaterländischen Festspiels „Hohenzollern zur See" mit lebenden Bildern den Hauptpunkt der Festordnung. In Königsberg war es der dort blühende Eisenbahngesangverein selbst, der eine durch Gesänge und musikalische Darbietungen aller Art besonders reichhaltig gestaltete Feier beging. Vielfach schloss sich an die eigentliche Feier ein Tanz an, der die Versammelten noch lange beisammenhielt. Alle uns zugegangenen Festberichte stimmen darin überein, dass die Feien durchweg von dem Geiste treuer Vaterlandsliebe getragen waren und für das gute kameradschaftliche Verhältniss unter den Eisenbahnern Zeugniss ablegten.

— **Freifahrtordnung für die preussisch hessischen Staatsbahnen.** In Nr. 4 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" ist die unter dem 10. Dezember 1901 vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassene neue Freifahrtordnung nebst der dazu gehörigen Dienstanweisung veröffentlicht. Diese Erlasse weichen von den betreffenden älteren, unter dem 5. März 1895 in Kraft gesetzten Bestimmungen — abgesehen von verschiedenen unwesentlichen Aenderungen — in folgenden Punkten ab. Unter den Beamten, welche Freikarten für den Direktionsbezirk erhalten, sind jetzt unter Ziffer 4 neu aufgeführt alle im Bezirke der Direktion nicht als Hilfsarbeiter beschäftigten höheren administrativen und technischen Beamten (Regierungs- und Gerichtsassessoren, Bau- usw. Inspektoren und Regierung-baumeister). Zu § 1 ist in der Dienstanweisung zur Freifahrtordnung ein zweiter Absatz eingeschaltet, welcher besagt, dass die Freikarten der Mitglieder des Reichstages und des preussischen Herrenhauses nur für die Dauer sowie 8 Tage vor und 8 Tage nach der Sitzungsperiode des Reichstages und des preussischen Landtages Gültigkeit haben. Die frühere Bestimmung, dass die Nummern der Freikarten dem Zugführer anzugeben waren, der sie mit dem Fahrkartenverzeichnisse zu vergleichen und in den Fahrbericht einzutragen hatte, ist im Hinblick auf die Einführung der Bahnsteigsperre fortgefallen. Dagegen ist zusätzlich bestimmt, dass den Stationen und den Zugführern der Fernzüge ein Verzeichniss der in Verlust gerathenen und als ungültig erklärten Karten auszuhändigen ist, die überwacht werden sollen. Während früher allen Karteninhabern nur 25 kg Freigepäck gewährt wurde, werden jetzt auf Freikarten der Reichstagsabgeordneten und Herrenhausmitglieder 50 kg Gepäckfreigewicht gewährt. Die Eisenbahndirektionen, die früher nur ermächtigt waren, Freikarten für den eigenen Bezirk zu ertheilen und sich im Bedarfsfalle wegen Gewährung von Karten für den Nachbarbezirk an den Minister zu wenden hatten, sind jetzt befugt, die für den Direktionsbezirk ausgestellten Freikarten auf solche Strecken der benachbarten Bezirke auszudehnen, die behufs besserer Ausnutzung der Zeit günstige Zugverbindungen bieten

oder zur Ausübung dienstlicher Verrichtungen häufiger bereist werden müssen. Die für die Inspektions- und andere Dienstbezirke auszufertigenden Freikarten können im Bedarfsfalle, wenn die Endstation der Karte keine Schnellzugstation ist, auf die nächstbelegene Schnellzugstation ausgedehnt werden. Auch ist es zulässig, die Freikarten für Vertreter der Inspektionsvorstände in solchen Betriebsinspektionen, die ihren Sitz in einem anderen Orte haben als die Verkehrs- und Maschineninspektionen, zu deren Bezirken Strecken der Betriebsinspektion gehören, für die Bezirke dieser Verkehrs- und Maschineninspektionen auszustellen. Während früher — von Fällen der Dringlichkeit abgesehen — die Ausstellung der auf Stationen auszustellenden Freischeine nur vom Stationsvorsteher selbst zu erfolgen hatte, können jetzt auf grösseren Stationen mit starkem Verkehr für Fälle dienstlicher Behinderung des Stationsvorstehers oder seines Stellvertreters allgemein auch die diensthabenden Stationsbeamten zur Ausfertigung der Freifahrtscheine ermächtigt werden. Auf sehr grossen Stationen mit zahlreichem Personal kann die Ausstellung von Freifahrtscheinen für Beamte, Arbeiter und deren Angehörige, soweit diese den Stationsvorstehern obliegt, den Vorstehern selbständiger Abfertigungsstellen sowie den Verwaltern von Bahnmeistereien und Leitern von Neben- und Betriebswerkstätten für ihren Dienstbereich übertragen werden, sofern dies mit Rücksicht auf die in Frage kommenden Verhältnisse zweckmässig erscheint.

— **Bedarf an rollendem Material für die preussischen Staatsbahnen.** Wie sehr die Eisenbahnverwaltung bemüht ist, als grösster Arbeitgeber insbesondere für die Eisenindustrie eine stetige Beschäftigung auch in der jetzigen Zeit des wirthschaftlichen Stillstandes aufrecht zu erhalten, geht deutlich hervor aus der Menge des zur Zeit in Bestellung gegebenen und zur Beschaffung noch in Aussicht genommenen rollenden Materials. Der gesammte Bedarf an Lokomotiven für das Etatsjahr 1902, der bis zum Ende März 1903 lieferbar ist, beläuft sich auf 787 Lokomotiven verschiedener Gattung, der gesammte Bedarf an Personenwagen für den gleichen Zeitraum auf 1 214 Wagen, der an Gepäck- und Spezialgüterwagen für den gleichen Zeitraum auf 1 013 Wagen, wovon ein Theil bereits in den nächsten Tagen zur Ausschreibung gelangt, und der an Güterwagen für allgemeine Zwecke bis Ende Oktober 1902 auf 4 200 Wagen, deren gesammte Ausschreibung schon in diesen Tagen erfolgt. Insgesammt belaufen sich die Anschaffungskosten fur das vorgenannte rollende Material auf 82 000 000 ℳ. An die letzte Bestellung wird sich noch die weitere Beschaffung von etwa 3 600 Güterwagen für allgemeine Zwecke reihen, die bis Ende März 1903 lieferbar sind und deren Kosten etwa 10 000 000 ℳ. betragen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 88 278 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 713 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 82 700 und auf den Arbeitstag 15 036 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres bei 5½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 323 weniger und im ganzen 5 578 Doppelwagen oder 6,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Die neuen Bahnhofsanlagen in Wiesbaden** bildeten den Gegenstand eines interessanten Vortrages, den am 5. November 1901 Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Petri im Architekten- und Ingeniörverein zu Wiesbaden gehalten hat. Wir entnehmen seinen Ausführungen nach der „Deutschen Bauzeitung“ folgendes:

„Es liegen zur Zeit neue Pläne über die Bahnhofsanlagen in Wiesbaden zur landespolizeilichen Prüfung öffentlich aus. Diese sind ministeriell noch nicht genehmigt, auch die Geldmittel zur Ausführung noch nicht bewilligt. Der frühere Entwurf erforderte einen Kostenaufwand von 11 000 000, der jetzige einen solchen von etwa 17 000 000 ℳ. In Wiesbaden liegen besondere Verhältnisse vor. Einerseits verlangt der internationale Fremdenverkehr Berücksichtigung, andererseits aber ist auch die Entwickelung zur Grossstadt in Rechnung zu ziehen. Diese Gesichtspunkte sind auf die Kostenfrage sowohl, als auf die Gestaltung der Pläne von erheblichem Einfluss gewesen. Die Interessen der Kur- und Fremdenstadt verlangten einen schönen, vollkommenen Personenbahnhof, der ausserdem gut gelegen sein muss und bei dessen Verlassen sich Wiesbaden dem Fremden auch als Villen- und Bäderstadt zeigen soll. Die wirthschaftlichen Verhältnisse erfordern grosse erweiterungsfähige Güterverkehrsanlagen in zweckmässiger Lage mit bequemer Abfuhr. Der frühere Entwurf, welcher im vorigen Jahre zur landespolizeilichen Prüfung gestellt worden war, vereinigte die gesammte Bahnhofsanlage für Personen- und Güterverkehr im Salzbachthale, südlich der Ringstrasse. Die Güterbahnhofanlage erstreckte sich auf die Ostseite des Personenbahnhofes von der Ringstrasse bis zur Kupfermühle, die Mittelachse des Personenbahnhofes fiel in die Verlängerung der Nikolasstrasse. Doch diese Lage des Güterbahnhofes erschien wegen der Kreuzung des Lastverkehrs mit dem der Wilhelmstrasse zustrebenden Personenverkehr und ausserdem wegen der Bewegung der Lastfuhrwerke durch die Wilhelmstrasse und die angrenzenden Strassen nach der inneren Stadt sowie den westlichen und nordwestlichen Stadtvierteln als ein grosser Missstand. In zweiter Linie wurde die Lage des Güterbahnhofes insofern beanstandet, als die Interessen von Handel und Verkehr statt einer Güterabfuhr auf ansteigenden Strassen eine abwärts gerichtete Abfuhr von einem höher, wenn auch etwas entfernter gelegenen Güterbahnhofe verlangen, wobei zu berücksichtigen ist, dass für Wiesbaden die Ausfuhr im Vergleich zur Einfuhr kaum in Frage kommt. Dazu kamen noch die Wünsche nach erheblicher Vergrösserung der mit Gleisanschlüssen zu versehenden Lagerplätze für Kohlen, Baumaterialien und sonstige Massengüter. Diesen verschiedenen Interessen trägt der vorliegende neue Entwurf in jeder Beziehung Rechnung, indem der Stück- und Eilgutverkehr auf dem Hauptbahnhofe im Salzbachthal, und zwar auf der Westseite, verbleibt, und der Güterbahnhof für Wagenladungen an die Dotzheimer Strasse verlegt wird. — Vom Rhein her ist Wiesbaden nur durch das Salzbachthal für eine Hauptbahn zugänglich. Die Lage des Hauptbahnhofes war daher so ziemlich gegeben und ebenso die Form der Kopfstation. Der neue Personenbahnhof rückt um 700 m gegen die jetzigen Bahnhöfe südlich hinaus, an die Südseite der Ringstrasse. Die Gleisanlagen des Bahnhofes erstrecken sich bis zur städtischen Kläranstalt. Das Salzbachthal muss durch sehr bedeutende Erdarbeiten von rund 1 000 000 cbm um etwa 180 m verbreitert werden und es sind dafür am Melonenberg Abtragungen bis zu 26 m Höhe erforderlich. Der Salzbach musste verlegt und durch einen Kanal von 1 500 m Länge mit einem Querschnitt von 4,5 × 5 m lichter Weite ersetzt werden. Der Personenbahnhof zeigt eine dem Hauptbahnhof in Frankfurt ähnliche Anlage. Quer vor dem Kopf der Abfahrt- und Ankunftgleise liegt der Hauptbahnsteig und das Empfangsgebäude. Vom Hauptbahnsteig erstrecken sich als Zungen die Personen- und Gepäckbahnsteige längs der Gleise, und zwar hat jede Linie einen besonderen Bahnsteig. Die Reihenfolge der Bahnsteige von Osten nach Westen ist: Kassel (Mainz), Frankfurt a/M., Köln, Limburg (über Erbenheim), Diez (über Dotzheim), entsprechend den besonderen Verkehrsverhältnissen. Die Hauptlinien Frankfurt und Köln sowie die künftige unmittelbare Verbindung mit Mainz liefern das ganze Jahr hindurch den grossen Fremdenverkehr, welcher der Wilhelmstrasse und dem Kurviertel zuströmt. Die beiden anderen Linien haben mehr geschäftlichen und ländlichen sowie Arbeiterverkehr, welcher sich vorwiegend nach dem inneren und westlichen Stadttheil bewegt. Das Empfangsgebäude liegt mit der Front von etwa 130 m Länge an der Südseite der geplanten Ringstrasse. Die Eingangshalle ist gegenüber der Wilhelmstrasse vorgesehen. Auf der Ostseite befindet sich ein Ausgang, welcher zu dem Droschkenhalteplatze führt, und ein zweiter Ausgang liegt auf der Westseite, wo ebenfalls Droschken Aufstellung nehmen können. Der Bahnhofsvorplatz und die angrenzenden Strassenzüge sowie die Strassenbahnlinien wurden kurz erwähnt. Ein dreieckiger Platz zwischen der Ringstrasse und dem Gebäude soll mit Anlagen und das Empfangsgebäude vielleicht auch mit Terrassen vor den Wartesälen versehen werden. Was die Höhenlage der Strasse zum Gebäude angeht, so sind vor der Haupteingangshalle fünf Stufen angenommen, um so das Gebäude gegen den Vorplatz besser in Erscheinung treten zu lassen. Auf der Westseite des Personenbahnhofes geht die Zufahrtstrasse von der Ringstrasse nach der Eilgut- und Stückgutanlage. Die Fortsetzung dieser auf der anderen Seite der Ringstrasse soll durch die sogen. Diagonalstrasse erfolgen. Der Güterbahnhof für den Wagenladungsverkehr ist im Westen der Stadt in dem noch unbebauten Gelände zwischen Schiersteiner- und Dotzheimerstrasse mit der Zufahrt von der letzteren geplant. Dieser Bahnhof liegt etwa 60 m höher als der Hauptbahnhof im Salzbachthale und 30 m höher als die Kreuzung der Ring- und Dotzheimerstrasse und 1 km von dieser Kreuzung entfernt. Es sind dort ausreichende und sehr zwec mässig angelegte Ladestrassen und Lagerplätze vorgesehen. Was nun die Einführung der verschiedenen Linien betrifft, so ist von grosser Bedeutung die Absicht der Durchführung der sämmtlichen Personen- und Schnellzüge der rechtsrheinischen Bahn über Wiesbaden, so dass die Zugtrennungen in Kastel und Mainz wegfallen, eine Verbesserung, welche für Wiesbaden von ausserordentlichem Werthe ist. Die Gleise der Taunus- und Rheinbahn bleiben von der Kupfermühle ab ziemlich in der jetzigen Lage. Statt der jetzigen drei Gleise kommen zunächst vier Personengleise und ein Gütergleis zur Ausführung. Das Diezer Gleis (meist Schwalbacher Bahn genannt) wird weit hinausgelegt, es verlässt gegenüber der Kupfermühle den Bahnhof und geht in einem grossen Bogen nach Dotzheim. Das

Erbenheimer Gleis kreuzt hinter der Margarinefabrik die Mainzerstrasse mittelst Ueberbrückung und geht das Erbenheimer Thal hinauf zum Bahnhof Erbenheim. Durch die Anlage des Güterbahnhofes an der Dotzheimerstrasse wird eine neue Verbindung mit der Station Kurve nöthig. Da nun gleicherweise ein besonderes Gleis von Kurve nach dem Stückgutbahnhof, nach Erbenheim und den städtischen Anschlusswerken gelegt werden muss, so wird der Hauptbahnhof in Wiesbaden von dem Güterzug- und Rangirverkehr fast vollständig entlastet und Kurve der Vorbahnhof für Wiesbaden."

— **Die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Berlin steht augenblicklich unter dem Zeichen dieser viel bewunderten, aber auch viel angefeindeten und überall viel besprochenen Bahn. Seit Wochen finden auf dem ganzen Netz Zoologischer Garten-Potsdamer Platz-Stralauer Platz (nur wenige 100 m vom Endbahnhof Warschauer Brücke entfernt, der noch zur Zurüstung der Wagenzüge benutzt wird) Probefahrten, seit einigen Tagen auch Besichtigungsfahrten mit besonders eingeladenen Gästen aus den verschiedensten Kreisen (Behörden, Vereine usw.) statt. Am Vormittag des Tages, an dem diese Nummer erscheint, wird die feierliche Eröffnungsfahrt stattfinden, zu der die Spitzen der Reichs- und Staatsbehörden und die nächsten Freunde des Unternehmens eingeladen sind. Schon ist der Fahrplan und der Tarif des neuen grossartigen Verkehrsmittels veröffentlicht, das der Berliner kurz die Hochbahn nennt und wohl auch so lange so nennen wird, bis die allerdings unendlich wichtige Untergrundstrecke nach dem Spittelmarkt und Alexanderplatz einmal gebaut sein und den Schwerpunkt des Unternehmens in die Tiefe verlegt haben wird.

Die Besichtigungsfahrt, die wir mit zahlreichen anderen Vertretern der Presse unter liebenswürdiger Führung der leitenden Ingeniöre am 11. d. Mts. unternahmen, bestätigte unser günstiges Urtheil über die ganze zweckmässige Anlage und übertraf unsere Erwartungen durch die Schnelligkeit und Sanftheit der Fahrt: überall ein leichtes, angenehmes Dahingleiten, als würde man auf Flügeln dahingetragen. Wir verzichten darauf, die landschaftlichen Reize der ganzen hin und her nur 35 Minuten dauernden Fahrt, den raschen Wechsel der interessanten Bilder zu schildern, da wir erst in den Nrn. 3, 5, 8 und 10 eine genaue Beschreibung der Einzelheiten des Baues gebracht und die Tageszeitungen schon vielfach hierüber berichtet haben. Wir möchten hier nur auf den in die Augen springenden Gegensatz gegen die Fahrt auf der Stadtbahn aufmerksam machen: dort auf langer Strecke, vom Lehrter bis zum schlesischen Bahnhof wenigstens, die Fahrt vorbei an den hässlichen Rückseiten der Gebäude, den schmutzigen Höfen, Holz- und Kohlenlagern, unterbrochen durch einzelne schöne Lichtblicke, die, wie der Blick auf das Reichstagsgebäude, den Dom, den Alexanderplatz und die Spree, nur zu rasch vorüberrauschen; hier auf der Hochbahn zunächst blendendes Licht im Tunnel, dann das Wunder des Gleisdreiecks mit den angeschlossenen ganz malerischen Hochbauten des Kraftwerks und seinem architektonisch verzierten hohen Schornstein, die Ueberfahrung der zahllosen Gleise des Potsdamer Bahnhofes und übrigens nur Fahrt in grossen, breiten Strassenzügen, so dass wir alle Gebäude von ihrer besten Seite sehen, und über hohe Brücken, die ganz neue Bilder gewähren. Dabei reiches Licht, das durch die mächtigen Glasscheiben von allen Seiten hereinströmt, behagliche Erwärmung und in den Tunnelstrecken überall elektrische Beleuchtung von solcher Helligkeit, dass sich auch der kleinste Zeitungsdruck vortrefflich liest. — Ein grosser Vorzug vor der Stadtbahn und vor der Strassenbahn ist auch das bequeme Aus- und Einsteigen ohne Stufen und Höhenunterschied. Wer, wie der Schreiber dieser Zeilen, so glücklich ist, für seine täglichen Stadtgeschäfte zur Hin- und Herfahrt die neue Hochbahn benutzen zu können, der sehnt die nahende Stunde herbei, da er mit einem Zeitgewinn von 10 bis 20 Minuten das neue Verkehrsmittel benutzen und der ungeheizten Strassenbahn mit den trotz aller Anstrengungen ihrer Verwaltung doch unvermeidlichen Uebelständen des ewigen Aufenthaltes, des Wartens in Wind, Wetter und Schmutz, des Abgewiesenwerdens wegen Ueberfüllung, des Gedränges beim Aus- und Einsteigen Lebewohl sagen kann. Die tägliche Fahrt in der Strassenbahn bleibt doch namentlich im Winter immer nur ein nothwendiges Uebel; die Fahrt in der Hochbahn wird, nach der ersten Probe und den Einrichtungen zu urtheilen, immer ein Genuss sein. Wir befürchten auch nicht, dass dieser Genuss durch häufige Ueberfüllung und damit verbundenes Warten verleidet werden wird, da ja das Fassungsvermögen der einzelnen Züge das der Strassenbahnen um ein vielfaches übertrifft und auch die Aufeinanderfolge der Züge eine erheblich raschere wird sein können.

Nun einiges über Fahrplan und Tarif. Es kommt bekanntlich zunächst, am 18. d. Mts., nur die Strecke Potsdamer Platz-Stralauer Thor zur Eröffnung, die Reststrecke Potsdamer Platz-Zoologischer Garten wird erst einige Tage später folgen. Zwischen den beiden Endpunkten Stralauer Thor und Potsdamer Platz wird während des ganzen Tages ein Zehnminutenverkehr aufrecht erhalten. Vom Stralauer Thor geht der erste Zug Morgens 5 Uhr 26 Min., der letzte 11 Uhr 26 Min., vom Potsdamer Platz der erste 5 Uhr 47 Min., der letzte 11 Uhr 47 Min. Zwischen den Haltestellen Stralauer Thor und Hallesches Thor wird während der Hauptverkehrsstunden in Abständen von 5 Minuten gefahren. Dieser Fünfminutenbetrieb dauert in der Richtung Stralauer Thor-Hallesches Thor von 10 Uhr 21 Min. Vorm. bis 7 Uhr 41 Min. Abds. Nach Bedarf wird der Fünfminutenbetrieb Morgens und Abends verlängert. Bei grossem Andrang werden ferner Sonderzüge eingelegt.

Der Tarif für die genannte Strecke ist ausserordentlich einfach: es gibt auf der Hochbahn zwei Klassen (II. und III.) und zunächst nur zwei Preiszonen. In der ersten ist der Fahrpreis III. Klasse 10, II. Klasse 15 ₰, in der zweiten III. Klasse 15, II. Klasse 25 ₰. Sobald die ganze Strecke Zoologischer Garten-Stralauer Thor bezw. -Warschauer Brücke eröffnet wird, tritt dem Vernehmen nach eine dritte Zone mit den Preisen von 20 ₰ III. und 30 ₰ II. Klasse hinzu. Ein Kind unter 6 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen ist frei, zwei solcher Kinder zahlen für einen Erwachsenen. Da man in Elberfeld und Barmen bei der Eröffnung der Schwebebahn die Erfahrung gemacht hat, dass der Andrang der Neugierigen in den ersten Tagen nach der Eröffnung zu zeitweiligen Betriebseinstellungen nöthigte und ähnliche Vorgänge in der volkreichen Reichshauptstadt in verstärktem Maasse zu erwarten wären, so haben sich die betheiligten Gesellschaften entschlossen, an den ersten Tagen erhöhte Fahrpreise zu erheben. Es werden besondere Karten, die zu einer Besichtigungsfahrt berechtigen, ausgegeben. Sie kosten — wie die übrigen Fahrkarten in der Form der Edmonson-Billets ausgestellt — in der III. Klasse 30, in der II. Klasse 50 ₰.

Unter den bisherigen Besichtigungsfahrten bot ein besonderes Interesse der liebenswürdigerweise dem Verein für Eisenbahnkunde zur Verfügung gestellte Zug, der aus nicht weniger als 6 Wagen — 4 Motor- und 2 Anhängewagen — bestand und so 500 bis 600 Personen beförderte. Der Zug war dadurch hergestellt worden, dass man zwei vollständige Hochbahnzüge zusammenkuppelte.

Der Verkehr der Hochbahn wird auch für das benutzende Publikum manches eigenartige bieten. Zwar die Fahrkarten-Lösung und -Kontrole, die Vorschriften über Zuschlagskarten, Fahren ohne Karte usw. sind den Einrichtungen des Stadtbahnverkehrs nachgebildet. Vor allem ist aber folgendes zu beachten:

Es wird auf der Hochbahn immer rechts gefahren, daher liegen Einstieg, Treppen, Fahrkartenschalter alle in der Fahrrichtung rechts, und es heisst deshalb überall: rechts gehen! Da der Aufenthalt der Züge auf den einzelnen Haltestellen nur sehr kurze Zeit, 15 Sekunden, währt, muss das Verlassen der Wagen seitens der Fahrgäste sofort nach dem Halten des Zuges erfolgen. Die Fahrgäste müssen auch auf die überall, oben wie unten, leicht ersichtlich gemachten Stationen selbst achten, denn ein Aufrufen der Haltestellennamen findet im allgemeinen nicht statt. Auch beim Verlassen der Bahnsteige muss das Publikum sich ein wenig selbst zur Eile erziehen und planloses Hin- und Herlaufen überall vermeiden. Vor allem soll niemand einen Zug aufhalten wollen. Sobald die Züge anfahren, besteht bei jedem derartigen Versuch die grösste Lebensgefahr. Alles Auf- und Abspringen muss unbedingt unterbleiben, denn die Wagen fahren an und halten sehr schnell. Daher muss auch hier die Vorschrift: Nicht vorzeitig öffnen! viel ernster genommen werden, als bei der Stadtbahn. Das Einsteigen und Aussteigen ist um so bequemer gemacht, denn nur, wenn alles zusammenarbeitet, die Bahneinrichtungen, der Betrieb und das Publikum, lässt sich der so ersehnte Schnellverkehr aufrecht erhalten. Ganz gefährlich ist auch ein Hinauslehnen aus den Wagen, das aber nur bei den Aus- und Einsteigthüren möglich ist, da die Fenster fest und nicht aufziehbar angeordnet sind. Die Lüftung erfolgt durch Klappen an dem Deckenaufbau des Wagens. Das Mitnehmen von Hunden sowie von Gepäckstücken, welche durch ihren Umfang, üblen Geruch oder unsauberen Zustand die Fahrgäste belästigen würden, ist verboten.

So viel über den Verkehr auf der Hochbahn, deren Betriebsleitung von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske ihrem bewährten Oberingeniör Reichel anvertraut ist. Wir erwähnen noch, dass die erhoffte Theilnahme des Kaisers an der Eröffnungsfahrt am 15. d. Mts. zwar wegen anderweiter Inanspruchnahme Sr. Majestät nicht stattfinden kann, dass der Kaiser sich aber vorbehalten hat, die Bahn nach ihrer Eröffnung einer Besichtigung zu unterziehen.

Zum Schluss rufen wir dem grossartigen und in vielen Dingen genial erdachten und durchgeführten Unternehmen den herzlichsten Glückwunsch zu! Möchten sich alle die vielen Hoffnungen, die sich mit ihm verknüpfen, erfüllen! Möchte das neue Unternehmen zum Segen gereichen nicht nur den Millionen, die sich ihm als einem neuen unentbehrlichen Verkehrsmittel der Reichshauptstadt anvertrauen werden, sondern auch denen, die es unternommen und mit hohem Wagemuth, unbeirrt durch

zweifelnde Kritik, grossartige Geldmittel darauf verwendet haben! Möchte die Hoch- und Untergrundbahn von Unglücksfällen verschont bleiben und wie bisher im Bau, so auch im Betrieb sich als vorbildlich und musterhaft erweisen! Glückauf!

— **Elektrische Bahn von Münster nach Schlucht in den Vogesen.** Die romantische Schlucht in den Vogesen soll nun auch ihre idyllische Stille verlieren und durch eine Bahn dem Zuströmen des Massenverkehrs zugänglich gemacht werden. Die Lorbeeren der Dreiährenbahn bei Türckheim, schreibt die „M. Allg. Ztg.", liessen die Unternehmungslustigen nicht ruhen. Beim Kolmarer Bezirkspräsidium ist ein Baugesuch für eine elektrische Bahn ab Münster über Stossweier und Sulzeren eingereicht worden; die Baukosten werden auf 1 200 000 ℳ veranschlagt, wozu die Mithilfe des Reiches und der berührten Gemeinden erwartet wird. Soweit die Strecke in schwacher Steigung verläuft, soll die Bahn gleichzeitig der Beförderung des Rohmaterials für die im Thale liegenden Fabriken dienen.

— **Kleinbahn Trier-Bullay.** Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, mit dem Bau der vorgenannten, 107 km langen Bahn zu beginnen.

— **Errichtung einer neuen Eisenbahnbausektion in Donauwörth.** Behufs Ausführung der mit Gesetz vom 1. Dezember 1901 zur Erbauung genehmigten zweigleisigen Hauptbahn Donauwörth-Treuchtlingen wird am 1. März d. J. in Donauwörth eine weitere Eisenbahnbausektion errichtet und zu deren Vorstand der dort bei der Bahnunterhaltung in Verwendung stehende Oberbauinspektor Albert Frank berufen.

— **Die sächsische Ministerkrisis** ist vorläufig dadurch beendet, dass der König das Entlassungsgesuch des Finanzministers v. Watzdorf angenommen, dagegen sich bewogen gefunden hat, das gleiche Gesuch der übrigen Minister nicht zu genehmigen. Dem bisherigen Minister Rüger wurde unter einstweiliger Fortführung der Geschäfte des Justizministeriums die Leitung des Finanzministeriums übertragen. Dem Finanzminister v. Watzdorf wurde in einem gnädigen Handschreiben der Dank für die während seines langjährigen Wirkens dem königlichen Hause und dem Lande geleisteten treuen Dienste ausgesprochen.

— **Personalnachrichten.** Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden mit Wirkung vom 1. März berufen: a) die Oberbauinspektoren Adolf Stumpf von Weiden (Eisenbahnbetriebsdirektion) nach Eger, Karl Riedenauer von Würzburg (E. B. D.) zum Vorstand der Eisenbahnbausektion Schweinfurt, Albrecht v. Bezold von Augsburg (E. B. D.) nach Donauwörth, Georg Kuffer von Bamberg (E. B. D.) nach Ingolstadt, Ludwig Sperr in Neuulm nach Weiden (E. B. D.), Heinrich Liederer v. Liederscron von Schweinfurt nach Neuulm und Oskar Zahn von Ingolstadt nach Salzburg; b) die Direktionsassessoren Ferdinand Happ in Aschaffenburg nach Würzburg (E. B. D.), Georg Schmid in Landshut nach Augsburg (E. B. D.) und Friedrich Karmann von Augsburg (E. B. D.) zur Generaldirektion; dann c) der Eisenbahnassessor August Stegner von Nürnberg (E. B. D.) nach Landshut. — Ferner wurden ernannt zu Eisenbahnassessoren: die geprüften Rechtspraktikanten Ludwig Jägerhuber bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München und Wenzeslaus Hamm bei jener in Rosenheim, dann die geprüften Staatsbaupraktikanten Peter Mühlbauer bei der Betriebsdirektion Rosenheim und Karl Jäger bei jener in Kempten.

Oesterreich.

— **Bedingungen für die Vergebung von Bauarbeiten der Staatseisenbahnverwaltung.** Aus Anlass der im Zuge befindlichen Verdingung von Arbeiten für den Bau der grossen Alpentunnel wurden die allgemeinen und besonderen Baubedingnisse einer Prüfung vom technischen und rechtlichen Standpunkte unterzogen. Die neue Fassung der allgemeinen Baubedingnisse hat bereits die Genehmigung des Eisenbahnministers erhalten. Dabei war das Bestreben darauf gerichtet, die durch die bisherigen Erfahrungen zu Tage getretenen Lücken auszufüllen, undeutliche Bestimmungen klarzustellen und den Bedürfnissen der Praxis thunlichst Rechnung zu tragen, den Inhalt und Umfang der beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten möglichst scharf abzugrenzen und das Verfahren für die rasche Austragung von Meinungsverschiedenheiten genau zu regeln. Unnöthige Härten, wodurch die Verbindlichkeit des Bauunternehmers überflüssigerweise gesteigert würde, sind vermieden worden. Dies gilt z. B. betreffs der Ausführung von nachträglichen Projektänderungen. Die Haftung für Verschulden und Zufall ist möglichst klar geregelt; auch für gewisse häufiger wiederkehrende Fälle von höherer Gewalt ist in bestimmter Weise Vorsorge getroffen worden. Die Verdienstrücklässe wurden von 10 auf 5 % herabgesetzt, um den Bauunternehmer im Anfange des Baugeschäfts zur Zeit, da gerade die Einrichtungen grossen Aufwand erfordern, in seiner Kapitalskraft nicht zu schwächen; dagegen werden die Verdienstrücklässe nun fortlaufend bis zur Beendigung des Baues abgezogen. Die Kaution wird künftighin nach anstandslosem Ergebnisse der Schlussabnahme unbedingt ausgefolgt werden. Die Abnahmefrist ist genauer umschrieben, willkürlichen Verzögerungen ist vorgebeugt. Die Fürsorge für die Hilfsarbeiter ist in dem nach dem Stande der neuen Gesetzgebung für Arbeiterschutz erforderlichen Ausmaasse geregelt. Durch strengere Bestimmungen für den Fall der Nichterfüllung des Bauvertrages wegen Konkurs des Bauunternehmers sollen leistungsunfähige oder unreelle Unternehmer vor der Angebotstellung gewarnt und die vertragsmässig verpflichteten Unternehmer von leichtfertiger Konkurseröffnung abgehalten werden.

— **Bau des zweiten Gleises und Umwandlung der Prioritäten der österreichischen Nordwestbahn.** Die Nordwestbahn hat die Beschwerde gegen den Erlass, womit ihr die Legung des zweiten Gleises auf dem garantirten Netze von der Regierung ohne Inanspruchnahme der Staatsgarantie aufgetragen wird, bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreicht. Wie indessen verlautet (vergl. Nr. 12 S. 217 d. Ztg.), besteht Aussicht, dass diese Streitfrage im Zusammenhange mit dem Plane der Umwandlung der Prioritäten der Nordwestbahn auf gütlichem Wege ausgetragen werden wird.

— **Tarifherabsetzung auf der Graz-Köflacher Eisenbahn.** Dieser Tage haben im Eisenbahnministerium die Verhandlungen mit der Graz-Köflacher Eisenbahn wegen Herabsetzung der Tarife begonnen. Die Grundlage der Verhandlungen bildet der § 8 der Konzessionsurkunde vom 8. September 1871, welcher lautet: „Die Maximaltarifsätze für Waaren sind auf Verlangen der Staatsverwaltung, und zwar jene der Normalklassen um 5 %, jene der ermässigten Klassen aber um 10 % herabzusetzen, sobald die Roheinnahme den Betrag von 125 000 fl. für die Meile erreicht, und hat unter der obigen Voraussetzung bei jeder weiteren Steigerung des jährlichen Rohertrages um 25 000 fl. für die Meile eine Ermässigung der obigen Maximaltarife um weitere 5 % bis zu einer Gesammtermässigung von 50 % der konzessionsmässigen Maximaltarifsätze einzutreten." Eine 5- bezw. 10prozentige Ermässigung der Tarife hat bereits im Jahre 1890 stattgefunden. Da nach Ansicht der Regierung die Einnahmen des Jahres 1900: 175 000 fl. für die Meile überschreiten, so hätte die Gesellschaft gemäss dem Standpunkt der Regierung nunmehr ihre Tarife um weitere 5 % herabzusetzen. Die Vertreter der Graz-Köflacher Bahn erklärten bei den Verhandlungen, dass sie gegen die Verfügung der Regierung die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof gerichtet haben, dessenungeachtet aber bereit seien, in Verhandlungen bezüglich der Ermässigung des Gütertarifes einzutreten, damit für den Fall, dass der Verwaltungsgerichtshof die Forderung der Regierung in Bezug auf die Tarifherabsetzung als gerechtfertigt anerkennen sollte, mit der Durchführung der letzteren sofort nach der Urtheilsschöpfung vorgegangen werden könne. Hierbei gaben die Vertreter der Gesellschaft der Ansicht Ausdruck, dass eine mechanische Ermässigung der Tarife um 5 % den beabsichtigten Erfolg für das Publikum kaum zur Folge haben dürfte, und betonten, dass die Verwaltung nicht abgeneigt wäre, eine 5 % übersteigende, den Bedürfnissen angepasste Tarifherabsetzung bei verschiedenen Artikeln sofort vorzunehmen, wenn die Regierung der Gesellschaft die Bewilligung zur Umwandlung der 5- und 4½ prozentigen Prioritäten ertheilen würde. Wie verlautet, wird der Regierung demnächst ein Vorschlag der Gesellschaft wegen Umwandlung der Prioritäten und des Ankaufs der steiermärkischen Landesbahn Wieselsdorf-Stainz unterbreitet werden.

— **Der Materialienbedarf für die grossen Tunnelbauten.** Von 329 km, welche die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest umfasst, entfallen auf Tunnel 40 km, Viadukte 4 km, Eisenbrücken 2 km und 293 km auf die anschliessenden offenen Bahnstrecken und Bahnhöfe. Die zu bauenden Tunnel bedingen in Gesammtheit einen Vollausbruch von etwa 2 600 000 cbm mit einem Verbrauche von annähernd 16 000 dz Sprengmitteln, während zur Gewinnung des Steinmaterials für die Viadukte, Tunnelmauerung usw. weitere 10 000 dz Sprengmittel nothwendig sein werden. Der Wocheiner Tunnel, dessen Bauvergebung jetzt erfolgt, hat eine Länge von rund 6 300 m. Dessen Vollausbruch beträgt annähernd 430 000 cbm und der nöthige Sprengmittelverbrauch 2 500 dz. An Tunnelmauerung sind etwa 120 000 cbm Quader- oder Bruchsteinmauerung — je nach dem sich ergebenden Gebirgsdrucke — nothwendig, während zur Zimmerung des Sohlen- und Firststollens mit Berücksichtigung einer zweimaligen Verwendung ungefähr 10 000 cbm an Hölzern und Verpfählungsdielen und für den für Mauerung nothwendigen Holzausbau 1 000 cbm Holz nothwendig sein werden.

— **Verbesserung der Ruhebezüge für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Gelegentlich der Verhandlungen über den Voranschlag des Eisenbahnministeriums im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses stellte der Eisenbahnminister u. a. in Aussicht (vergl. Nr. 7 S. 116 d. Ztg.), dass die Regierung die von den Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen angestrebte Anrechnung eines Theiles des Wohnungsgeldes in die Pension in wohlwollende Erwägung ziehen werde. Wie gemeldet wird, sind die einschlägigen Studien im Zuge. Es wäre auf das lebhafteste zu begrüssen, wenn es gelänge, die in Rede stehende Begünstigung, welche beispielsweise die Bediensteten der österreichischen Südbahn schon seit Jahren geniessen, den Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen zu Theil werden zu lassen. Es ist um so mehr anzunehmen, dass es gelingen werde, die Frage in einer für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen befriedigenden Weise zu lösen, als letztere sich für diesen Fall, wie bekannt, zur Zahlung erhöhter Beiträge für den Pensionsfonds bereit erklärt haben.

Ungarn.

— **Tarifermässigungen bei den ungarischen und österreichischen Eisenbahnen.** Dem „Oesterr.-ungarischen Eisenbahnblatt" wird aus Eisenbahnkreisen geschrieben: „Die stetig wachsenden Ausgaben bei den Eisenbahnen, mit denen die Steigerung der Einnahmen zumeist nicht gleichen Schritt hält, nöthigt die Verkehrsunternehmungen pflichtgemäss zu der Wahrnehmung der thunlichsten Wirthschaftlichkeit in Bezug auf jene Begünstigungen, welche auf dem Gebiete der Tarife im Interesse der Volkswirthschaft in einem Umfange gewährt werden, der oft über das Maass des Zulässigen hinausgeht. Diese Thatsache veranlasst die ungarischen Staatsbahnen seit einiger Zeit, eine Einschränkung dieser Ermässigungen vorzunehmen, insoweit eine solche die wirthschaftlichen Interessen nicht schädigt, und auch die österreichische Staatseisenbahnverwaltung sieht sich genöthigt, in dieser Richtung jene Grenzen sich vor Augen zu halten, welche durch die Rücksichtnahme auf eine thunlichst entsprechende Bewirthschaftung des staatlichen Eisenbahnnetzes gezogen erscheinen. Es lässt sich nun gar nicht verkennen, dass in dieser Richtung trotz der vorstehend gekennzeichneten Bestrebungen eine Praxis geübt wird, welche mit den Geboten der Wirthschaftlichkeit nicht im Einklange steht. In einer Zeit, in welcher eine Erhöhung der Tarife, wiewohl sie von Seite der Interessenten einem begreiflichen und durch die wirthschaftlichen Verhältnisse derzeit auch nicht unbegründeten Widerstande begegnet, doch nicht mehr von vornherein abgewiesen werden kann, sollte doch wenigstens in der bezeichneten Richtung der Versuch gemacht werden, eine unnöthige Verschwendung der Steuergelder durch eine vernünftige Regelung des Tarifermässigungswesens hintanzuhalten. Die österreichischen und ungarischen Staatsbahnen sind, unbeschadet der im Zoll- und Handelsbündnisse getroffenen Bestimmungen, vollständig selbständig, und sie machen von ihrem Selbstbestimmungsrechte auch in tarifarischer Beziehung uneingeschränkten Gebrauch. Dies führt aber nicht selten zu einer Verschwendung und zu einem Wettkampf in Bezug auf die Tarifnachlässe, welche über das Maass desjenigen, was zum Schutz der wirthschaftlichen Interessen jedes der beiden Staatsgebiete nöthig ist, hinausgeht. Und doch wäre es ohne besondere Schwierigkeiten möglich, diesem Uebelstande abzuhelfen. Es würde der Selbständigkeit jeder der beiderseitigen Staatseisenbahnverwaltungen keinerlei Eintrag thun, wenn man jeweilig zusammentreten würde, um im Wege einer freien Verständigung von Fall zu Fall die zu gewährenden Ermässigungen und sonstigen tarifarischen Begünstigungen zu regeln. Es gibt trotz der oft abweichenden oder widerstreitenden Interessen Tariffragen genug, in Bezug auf welche ein gemeinsames, einheitliches Vorgehen möglich wäre, welches die zwecklose Unterbietung, die ja doch nur die beiderseitigen Staatsbahnnetze finanziell schädigt, über das thatsächliche Bedürfniss aber mitunter hinausgeht, im Interesse der Gesammtheit der Steuerträger verhüten würde. Eine solche Auseinandersetzung würde die Selbständigkeit jeder der beiden Staatseisenbahnverwaltungen nicht gefährden; denn es bliebe, wenn eine Verständigung nicht zu bewerkstelligen wäre, jedem der beiden Theile nach wie vor die Freiheit des selbständigen Vorgehens uneingeschränkt gewahrt. Wir glauben demnach, dass unsere Anregung aus finanziellen und gesammtwirthschaftlichen Erwägungen wohl werth wäre, ernstlich in Betracht gezogen zu werden."

— **Tarifirung österreichischer Sendungen in Ungarn.** Der Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen enthielt bisher bei einem Theile der Ausnahmetarife bei denjenigen Stationen, von welchen die Ermässigung gilt, den Beisatz „loko". Unter Berufung auf diesen Beisatz wurde in wiederholten Fällen seitens ungarischer Stationen bei aus Oesterreich nach Ungarn übergehenden Sendungen, wenn sie sich auch in derselben Verkehrsrichtung und auf derselben Bahnstrecke bewegten, die Anwendung des begünstigten Ausnahmetarifs trotz dessen Vorschreibung im Frachtbriefe verweigert und konnten solche Sendungen nur bei Neuaufgabe in der betreffenden begünstigten Station des Ausnahmetarifs theilhaftig werden.

Nunmehr haben die ungarischen Staatsbahnen mittelst Nachtrags zu ihrem Lokalgütertarife den Lokozusatz bei allen Ausnahmetarifen beseitigt. Hiermit ist die Anwendung der ungarischen Tarifbegünstigungen für österreichische Sendungen, sofern sich diese auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung bewegen, bedingungslos gewährleistet, wie dies bezüglich der österreichischen Tarife bei ungarischen Sendungen seit jeher der Fall war.

Unter denjenigen Artikeln, auf welche sich die besprochene Aenderung des ungarischen Tarifs bezieht, befinden sich: Asphalt, Mineralwasser, Papier aller Art und Pappendeckel, Glas und Hohlglaswaaren, Thonwaaren, Eisen und Stahl sowie Waaren daraus.

Der „Pester Lloyd" weist gelegentlich der Besprechung der erwähnten Verfügung der ungarischen Staatsbahnen darauf hin, dass die Lokoklausel bei den Ausnahmetarifen nicht erst im Tarife vom 1. September 1900 festgestellt wurde, sondern bereits in dem früheren Tarife der ungarischen Staatsbahnen — wenn auch in anderer Form — Jahre lang bestanden hat, ohne dass sie einen berechtigten Grund zur Klage geboten hätte. Die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen sei bereits vor zehn Jahren ermächtigt worden, die begünstigten Sätze der angefochtenen Ausnahmetarife den fremden Bahnverwaltungen in den direkten Tarifen zur Verfügung zu stellen, und sei von dieser Ermächtigung vielfach Gebrauch gemacht worden. Es sei ferner gestattet worden, die Frachtberechnung nach den Ausnahmetarifen auch in den Frachtbriefen vorzuschreiben und sei eine solche Vorschreibung einer Neuaufgabe gleich geachtet und auch in Reklamationsfällen berücksichtigt worden. Mangels einer solchen Vorschrift werde von den ungarischen Staatsbahnen selbstverständlich der seitens aller Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns seit Jahren befolgte Vorgang beobachtet und gegenüber den direkten Tarifen nicht auch noch auf alle möglichen Umkartirungen Rücksicht genommen, und hätten die ungarischen Staatsbahnen das Recht, die hierauf bezüglichen, nachträglichen Ansprüche auf Grund des klaren Wortlautes der Zusatzbestimmung XVII zum § 51 des Betriebsreglements unberücksichtigt zu lassen. Dieser Grundsatz gelte nicht blos bezüglich der Ausnahmetarife, sondern auch betreffs aller anderen Tarifbegünstigungen, selbst wenn sie den Lokozusatz nicht enthalten. Wenn also nunmehr der angefochtene Zusatz im Lokaltarife beseitigt worden sei, so sei damit nur eine seit vielen Jahren bestehende Gepflogenheit bestätigt und in keiner Richtung eine neue Lage geschaffen worden.

— **Tarifbegünstigung für Eissendungen.** Mit Rücksicht auf den milden Winter dürfte Eis in grösseren Mengen aus dem ungarischen Hochgebirge, namentlich vom Csorbaer See und aus den Budapester Kunsteisfabriken nach den verschiedenen Gegenden Ungarns und in das Ausland zur Beförderung gelangen. Um die Beförderung des Eises auf längere Strecken zu ermöglichen, haben die ungarischen Staatsbahnen für Eissendungen von Budapest (Kelenföld, Jozsefváros und Westbahnhof), ferner von Kaschau, Ruttka und Zsolna) im Durchgangsverkehr über die Linien der ungarischen Staatsbahnen einen etwa 20 prozentigen Nachlass bewilligt.

— **Verkehr ungarischer Kohle.** Im Güterverkehr der ungarischen Eisenbahnen steht die Kohlenverfrachtung an erster Stelle. Die ungarische Kohlenförderung, welche im Jahre 1892 36 414 602 dz betrug, ist im Jahre 1901 auf 63 500 000 dz gestiegen; hingegen hat sich die Einfuhr fremder Kohle seit dem Jahre 1892 von 9 151 341 dz auf nur 13 312 000 dz im Jahre 1901 erhöht. Die Ausfuhr ist seit 1892 (927 201 dz) im Jahre 1901 auf das nahezu Fünffache (4 447 000 dz) gestiegen.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgischer Postdampferdienst Ostende-Dover.** In belgischen Blättern waren in letzter Zeit sehr beunruhigende Nachrichten über den Zustand und die Leistungen der belgischen Postdampfer, die den Dienst Ostende-Dover versehen, verbreitet. Namentlich sollte die Sturmzeit von Ende Januar und Anfang Februar den Schiffen arg zugesetzt haben. Insbesondere sollten die beiden besten Schiffe „Marie Henriette" und „Leopold II." so hart mitgenommen sein, dass beide in hoher Gefahr

schwebten und nach mehr als 48 stündiger schreckensvoller Fahrt mit nur je einem Rade und halb verhungerten und halb erfrorenen Reisenden durch Schleppdampfer in den Ostender Hafen gebracht worden seien. In einem sollen die überfluthenden Wogen die Kabinen zerstört und die Säle unter Wasser gesetzt haben. In der öffentlichen Meinung wird dieses schlimme Versagen zumeist der angeblich zu grossen Sparsamkeit der Verwaltung zugeschrieben. In der „Indépendance belge" wird ausgeführt, dass diese belgischen Staatsdampfer aus sehr leichtem Material hergestellt seien, um eine möglichst grosse Schnelligkeit zu erzielen. Die Kessel hätten sich sehr schnell abgenutzt, weil man an Heizern sparte und die Feuer zu oft ausgehen liess usw. Von den Kapitänen der Dampfer selbst sei schon früher in amtlichen Berichten auf diese Missstände hingewiesen worden. In der belgischen Kammer ist eine Interpellation über diese Angelegenheit angemeldet.

Allen diesen unerfreulichen Nachrichten gegenüber lässt nun das belgische Eisenbahnministerium den Blättern eine Widerlegung und Berichtigung zugehen, die wir nachstehend zum Abdruck bringen:

„In der letzten Zeit tauchen in der Presse Nachrichten auf, welche den belgischen Dampferdienst zum Gegenstande missgünstiger Kritik machen. Eine so geartete Kritik ist jedoch um so weniger berechtigt, als die belgische Regierung zu keiner Zeit über ein so vollständiges und so gut beschaffenes Schiffsmaterial verfügt hat, wie gerade jetzt. Acht im besten Zustande befindliche Dampfer sichern die Regelmässigkeit der Ueberfahrt. Diese Anzahl von Dampfern wird in nächster Zeit noch durch einen neunten, gegenwärtig in Reparatur befindlichen Dampfer erhöht werden. Bei einer so stattlichen Anzahl von Dampfern ist doch nicht die geringste Fahrtunterbrechung zu befürchten. Dazu werden nicht nur die Schnelligkeit und Sicherheit, sondern auch die vornehme Ausstattung und die Bequemlichkeit dieser Dampfer allseits anerkannt und geschätzt. Beweis dafür ist die stete Zunahme der Frequenz: die im Jahre 1900: 114 560 betragende Zahl der Reisenden ist z. B. im Jahre 1901 auf die starke Ziffer von 128 231 gestiegen. Solche Zahlen sprechen für sich allein und machen jeden Kommentar überflüssig.

Infolge der in der Nordsee vom 31. Januar bis 3. d. Mts. herrschenden Stürme wurden allerdings diese belgischen Dampfer auf eine harte Probe gestellt, eine Probe, die aber glänzend zu Gunsten des belgischen Dampferdienstes ausgefallen ist, denn der Dampferdienst war von belgischer Seite durchaus nicht unterbrochen, wie man vielleicht hätte annehmen können. Bei Gelegenheit dieser Stürme hatte Dover am 1. und 2. d. Mts. telegraphirt, dass die Abfahrten nicht stattfinden möchten, weil der Hafen Dover nicht zugänglich sei und die Dampfer nicht erst auf hoher See bis zur zulässigen Einfahrt zu laviren brauchten.

Bemerkt kann hier noch werden, dass bei diesen Stürmen nur ein belgischer Dampfer eine kleine Radbeschädigung, ohne Belang und Folgen, aber kein Dampfer irgendwie Havarie erlitten hat, obgleich das Meer seit Menschengedenken noch nicht so bewegt und aufgeregt gewesen ist."

— **Die Arbeitszeit auf den englischen Eisenbahnen.** R. Bell, der Sekretär der Amalgamated Society of Railway Servants, veröffentlicht eine Entgegnung auf den Bericht von Sir Francis Hopwood, betreffend die Wirksamkeit der Railway Regulation Act im letzten Jahre, der die Sachlage als sehr befriedigend darstellt, da nur 19 Beschwerden eingelaufen seien. Mr. Bell betont, dass die geringe Zahl von Beschwerden kein entscheidendes Zeichen sei, da die Arbeiter einestheils Maassregelungen, andererseits den bedeutenden Zeitverlust, der mit amtlichen Beschwerden verknüpft ist, fürchten. In Wirklichkeit seien aber die Verhältnisse gar nicht besser geworden, und Mr. Bell selbst führt eine lange Reihe von Fällen 16- bis 29 stündiger Arbeitszeit an, die ihm bekannt geworden sind und die nachzuweisen er bereit ist; er führt sogar ein Beispiel von einer ununterbrochenen Arbeitszeit von 30 Stunden und 40 Minuten an. In manchen Stationen sind 14—17 stündige Arbeitszeiten täglich die Regel. Unter solchen Umständen fordert Mr. Bell eine eingehende Untersuchung der Verhältnisse seitens des Handelsamtes. Anscheinend ist die Wirksamkeit der Railway Regulation Act vom Jahre 1893 noch nicht so durchgreifend gewesen, als nach den amtlichen Berichten anzunehmen wäre.

Fremde Welttheile.

— **Eine Bergbahn in Indien.** Zur Ergänzung der von uns in Nr. 50 Jahrg. 1901 d. Ztg. gebrachten Mittheilung über die Nilgiribahn entnehmen wir einer ausführlichen Beschreibung in „Cassier's Magazine" folgende Einzelheiten. Die Bahn geht, wie schon erwähnt, von Mettapolliam, der Endstation der Madrasbahn im südlichen Indien, aus und ersteigt in einer Höhe von fast 5000 Fuss (= 1525 m) die Hochfläche der Nilgiriberge, auf der die wichtigen Städte Utakamand, Coonor, Kotageri und Wellington liegen. Die erste Bewegung zu Gunsten dieses Bahnbaues liegt schon Jahrzehnte zurück; den ersten Bauplan arbeitete 1874 Riggenbach, der die Gegend besucht hatte, aus, doch kam der Plan wegen der erforderlichen hohen Geldmittel nicht zur Ausführung. Erst kürzlich war es einer Gesellschaft möglich, die erforderlichen Summen aufzubringen und die Bahn zu vollenden. Sie ist die erste Eisenbahn in Indien, die nach dem Abt'schen System erbaut ist, und überhaupt mit ihren 16¾ engl. Meilen (= 26,8 km) eine der längsten Zahnradbahnen der ganzen Welt. Die Steigung der ersten 4¾ Meilen (= 7,6 km ist nicht stärker als 1 : 40, die Steigung der übrigen 12 Meilen (= 19,32 km), die nach dem System Abt gebaut sind, nicht grösser als 1 : 12½. Die Bahn hat vier Zwischenstationen, Kullar, Adderley, Hillgrove und Runnymede, welche die anliegenden Kaffee- und Theeplantagen bedienen und Kreuzungs- und Wasserstationen sind. Der Bahnbau war durch die zu durchquerenden Dschungeln und steilen Abhänge ein sehr schwieriges Unternehmen. Die schwierigsten Stellen waren die Benhopeklippen, wo die Bahn in einer Länge von 1000 Fuss (= 305 m) an einem fast senkrechten, 2000 Fuss (= 610 m) hohen Abhang entlang führt, und das Burliarthal, wo sie mittelst einer 150 Fuss (= 45,75 m) langen und 120 Fuss (= 36,60 m) hohen Brücke über eine Schlucht setzt, um dann sofort in einen 275 Fuss (= 83,88 m) langen Tunnel dem Abhange gegenüber einzumünden. Bei den Erdarbeiten wurden etwa 40 000 000 Kubikfuss Erde bewegt und zum Sprengen etwa 180 000 Pfund Dynamit verwendet. Die Linie hat neun Tunnel, von denen der längste 325 Fuss (= 99,13 m) lang ist; an Brücken waren 23 lange und 113 kürzere erforderlich. Die längste Brücke über den Kullarfluss ist 450 Fuss (= 137,25 m) lang. Man fand längs der ganzen Strecke ausgezeichneten Stein, aber der nöthige Kalk und Sand musste aus der Ebene bei Karamadi heraufbefördert werden. Der Oberbau besteht aus 50 pfündigen, 28,14 Fuss (= 8,59 m) langen Stahlschienen, welche auf hölzernen Schwellen ruhen, die aus birmanischem „Pyngadu", einem sehr festen, dunklen Holz bestehen, welches, wenn es gut getrocknet ist, den Angriffen der weissen Ameisen widersteht. Auf allen Steigungen, die steiler als 1 : 40 sind, ist eine doppelte Abt'sche Zahnstange gelegt. Unsere Quelle gibt eine eingehende Beschreibung der ganzen Anordnung dieses Systems auf der neuen Bahn. Erwähnenswerth ist die Thatsache, dass das für diese Anlage nöthige Material zum ersten Mal in England angefertigt ist. Das rollende Material besteht gegenwärtig aus 4 Zahnradlokomotiven, 16 Güterwagen, 4 Wagen I. Klasse, 4 gemischten Wagen und 4 Bremswagen. Die Lokomotiven sind sogenannte kombinirte Abt'sche Maschinen, die sowohl auf der Zahnstange, als auf gewöhnlicher Bahn laufen können; sie sind von der Firma Beyer, Peacock & Co. in Manchester erbaut worden und kosteten je 2600 £ (= 52 000 ℳ). Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 8 bis 20 Meilen (= 12,88 bis 32,20 km) in der Stunde; die Lokomotive ist immer am Ende des Zuges und schiebt, statt zu ziehen. Die Bahn ist von der Madras-Eisenbahngesellschaft gebaut worden, welche die grössten Vorsichtsmaassregeln beim Bau hat walten lassen. Täglich dreimal wird die ganze Strecke durch Wächter begangen, Nachtverkehr findet noch nicht statt. Die Kosten beliefen sich auf annähernd 15 000 £ (= 300 000 ℳ) für die Meile (= 1,61 km).

— **Eisenbahnen im Sudan.** Der französische Kolonialminister hat der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher den Fiskus ermächtigen soll, die zur Vollendung der Sudanbahn nöthigen Summen vorzustrecken. Infolge des gänzlichen Aufbrauchs der ausgesetzten Kapitalien und bei der Schwierigkeit, Gelder zu mässigem Zinsfuss aufzunehmen, ist die Fertigstellung der Sudanbahn aufs Spiel gesetzt, obgleich die Vollendung des Werkes nicht nur die Kolonien am oberen Senegal und am mittleren Niger angeht, sondern allgemeines Interesse bietet. Nach dem oben erwähnten Vorschlage sollen die vom Fiskus vorgestreckten Summen mittelst jährlicher Abschlagszahlungen, welche die gleiche Höhe haben wie die Beihilfen des Staates und der Kolonie, zurückerstattet werden. Die Höhe des Vorschusses darf den Gesammtbetrag von 20 633 111 Fr. erreichen. Der Gesetzentwurf ist der Budgetkommission überwiesen worden.

— **Eisenbahnprojekt Chartum - Kassala.** Der „Hamb. Korresp." schreibt: Die Schaffung von Ausfuhrwegen aus dem ägyptischen Sudan nach dem rothen Meere sowie der Bau geeigneter Gütertransportmittel beschäftigt neuerdings wieder die englische Presse. Der von Sir W. Garstin, dem Unterstaatssekretär der englischen Kolonialverwaltung in Aegypten, wieder angeregte Gedanke, die wirthschaftliche Bedeutung des oberen Nilthales durch die Anlage einer Bahn Chartum - Kassala mit den Endpunkten Suakin und Massaua am rothen Meere zu heben, scheint trotz der Beendigung der Derwischaufstände der

Verwirklichung noch recht fern zu sein. Wenigstens wird in englischen Blättern hervorgehoben, dass jetzt alle äusseren Schwierigkeiten, die in früherer Zeit den Bau von Eisenbahnverbindungen nur vom militärischen Gesichtspunkte aus erwünscht erscheinen lassen, beseitigt seien, dass also mit der Inangriffnahme dieses für den gesammten Handel und Verkehr des Landes ausserordentlich wichtigen Schienenweges nicht länger gezögert werden dürfe, wenn man die namentlich nach der Regelung der Nilwasserverhältnisse zu erwartende Steigerung des Bodenertrages voll ausnutzen wolle. Diese Mahnung, den Beginn der Arbeiten zu beschleunigen, muss durchaus berechtigt erscheinen, da die projektirte Bahn mit einem nördlichen und einem südlichen Ausgangspunkt an der Küste des rothen Meeres sowohl den Bedürfnissen der europäischen Ausfuhr, die hauptsächlich über Suakin geht, entsprechen, als auch für den asiatischen Ausfuhrverkehr, der für die nach Arabien, Kleinasien und Persien bestimmten Waaren in Massaua seinen Hauptstapelplatz hat, die kürzeste Verbindung aus den oberen Nilthälern bilden würde.

— **Die Eisenbahn in Sierra-Leone.** Der Hauptmann Salesses beschreibt im „Bulletin du Comité de l'Afrique française" die von England in Sierra-Leone erbaute neue Eisenbahn, welche 1896 begonnen wurde und, von Freetown ausgehend, demnächst Bo in einer Entfernung von ungefähr 220 km erreichen wird, um dann noch 120 km weiter bis Liberia geführt zu werden. Ausserdem soll eine 270 km lange Zweigbahn, von Longotown ausgehend, bei Falaba die französische Grenze erreichen. Eine von Bo ausgehende Zweigbahn wird wahrscheinlich in das an Zwergpalmen reiche Gebiet Pujehan geführt werden. Die Kolonie Sierra-Leone wurde im Jahre 1787 von englischen Philanthropen gegründet, um die befreiten Sklaven zur Kultur heranzubilden. Seit der Besitzergreifung der Nachbarprovinzen durch England hat die Kolonie sich an Umfang vervierfacht. Der Bau einer Eisenbahn wurde nach den Erfolgen des Obersten Combes am oberen Niger und der Gründung des wetteifernden französischen Mittelpunktes Konakri nöthig. Die Bahn selbst hat eine Spur von 0,76 m, bei der Arbeit werden ausschliesslich Eingeborne verwendet. Hauptmann Salesses schildert den Bahnhof Freetown, die einzelnen Stationen, das rollende Material und erinnert an die besonderen Schwierigkeiten, welche das Land und das Klima dem Bau einer Bahn, für welche jede kleinste Einzelheit aus Europa herbeigeführt werden muss, entgegenstellten. Der Betrieb der in Regie erbauten Bahn untersteht einem Generaldirektor (general manager); man nimmt an, dass die Bahn ihre Betriebskosten decken wird. Nach der Ansicht Salesse's ist das Schienengewicht bei der Bahn zu schwach gewählt und die Tarife sind von Anfang an zu niedrig festgesetzt. Indessen musste man bei deren Festsetzung dem Wettbewerb des von den Eingeborenen betriebenen Schifffahrtsdienstes Rechnung tragen, welcher sehr billig und im Norden des Sherboro sowie im Südosten sehr entwickelt ist. Ueber die weitere Zukunft der Bahn lässt sich noch nicht endgültig urtheilen.

Allgemeines.

— **Selbstfahrer für Kriegszwecke.** Die Entscheidung des zur Beurtheilung eingesetzten Ausschusses über die vom englischen Kriegsamt veranlassten Probefahrten, über die wir in Nr. 4 d. Ztg. berichteten, ist nun ergangen; danach hat, wie „Engineering" meldet, den ersten Preis von 10 000 ℳ der von der Thornykroft-Dampfwagengesellschaft gelieferte „Wagen Nr. 6", den zweiten Preis von 5 000 ℳ der von der Firma Foden & Söhne gestellte „Selbstfahrer Nr. 3" und den dritten Preis von 2 000 ℳ der von der Straker Dampfwagengesellschaft gelieferte „Wagen Nr. 5" erhalten. Das Kriegsamt hat für militärische Zwecke die mit dem ersten und zweiten Preis gekrönten Wagen angekauft, und diese werden wahrscheinlich nach Südafrika zur weiteren Probe geschickt werden. Der Wagen der Straker Dampfwagengesellschaft war übrigens der einzige, welcher mit der von den Regierungsbehörden gestellten Feuerung arbeitete.

— **Ueber Erhaltung von Bau- und Werkhölzern und insbesondere von Eisenbahnschwellen** hielt im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien Herr Civilingeniör E. A. Ziffer einen interessanten Vortrag, dem wir folgendes entnehmen: Der internationale Eisenbahnkongress hat in der zu Paris 1900 stattgehabten VI. Tagung die Frage über die Erhaltung der Bauhölzer, insbesondere von Eisenbahnschwellen, einer eingehenden Berathung unterzogen. Zu diesem Gegenstande lag ein sehr werthvoller Bericht des russischen Staatsingeniörs Vladimir Herzenstein vor, welchem die von 87 Eisenbahnverwaltungen einlaufenden Antworten zu Grunde gelegt wurden.

Nach einigen Bemerkungen über die verschiedenen Bezugsquellen und das Alter der zur Verwendung kommenden Bauwerkhölzer wies der Vortragende darauf hin, dass viele Bahnverwaltungen zur Tränkung der Schwellen Kreosot enthaltende Steinkohlentheeröle in das Holzgewebe der Schwellen nach dem Verfahren von Bethell einpressen, theils wird auch nach dem Blyth'schen Vorgange das Holz vorerst in geschlossenen Gefässen mit überhitztem und karburirtem Dampf und darauffolgendem heissen Kreosotbade behandelt. Die österreichischen, holländischen und russischen Bahnverwaltungen verwenden eine Chlorzinklösung und bedienen sich des Tränkungsverfahrens Burnet, nach welchem in die Holzfasern eine antiseptische Lösung eingepresst wird. In Deutschland ist häufig die Rütgers'sche Methode im Gebrauch, wobei die Imprägnirung durch die Mischung von Chlorzink mit kreosothaltigem Steinkohlentheeröl erfolgt; auch in Oesterreich ist die Anwendung dieses Verfahrens sehr verbreitet. Zu erwähnen wäre noch das kürzlich in Frankreich nach dem System von A. Collet eingeführte Verfahren, nach welchem mittelst Dübeln (Trénail) eine grössere Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit der Schwellen erzielt wird.

Sehr eingehend behandelte der Vortragende die in Bezug auf die Dauer der Eisenbahnschwellen maassgebenden Verhältnisse, wobei er hervorhob, dass kreosotgetränkte Kiefer in Hauptgleisen 15 Jahre und ausserdem in Nebengleisen 5 Jahre, zusammen 20 Jahre, kreosotgetränkte Eiche in Hauptgleisen 18 Jahre und überdies in Nebengleisen 7 Jahre, insgesammt 25 Jahre, kreosotirte Buche in Hauptgleisen 20 Jahre und dann noch in Nebengleisen 10 Jahre, daher zusammen 30 Jahre, verwendet werden kann. Hieraus geht hervor, dass die Buche im getränkten Zustande für Eisenbahnschwellen eine vorzügliche Eignung besitzt; auch die sonstigen Eigenschaften der Buche, leichtere Tränkung, billigerer Preis, insbesondere aber der Umstand, dass die Buchenbestände viel rascher sich erneuern als andere Holzgattungen, lassen die Buche als die Eisenbahnschwelle der Zukunft erkennen.

Von den verschiedenen Methoden, welche der Redner in ihren charakteristischen Merkmalen beschrieb, wären anzuführen: Die Erhaltung durch elektrischen Strom nach dem Verfahren von Nordon & Bretonneau; die Behandlung des Holzes mit Zinksalz und Zusatz von Steinkohlentheer nach C. B. Wiese in Hamburg; die Tränkung mit verdünntem Theeröl; das bei den königlich ungarischen Staatsbahnen angewendete neuere Theeröl-Tränkungsverfahren; die Holztränkung nach der Methode Hasselmann; die Tränkung der Buchenschwellen mit Theeröl, welches Verfahren von der französischen Ostbahn bei ungefähr 2 500 000 Buchenschwellen angewendet wurde und wodurch nach sorgfältigen statistischen Aufzeichnungen eine Dauer bis zu 25 Jahren erreicht worden ist; das Tränken des Holzes in der ganzen Masse nach dem System von G. Lebioda & Co. in Boulogne an der Seine, welches auf die Zerstörung der das Holzgewebe zersetzenden Keime beruht. Schliesslich berichtete der Vortragende noch über das Tränken mit Naphta und Naphtaprodukten nach den Versuchen von K. W. Charitschkoff; über die fäulnisshindernde Tränkung von Holz mittelst einer Lösung von naphtalinsulfosaurem Zink, ferner über das von Hermann Liebau in Magdeburg zur Tränkung der Telegraphensäulen angewendete Verfahren und endlich über die Tränkungsmethode nach den Versuchen von Hexamer, wodurch insbesondere eine ausserordentliche Feuersicherheit des Holzes erlangt wird.

Der Vortragende erwähnte den im französischen Verein der Civilingeniöre in Paris in Bezug auf die Erhaltung der Eisenbahnschwellen eingenommenen Standpunkt, wies darauf hin, dass der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen neuerdings den Vereinsverwaltungen mehrere Fragen hinsichtlich der Schwellentränkung und insbesondere rücksichtlich der Buchenschwellen zur Beantwortung vorgelegt hat, worüber seiner Zeit die k. k. priv. Südbahngesellschaft berichten wird, und gab sodann eine kurze Darstellung des Verlaufes der über die mehrerwähnte Frage im Kongress stattgehabten Erörterung, wobei die Schlussfolgerung angenommen wurde, dass die in diesem Gegenstand vorliegenden Studien fortzusetzen sind und jene Verfahren der Erhaltung anzustreben wären, durch deren Anwendung die Hölzer auf eine der Zeit des Nachwuchses entsprechende Dauer erhalten werden könnten.

Zum Schlusse seines Vortrages beleuchtete Herr Ziffer den grossen wirthschaftlichen Einfluss der Holztränkung und begründete die Zweckmässigkeit der Einführung der Buche als Eisenbahnschwelle, indem er diese Frage namentlich den Bahnen niederer Ordnung zur eingehendsten Beachtung und Würdigung empfahl.

Bücherschau.

— **Alphabetisch geordneter Gütertarif für Hannover-Linden** im Verkehr mit sämmtlichen deutschen und den wichtigsten ausländischen Eisenbahnstationen. Gültig vom 1. November 1901. Mit Ermächtigung der Eisenbahndirektion zu Hannover ausgearbeitet von Karl Hartmann, Stationsassistent. Hannover, Hofbuchdruckerei Gebrüder Jänecke. Preis 6 ℳ.

Bei der grossen Schwierigkeit, mit welcher die Behandlung von Fracht- und Tariffragen für den Laien in heutiger Zeit verbunden ist, müssen wir es jedesmal als eine wünschenswerthe Erleichterung begrüssen, wenn für die grösseren Verkehrsmittelpunkte übersichtliche Zusammenstellungen aller von dortaus bestehenden direkten Tarifsätze für das Reichsgebiet ausgearbeitet werden. Eine solche Zusammenstellung für Frankfurt, Offenbach und Hanau haben wir in Nr. 97 S. 1513 Jahrgang 1901 empfohlen, in dem jetzt vorliegenden Hartmann'schen Buche ist für Hannover in gleicher Weise einem bestehenden Bedürfnisse abgeholfen. Die thunlichste Ausbreitung derartiger Bücher ist im wohlverstandenen Interesse des Eisenbahndienstes von grossem Vortheil. Sie erspart den Dienststellen und Beamten des Abfertigungsdienstes viele zeitraubende und lästige Anfragen und gibt dem Geschäftsmann die Möglichkeit an die Hand, sich über die Richtigkeit der von ihm zu zahlenden Frachten in einfacher und verlässlicher Weise zu vergewissern. Als eine zweckmässige Neuerung wird es beim Gebrauche des Buches empfunden werden, dass bei jeder Station ausser den Frachtsätzen auch die Lieferfristen für Eil- und Frachtgut angegeben sind.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die für den Stückgutverkehr geschlossene Station Paltinoasa der Lokalbahnstrecke Hatna-Valeputna der Bukowinaer Lokalbahnen — vergl. amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung in Nr. 13 d. Ztg. — ist am 1. Februar d. J. wieder für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die nächst der Station Orlau gelegene Haltestelle Poremba wird vom 20. Februar d. J. ab geschlossen werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. März d. J. wird die an der Strecke Frankfurt a/O.-Guben gelegene Haltestelle Coschen unbeschränkt für den Viehverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Vom 15. Februar d. J. ab werden auf der zwischen den Stationen Stettin und Torney an der Strecke Stettin-Jasenitz gelegenen Station Pommerensdorf, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, auch Stückgüter abgefertigt.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Die an der Bahnstrecke Jellowa-Kreuzburg O./S. gelegenen Haltestellen Laskowitz O./S. und Borkowitz werden am 15. Februar d. J. für den Stückgutverkehr, die Haltestelle Borkowitz auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet. Bei der Haltestelle Laskowitz O./S. bleiben lebende Thiere und bei beiden Haltestellen Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- und entladen werden können, nach wie vor von der Annahme und Ausgabe ausgeschlossen. Die Beschränkung, dass Sendungen nach Laskowitz O./S. und Borkowitz nur frankirt, von diesen Haltestellen nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, kommt in Wegfall.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Februar 1902 werden die an der Bahnstrecke Jellowa-Kreuzburg O/S. gelegenen Haltestellen Laskowitz O/S. und Borkowitz für den Stückgutverkehr und letztere Haltestelle auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet. Dagegen bleiben bei Laskowitz O/S. lebende Thiere und bei beiden Haltestellen Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen ver- und entladen werden können, nach wie vor von der Annahme und Ausgabe ausgeschlossen.

Die Beschränkung, dass Sendungen nach Laskowitz O/S. und Borkowitz nur frankirt, von diesen Haltestellen nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, kommt in Wegfall.

Kattowitz, den 7. Februar 1902. (432)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Laut Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahnen war auf der Linie Sofia-Varna der Eisenbahn-Güterverkehr infolge Erdrutschungen zwischen den Stationen Kurilo und Svogia vom 25. Januar bis zum 4. Februar l. J. eingestellt.

Budapest, am 7. Februar 1902. (433)

Die Direktion der kgl. ungar. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen kommen mit sofortiger Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1902 ermässigte Frachtsätze in Höhe derjenigen des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Wegebaustoffe zur Einführung.

Strassburg, den 8. Februar 1902. (434)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil V, Heft 1 vom 1. November 1897. Saarkohlentarif nach Oesterreich.)

Mit 1. März 1902 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarifhefte der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 10. Februar 1902. (435)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird der im Nachtrag 2 zum Tarifheft 2 aufgenommene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz usw.) von Liezen k. k. St. B. nach Saalfeld (Thüringen) K. E. D. E. von 171 ₰ auf 168 ₰ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 10. Februar 1902. (436)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Zu dem deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif, Theil II, kommt am 1. März 1902 der I. Nachtrag zur Einführung. Derselbe ist bereits zum Preise von 5 ₰ erhältlich.

Strassburg, den 8. Februar 1902. (437)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897 (Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 10. lfd. Mts. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember l. J. gelangt für die Beförderung von Eis (Ausn.-Tarif Nr. 38) von Kitzbühel nach Reuth b/Erbendorf ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 8. Februar 1902. (438)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 20. lfd. Mts. wird die Station Freihung im Böhmerwald mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 23, Abtheilung II (Papier aller Art) aufgenommen:

	Frachtsätze in Mark für 100 kg a)	b)
Frankfurt a/M. tr. und Hafen	2,94	2,17
Gustavsburg tr.	3,03	2,24
Mainz Hafen / Kastel Hafen	3,05	2,25
Mannheim tr. / Ludwigshafen tr.	3,06	2,26

München, den 7. Februar 1902. (439)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Die Stationen Eriskirch und Friedrichshafen am Bodensee der königlich württembergischen Staatseisenbahnen werden mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff vom 1. Dezember 1898 mit nachstehenden Frachtsätzen nach Alt-Münsterol Grenze aufgenommen:

	Frachtsätze für je 1 000 kg in Franken Abth. I	Abth. II
Eriskirch	9,00	8,30
Friedrichshafen am Bodensee	8,80	8,15

Strassburg, den 11. Februar 1902. (440)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum deutsch-Prinz Heinrichbahn-Thiertarif kommt am 1. März ein 5. Heft zur Einführung, welches direkte Frachtsätze für den Verkehr von gewissen Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Mannheim und Karlsruhe enthält.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 8. Februar 1902. (441)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1902 wird ein Ausnahmefrachtsatz für Cement und Cementwaaren des Spezialtarifs III in vollen Wagenladungen von Gandringen nach Basel zur Ausfuhr im Betrage von 0,66 ℳ für 100 kg eingeführt.

Strassburg, den 8. Februar 1902. (442)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburgisch-hessischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Volpriehausen in die Ausnahmetarife F für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See der oben genannten Gütertarife als Versandstation aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 10. Februar 1902. (443)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 treten für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Kecskemet nach Bischofswerda, Lüneburg, Winsen a. d. Luhe und Wulfsen unter Aufrechterhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vom 1. April 1895 ab gültigen Tarifes für den ungarisch-deutschen Viehverkehr die folgenden direkten Frachtsätze bezw. Fahrpreise für Thierbegleiter in Kraft:

Nach	von Kecskemet: Kilometer	Frachtsätze für 10 Kilogramm	15 Kilogramm	100 Kilogramm	Fahrgeld für einen Thierbegleiter für die Hinfahrt
		Pfennige			
Bischofswerda	909	108	144	881	1 337
Lüneburg	1 240	248	284	1 585	2 133
Winsen a. d. Luhe	1 259	254	290	1 611	2 171
Wulfsen	1 261	254	290	1 615	2 175

Berlin, den 10. Februar 1902. (444)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die betheiligten Verwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern vom 1. Juni 1901.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Klardorf als Empfangsstation für Schleifholz in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Seite 131 des Heftes C, Abschnitt II vom 1. Juni 1901) aufgenommen.

München, den 10. Februar 1902. (445)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit kommt im Verkehr zwischen den Stationen der Lübeck-Büchener, der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Eutin-Lübecker und der Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg, sowie der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Hoyaer, der Farge-Vegesacker, der niederlausitzer und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. zur Einführung.

Hannover, den 10. Februar 1902. (446)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Wustermark des Direktionsbezirks Berlin im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif werden aufgehoben, nachdem dieselben vom 1. Februar d. J. ab im nordostdeutsch-Berlin-bayerischen Gütertarif ersetzt sind. Soweit die bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarifs niedriger sind, bleiben diese indess noch bis zum 14. März d. J. einschliesslich in Gültigkeit.

Hannover, den 10. Februar 1902. (447)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

5. Heft. Main-Neckarbahn-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar bis 31. Dezember d. J. wird ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 10. Februar 1902. (448)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 1. März l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält neu einbezogene Stationen sowie neue Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr mit den Seehafenstationen transito seewärts. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. März l. J. einschliesslich; Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 ₰ oder 18 Heller zu haben.

Breslau, den 6. Februar 1902. (449)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten für die Zeit vom 10. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember 1902 für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ermässigte Ausnahmefrachtsätze im Verkehr von Loetzen nach Stationen der preussischen Staatsbahnen in Kraft. Für die Anwendung dieser Frachtsätze sind die im Ausnahmetarif Nr. 5 für Wegebaustoffe vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen maassgebend.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (450)

Königsberg i/Pr., den 10. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.

Die Station Etzenricht der k. bayer. Staatseisenbahnen ist für den Gesammtgüterverkehr mit sofortiger Gültigkeit in nachfolgende Gütertarife einbezogen:
thüringisch hessisch-bayerischer Gütertarif v. 1. Januar 1896,
hessisch-bayerischer Gütertarif v. 1. Januar 1902,
württembergisch-bayerischer Gütertarif v. 1. Februar 1899,
badisch-bayerischer Gütertarif v. 1. Oktober 1901,
pfälzisch-bayerischer Gütertarif v. 1. Februar 1899.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 8. Februar 1902. (451)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. Februar gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 29 für die Beförderung von Cement von Linz nach verschiedenen bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 7. Februar 1902. (452)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Die Station Schramberg wird zum 15. d. Mts. mit direkten Sätzen der Klasse 12 — getrocknete Palmblätter — aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 7. Februar 1902. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Vom 25. März d. J. ab werden die Frachtsätze Ruhrort Rhein-Niedersessmar in 0,34 ℳ. und Kohlscheid-Vollme in 0,42 ℳ., sowie mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz Riemke (Zeche Hannibal)-Kierspe in 0,21 ℳ. für 100 kg berichtigt.

Essen, den 8. Februar 1902. (454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI. (Bezirke Cassel, Frankfurt a. Main und Mainz.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1902 wird der Nachtrag III zum Gruppentarif VI ausgegeben, welcher hauptsächlich Entfernungen für einige in den Tarif neu einbezogene Stationen enthält. Ferner enthält er Entfernungen für die Stationen an der Strecke Grünberg Londorf und für die Stationen Lollar, Mombach und Weisenau, durch die die bisher gültigen Entfernungen entweder unverändert beibehalten oder etwas ermässigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 9. Februar 1902. (455)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Am 15. Februar 1902 tritt zu dem vom 1. April 1899 gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 10 in Kraft, durch welchen u. a. die Station Herrenhausen in den Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen) und die Stationen Emden, Emden Aussenhafen und Papenburg in verschiedene Ausnahmetarife einbezogen werden.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 8. Februar 1902. (456)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.

Ausnahmetarif für Eis.

1. Der mit Ausschreiben obigen Betreffs eingeführte Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen gilt für die gleiche Zeit und zu den gleichen Bedingungen und Frachtsätzen auch im Verkehr mit den in den elsässisch-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Gütertarif aufgenommenen Stationen der Prinz Heinrichbahn.

2. Bezüglich des Verkehrs mit Baden einschliesslich Mannheim ist das vorerwähnte Ausschreiben Nr. 7580 III mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. an wie folgt zu berichtigen bezw. zu ergänzen:

„Im badisch-bayerischen Güterverkehr und im Verkehr mit den Mannheimer Bahnhöfen wird der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifs mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t
a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
b) das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben."

München, 10. Februar 1902. (457)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar bis 31. Dezember 1902 gelangt in vorgenanntem Verkehr für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 9 für Wegebaustoffe zur Einführung. (457a)

St. Johann=Saarbrücken, 15. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
(Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes Nr. 19 [Düngemittel etc.].)

Die Gültigkeit des im Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 vom 1. August 1900 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 19 wird hiermit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 verlängert.

Wien, am 10. Februar 1902. (458)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife 39 A und 39 B (Düngemittel etc.).

Die Gültigkeit der im Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Ausnahmetarife 39 A und 39 B wird hiermit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 verlängert.

Wien, am 8. Februar 1902. (459)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:
Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes, Aenderung und Ergänzung des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, der allgemeinen Tarife, der Ausnahmetarife und der Lieferfristtabelle, dann Aufhebung von Frachtsätzen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1902 in Wirksamkeit.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 2 Kr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. Februar 1902. (460)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Wir bringen zur Kenntniss, dass in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterkai, Donaukaibahnhof), Pozsony, Gönyö, Györ, Budapest (auch Donauuferbahnhof), Mohács, Zimony, Belgrad, Orsova, Turn=Severin, Galaz die Güteraufnahme für Sendungen nach diesen Stationen am 17. Februar l. J. eröffnet wird.

Die Güterschifffahrt auf der Save zwischen Sissek, Belgrad und Zimony ist bereits eröffnet.

Wien, 12. Februar 1902. (461)
Die Direktion.

Schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut mit der Bestimmung nach Spanien.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis

31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen bei Aufgabe als Eilgut mit Bestimmung nach Spanien von Orosháza, Station der königl. ungar. Staatseisenbahnen, nach Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:

Bis zum Schnittpunkte:
bei Frachtzahlung für mindestens 2000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen 132,40 Fr. für 1000 kg.

Vom Schnittpunkte:
bei Frachtzahlung für den verwendeten Wagen:

	für einen	
	einbodigen	doppelbödigen
	Wagen	
	Francs	
a) bei Leitung der Transporte über Biel	187,20	280,80
b) bei Leitung der Transporte über Bern	194,55	291,80

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der bis zum und vom Schnittpunkte getrennt zu berechnenden Theilfrachten.

Die Abfertigung der Sendungen entweder über Biel oder über Bern ist von dem Aufgeber im Frachtbriefe vorzuschreiben. Hierbei ist es ihm freigestellt, einen der folgend angeführten Beförderungswege zu wählen, und zwar:
Ujszász-Kelenföld-Bruck a/L.-Wien-Bischofshofen-Arlberg-Buchs-Biel, bezw. Bern,
oder:
Brod-Sziszek-Laibach-Tarvis-Villach-Franzensfeste-Arlberg-Buchs-Biel, bezw. Bern.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei.

Im übrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarif-Theil I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahn-Verbandes maassgebend.

Hierdurch wird die Kundmachung in Nr. 1 dieses Blattes vom 1. Januar 1902 unter fortl. Nr. 35 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 10. Februar 1902. (462)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag III zu unserem Lokaltarif in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen.
Die im Nachtrag enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.
Oschersleben, 11. Februar 1902. (463H&V)
Der Vorstand.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Nord-Ostseeverband (Personenverkehr).
Am 1. März d. J. tritt der III. Tarifnachtrag in Kraft. Die durch diesen zur Durchführung kommenden Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.
Altona, den 8. Februar 1902. (464)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Die Eröffnung des Personen- und Gepäckverkehrs auf unseren Strecken erfolgt am 15. d. Mts. (465H&V)
Braunschweig, den 11. Februar 1902.
Die Direktion der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Mit dem 1. April d. J. kommen die Sonntagsfahrkarten I. Klasse von Frankfurt a/M. und Bockenheim nach Cronberg zur Aufhebung. (466)
Frankfurt a/M., den 12. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Cronberger Eisenbahn.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theile I.
Am 1. April 1902 werden
1. ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, Abtheilung B unter Aufhebung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1901;
2. je ein Nachtrag II zu dem deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, Thiertarif, Theil I und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Januar 1900 eingeführt.

Der neue Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, und die Nachträge zu den übrigen Theilen I enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr, der Güterklassifikation, des Nebengebührentarifs und des Tarifs für die Ueberführung von Sonderzügen, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen über Verbindungsbahnen. Hierdurch werden neben einzelnen Erhöhungen durchweg Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des neuen Tarifs und der Nachträge können vom 5. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüreau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.
Berlin, den 13. Februar 1902. (467)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion Berlin.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Steinmetz-, Asphalt-, Zimmerer-, Dachdecker-, Schmiede-, Eisen- und Klempnerarbeiten für die Hochbauten auf der Zugbildungsstation Lichtenberg-Friedrichsfelde soll in 8 Loosen getrennt oder in mehreren Loosen zusammen öffentlich vergeben werden.
Angebote sind bis Mittwoch, den 26. Februar 1902, Vormittags 11½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.
Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 10,50 M. in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnung werden abgegeben zum Preise von 3,00 M. für das Stück. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Berlin, den 6. Februar 1902. (468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir verdingen die Lieferung von
7000 t Nusskohlen,
200 t Anthrazitnusskohlen,
1000 t Schmiedekohlen,
400 t Nusskoks.
Angebote, mit Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis Freitag, den 21. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.
Zuschlagsfrist bis 14. März d. J.
Karlsruhe, den 11. Februar 1902. (469)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Lieferung von 170000 Stück Klinkerziegel zur Herstellung der südlichen Hälfte der Unterführung der Teichstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 24. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 M. in baar ebendaher bezogen werden.
Breslau, den 13. Februar 1902. (470)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von Telegraphen-Baumaterialien, nämlich 3400 Stück Ankerhaken, 780 Stück Abspannkonsole, 39550 kg Bronzedraht, 577245 kg verzinkter Eisendraht (Leitungsdraht), 3400 kg isolirter Leitungsdraht, 1000 kg Kupferdraht, 400 kg Drahtseile für Läutewerke, 17110 Stück Isolatoren mit Stützen, 38250 Stück Isolatoren ohne Stützen, 4250 Stück Schraubenstützen für Isolatoren. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. März 1902, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. März 1902.
Berlin, den 11. Februar 1902. (471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 5. Berlin, am 15. Februar 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	3	1	Ballen	Werg —	56	1	Kufstein	Bayerische Stsb.	
2	A B	26353	1	Kohlensäureflasche	leer —	18	2	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A C	779	1	Kiste	gefüllt —	22	3	Noveant	Reichsbahn	
4	A E	436	1	„	leer —	23	4	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
5	A K	9636	1	Korb	Eisenw. (Schrauben)	60	5	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
6	B	3618	1	„	Tabak (Rollen-) —	14	6	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	993	1	Sack	Mehl —	75	7	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
8	B B	—	1	Stange	Winkeleisen —	70	8	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
9	B M	8277	1	Bierfass	leer —	53	9	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
10	B P M	4866	1	Kiste	Porzellan (Tassen) —	220	10	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
11	C	—	3	Stück	eis. Herdplatten —	5,5	11	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
12	C B	222	1	Kiste	? —	55	12	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
13	C F S	2911	1	Stück	eis. Pflugschaar —	3	13	Rossleben	K. E.-D. Erfurt	
14	D B	—	2	Pack	neue Bretter —	45	14	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
15	D R G M	—	1	Stück	Samenstreuer —	13	15	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
16	E	181/236	56	—	eichene Speichen —	86	16	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
17	E D	1	1	Pack	Schrauben —	18	17	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
18	E D	106	1	Bund	2 Hemmschrauben —	9	18	Neuenkirchen R.-B. Arnsbg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	E G	73	½	Dose	Geldeheringe —	4	19	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
20	E L	7948	1	Kiste	Spucknäpfe —	55	20	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
21	E W	466	1	„	Cigarrenkisten —	16	21	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
22	E Z	1152	1	—	Jauchepumpe —	57	22	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	
23	F	9939	1	Kiste	leer —	38	23	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
24	F B	7107	1	„	gefüllt —	28,5	24	Beningen	Reichsbahn	
25	F F	—	1	Sack	Salz —	50	25	Lauda	Badische Stsb.	
26	F G	3699	1	Kiste	Dichtungsmaterial —	46	26	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	gummiartige braune Masse.
27	F H	134	1	Sack	leere Säcke —	8	27	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
28	F M	252	1	Bund	Eisen —	18	28	Landeshut i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
29	F N B	3	1	Ballen	anscheinend Tapeten	37	29	Breslau M./F.	„	
30	— / G B	— / —	8 / 2	— / —	Unterschläge — / Keile —	—	30	Heidelberg	Badische Stsb.	Dienstgut.
31	G B	12862	1	Fass	leer —	105 ?	31	Vietnitz	K. E.-D. Stettin	
32	G B C	4546	1	Kiste	rd. Eisenplatte —	43	32	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
33	G K	—	1	Sack	8 eis. Schraubenbolzen (Anker zu Mauerwerk)	15	33	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	
34	G L M	64	1	Ballen	2 Stücke altes Packtuch	30	34	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
35	G M	3	1	—	Viehgitter —	108	35	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
36	G N	1867	1	Kiste	Käse —	44	36	Regensburg	Bayerische Stsb.	
37	H	4819	1	Fass	leer —	16	37	Marxgrün		
38	H	7	1	Kiste	leer —	40	38	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	
39	H F	287	1	Bund	Stuhlrohr —	26	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
40	H M J	189, 190, 1188	3	Kisten	leer —	110	40	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
41	H R C	3132	1	Fass	gefüllt —	235	41	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
42	H S	122	1	„	leer —	44	42	Mainz	Direktion Mainz	
43	J	I	1	Sack	gebr. Gerste —	25	43	Wurzen	Sächsische Stsb.	
44	J / D V K N M	5600	1	„	Kaffee —	50	44	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	J F	771	1	Fass	leer —	20	45	Mainz	Direktion Mainz	
46	J H	I	1	Ballen	Betten —	18	46	Linde	K. E.-D. Danzig	
47	J N	137	1	Kiste	? —	18	47	Moers	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	K	9122	12	Pack	Pappe	306	48	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
49	K	1234/45	10	Ballen	Wollabfälle	260	49	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
50	K	12	1	Sack	leerer Hopfensack	12,5	50	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
51	K	—	1	Stück	Ofengallerie	2	51	Schefflenz	Badische Stsb.	
52	K B St B	184	1	—	Vorhängeschloss	—	52	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
53	K B St B	1384	1	—	Vorhängeschloss	—	53	Neuulm	„	
54	K. E. D. Br.	—	1	—	Leine, 17,3 m	1,25	54	Coburg	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
55	K & G	24 u. 11	2	Pack	Lederpappen	49	55	Varel	Oldenburgische Stsb.	
56	K G M	105	1	—	Viehgitter	—	56	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
57	L	10	1	Bund	gusseis. Ringe	25	57	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
58	L P	59	1	Sack	Rollgerste	103	58	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
59	L R	4	1	Fass	Petroleum	157	59	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
60	L S	—	1	„	Wein	125	60	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
61	M	9035	1	Ballen	Baumwollwaaren	43	61	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
62	M	39	1	Petrol.-Fass	leer	40	62	Hamburg	K. E.-D. Altona	
63	M E	3102	1	Holzfass	leer	22	63	Wilhelmsburg	„	
64	M K A	22	1	Kiste	Butter oder Margarine	12	64	Essen H.	K. E.-D. Essen	
65	M St	5153	1	Ballen	weisse Leinenwaaren	20	65	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
66	M St	700	1	„	Wollwaaren	42	66	Frankfurt a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	N	61 2, 66 2	2	—	Eisenplatten	20	67	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
68	O C	2938/40, 2245	4	Kisten	leer	70	68	Trier a/M.	St. Johann=Saarbr.	
69	O F	2183	1	Harrass	leer	31	69	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
70	O K	988	1	Korbballon	gefüllt	76	70	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
71	P	5, 484, 505	3	Fässer	leer	?, 105	71	Vietnitz	K. E.-D. Stettin	
72	P T	3	1	Kiste	Apfelsinen	35	72	Heidersdorf	K. E.-D. Breslau	
73	Q A N	4732	3	Stück	Pflugschaare	24	73	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
74	R	35/761	1	„	eis. Achsschenkel	9	74	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
75	R B	5599	1	Kiste	?	?	75	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	nach Paris.
76	R G	33	1	„	Bücher geistlichen Inhalts	103	76	Nordhausen	„	
77	R L S	1146	1	Pack	Papier	129	77	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
78	R O	15, 36	2	Fässer	leer	71	78	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
79	S	6315	1	Kübel	Margarine	18	79	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
80	S	2723/24	2	Kisten	Prospekte	71	80	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
81	S F	13278	1	Kiste	Cylinder u. Kuppelhalter	59	81	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
82	S H	390	1	„	bunte Hemden	52	82	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
83	S K	8859	1	Ballot	Tabak	168	83	Würzburg	Bayerische Stsb.	
84	S L C	2988	1	Eisenfass	leer	52	84	Nürnberg=Doos	„	
85	S W	26	1	Stück	Eisenstange	7	85	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
86	T F	321	1	Fass	leer	16	86	Hannover	K. E.-D. Hannover	
87	T M	64	1	Kiste	Zollgut	90	87	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
88	T P	1196	1	Fass	gefüllt	74	88	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
89	T V	17	1	Kiste	Butter	13,5	89	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
90	W / W	52	1	„	Zollgut	21	90	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
91	W	305	1	Bund	Eisenwaare	14	91	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
92	W F, St F	5969	1	Kiste	leer	59	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	W U	41	1	Ring	verz. Eisendraht	50	93	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
94	W V	1416	1	Kübel	Fett (Schmierseife)	55	94	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
95	W St	6417	1	Lattenkiste	leer	17	95	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
96	Z G	—	1	Stab	viereck. Eisen od. Stahl	35	96	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
97	Berlin H. u. L.	—	1	Bund	Herdringe	8,5	97	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
98	B M F Masch.-Fabrik	—	1	—	Decke	—	98	Krojanke	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
99	G. Butz	—	1	Bierfass	leer	18	99	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
100	Chemnitzer Feldschl. Brauerei	8071	1	„	leer	17	100	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
101	Aktien-Brauerei Culmbach	63652	1	„	leer	18	101	„	„	
102	Degens	50	1	Pack	Papiertapeten	20	102	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	Eberlein Culmbach	4288	1	Bierfass	leer	22	103	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
104	Eilgut	1 R	1	Bund*)	Eisendraht	24	104	Amsterdam=Kadijk	Niederländische Stsb.	*) in Leinen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
105	Einsiedeler Brauhaus	3565	1	Bierfass	leer —	20	105	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
106	J. Hacker	—	1	Fass	leer —	19	106	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
107	Holper & (unleserlich) Münchberg	6118	1	Bierfass	leer —	64	107	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
108	Honniger, Erlangen	27753	1	„	leer —	47	108	Jena	K. E.-D. Erfurt	
109	Klein	2624	1	„	leer —	26	109	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
110	Klein	2891	1	„	leer —	19	110	„	„	
111	Kohlensäurewerke Oberlahnstein	24275	1	Cylinder	Kohlensäure —	28	111	Bretten	Badische Stsb.	
112	Kohlensäurewerke Rheinbrohl	17	1	Kohlensäureflasche	leer —	32	112	Annen Nord	K. E.-D. Essen	
113	Lenz	9	1	Bierfass	leer —	18	113	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
114	Brauerei Libotschau	9031	1	„	leer —	30	114	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
115	C. Mannheim	736	1	—	Decke —	—	115	Bokstel	Niederländ. Stsb.	
116	Nötzel, Brauerei Limbach	4005	1	Bierfass	leer —	23	116	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
117	Nürnberg	318	1	„	leer —	26	117	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
118	Pilsen	—	1/4	Tonne	leer —	52?	118	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
119	M. Popp	200	1	Bierfass	leer —	21	119	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
120	Brauerei Radeberg	20014	1	„	leer —	56	120	„	„	
121	Spaten	—	1/4	Tonne	leer —	52?	121	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
122	Schmidt	8305	1	Bierfass	leer —	24	122	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
123	Union	—	1/4	Tonne	leer —	52?	123	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
124	Fabrikz.: Ver. Berl.-Frankf. Gummiw.-Fabr. 6 ⇒→ 01	—	1	—	Gummirohr —	1,5	124	Aue	Sächsische Stsb.	58,5 cm lang.
125	A. Weichsel, Neu-Ruppin	—	50	Bund	Rohr —	565	125	Königswusterhausen	K. E.-D. Berlin	
126	R. Wolf	—	1	—	Decke —	—	126	Cöln	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
127	Brandzeichen: W. A. M. Wriezen	19	1	Fass	leer —	36	127	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
128	—	2	1	Korb	2 Oelkannen —, 1 Bohrknarre —, 4 Hämmer —, 4 Haken —	49	128	Soltau	K. E.-D. Hannover	
129	—	II roth	4	Tafeln	Eisenblech —	72	129	Rothenburg	K. E.-D. Münster	
130	—	20	1	Sack	Möhrensamen —	50	130	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
131	—	158	1	Kiste	leer —	25	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	—	181	1	Korbkanne	leer —	5	132	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	—	341	4	Bund	Unterlagsplatten und Laschen für Kleinbahnen	130	133	Bremen	K. E.-D. Hannover	
134	—	401	1	Stück	Winkeleisen —	11,5	134	Langerwehe	K. E.-D. Cöln	
135	schwarz oder blau	404 4046 425	1	Sack	Kaffee, ungebr. —	59	135	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	3125	2	Bund	Messingstangen —	85	136	Würzburg	Bayerische Stsb.	
137	—	661132	1	Block	Zink —	6	137	Mannheim	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
138	— roth	—	1	Stange	Stahl —	16	138	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
139	— weiss	—	1	Stück	Eisenluppe —	100	139	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
140	— weiss	—	1	„	eis. Plättglöcke —	2	140	Bischofswerder	Sächsische Stsb.	
141	/ grün u. weiss	—	1	Bund	Rundeisen —	24	141	Zerbst	K. E.-D. Halle a/S.	
142	SC (im Rhombus)	4795/98	4	Kisten	Pianinos —	1300	142	Hamburg	K. E.-D. Altona	
143	1 S 175 (im Dreieck)	—	1	Kiste	2 eiserne Räder —	59	143	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
144	WH jr. (im Dreieck)	—	1	„	Pflaumen —	28	144	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
145	—	—	1	Stück	eis. Achsbuchse	8	145	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
146	—	—	1	Strohbund	95 Stck. Arzneiflaschen	2	146	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
147	—	—	1	Ballen	Bastmatten	71	147	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
148	—	—	1	Blechkanne	Benzin	29	148	Hamm	K. E.-D. Essen	
149	—	—	1	Stück	Blechmulde	4	149	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
150	—	—	1	Bund	12 eis. Bolzen	17,5	150	Reil	St. Johann-Saarbr.	
151	—	—	1	Verschlag	5 Dosen Bratheringe	43	151	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
152	—	—	9	Stück	Bretter	—	152	Pegau, Elster	K. E.-D. Halle a/S.	3,5—4,5 m lang.
153	—	—	17	„	fichtene Bretter	—	153	Lebus	K. E.-D. Bromberg	6—8 m lang.
154	—	—	1	Bund	Bügelbolzen	15	154	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
155	—	—	1	Kübel	Butter	30	155	Cöln	K. E.-D. Cöln	
156	—	—	16	Pack	l. Cementsäcke	260	156	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	[1])
157	—	—	2	„	l. Cementsäcke	25	157	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	[2])
158	—	—	5	„	l. Cementsäcke	75	158	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	[3])
159	—	—	1	Sack	Cordpantoffel	14	159	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
160	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	10	160	Geseke	K. E.-D. Cassel	
161	—	—	24	Stück	Eisen	29	161	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
162	—	—	1	Bund	viereck. Eisen	26	162	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
163	—	—	1	Stange	viereck. Eisen	13	163	Friedrichstadt	K. E.-D. Altona	
164	—	—	1	Bund	Eisen	8	164	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
165	—	—	2	„	12 Stangen Eisen	96	165	Spandau	K. E.-D. Berlin	
166	—	—	2	Platten	Eisenblech	73	166	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
167	—	—	1	Stück	Eisenplatte	2,5	167	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	—	—	1	„	Eisenrohr	7	168	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	—	1	„	Eisenstange	8	169	Templin	K. E.-D. Stettin	
170	—	—	1	„	Eisenstange	95	170	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
171	—	—	1	Bund	Eisentheile	10	171	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
172	—	—	1	Pack*)	Eisenwaaren	10	172	Leipzig Eil. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in graubr. Papier.
173	—	—	1	Fass	leer	45	173	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
174	—	—	2	Pack*)	Fensterriegelhalter	4	174	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	*) in grauem Papier.
175	—	—	1	Stange	Flacheisen	15	175	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
176	—	—	1	Bund	8 Stäbe Flacheisen	61	176	Neustadt i/Schwarzw.	Badische Stsb.	
177	—	—	1	Pack*)	Formerstifte	1	177	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	*) in Papier.
178	—	—	1	—	Fussbank	1,5	178	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
179	—	—	1	Pack	Gardinenrosetten	1	179	Werder	K. E.-D. Berlin	
180	—	—	4	Stück	eis. Gasrohre	24,5	180	Speldorf	K. E.-D. Essen	
181	—	—	1	Sack	Grand	50	181	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	1	Pack	eis. Grussstifte für Schuster	2,75	182	Neumünster	K. E.-D. Altona	
183	—	—	1	—	Güterbodenkarre	50	183	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
184	—	—	1	—	Güterbodenkarre	58	184	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
185	—	—	1	Kollo	Guss	2	185	Strassburg	Reichsbahn	
186	—	—	6	Stück	Gusstücke	5	186	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
187	—	—	1	—	Handlaterne	0,5	187	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
188	—	—	1	Paar	neue Hausschuhe	—	188	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Stoff: grün u. schwarz.
189	—	—	1	Blechbüchse	Heringe	11	189	Dortmund	K. E.-D. Essen	
190	—	—	1	grau gestrichener Holzkoffer	?	22	190	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	
191	—	—	1	Sack	Isolirmasse	48,5	191	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
192	—	—	1	„	Kaffee	20	192	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Ballen	Kaffee	50	193	Posen	K. E.-D. Posen	
194	—	—	1	Sack	Kartoffeln	60	194	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
195	—	—	1	—	Kette, 10 m	—	195	Sterkrade	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
196	—	—	1	—	Kette	—	196	Simbach	Bayerische Stsb.	
197	—	—	1	—	Kinderwagen	17	197	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
198	—	—	1	Kiste	?	15	198	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
199	—	—	1	Korb	Kleider	30	199	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	1	—	einthür. Kleiderschrank *)	35	200	Beurig-Saarburg	St. Johann-Saarbr.	*) gelb gestr.
201	—	—	1	—	Kleiderschrankaufsatz	3	201	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
202	—	—	3	Korbglasballons	leer	42	202	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
203	—	—	1	Bund	5 neue Körbe	21	203	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
204	—	—	1	„	7 eis. Kugeln	15	204	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
205	—	—	1	Sack	Kunstdünger	46	205	Ulm	Württemberg. Stsb.	
206	—	—	2	—	hölzerne Ladebrücken, je 2,40 m l. und 0,50 m br.	162	206	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
207	—	—	1	Bund	Latten	31	207	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
208	—	—	1	Ballen	Leder	20	208	Jessen	K. E.-D. Halle a/S.	

[1]) Cementw.-, Portl.-Cementf. Neudorf b. Oppeln. — [2]) Portland-Cementw. Rhenania. — [3]) Oberschl. Portl.-Cementfabrik.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
209	—	—	1	—	Lederschuh mit Holzsohle	0,25	209	Barop	K. E.-D. Essen	
210	—	—	1	Marmoraufsatz	—	—	210	Diedenhofen	Reichsbahn	
211	—	—	1	Stück	Maschinentheil	6	211	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
212	—	—	1	—	Maschinentheil	2	212	Tutzing	Bayerische Stsb.	
213	—	—	2	Blöcke	Messing	10	213	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1	Packet*)	Muster	18	214	Gep.-A. Alfeld	K. E.-D. Cassel	*) in braunem Segeltuchüberzug.
215	—	—	1	Pack*)	eis. Nieten, verzinnt	1	215	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	*) in Leinen.
216	—	—	1	Sack	eis. Nieten	45	216	Düsseldorf-D.	K. E. D. Elberfeld	
217	—	—	1	Ballen	feines Oberleder	51	217	Aachen	K. E.-D. Cöln	
218	—	—	1	Blechkanne	Oel	17	218	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Stück	Ofenrohr	3	219	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
220	—	—	24	„	eis. Ofenrohre	142	220	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	Schachtel	Ofensetzer-Gegenst.	5	221	Posen	K. E.-D. Posen	
222	—	—	1	Petrol.-Fass	leer	36	222	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
223	—	—	1	„	leer	?	223	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
224	—	—	1	—	hölzerner Pferdebaum, 2,90 × 0,12 × 0,065 m	—	224	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
225	—	—	1	Ballen*)	lebende Pflanzen	63	225	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	*) in Stroh.
226	—	—	1	—	Privatdecke, 6,5 × 4 m	42	226	Heidelberg	Badische Stsb.	Dienstgut.
227	—	—	2	—	Privatgitter	40	227	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
228	—	—	2	Bund	Quadrateisen	61	228	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
229	—	—	3	Stangen	Radreifeneisen	500	229	Osterfeld Nord	K. E.-D. Münster	
230	—	—	1	Bund	Winkeleisen	124	230			
231	—	—	4	Stück	eis. Rohre	62	231	Frankfurt a/M.	K. E. D. Frankf. a/M.	
232	—	—	1	Bund	eis. Rohre	5	232	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	3,55 m lang.
233	—	—	1	„	eis. Rohre	14	233	„	„	4,20 m lang.
234	—	—	1	„	5 eis. Rohre	21	234	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	1	Stück	schmiedeeis. Rohr	71	235	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
236	—	—	1	Bund	Rohrschellen	1	236	Villingen	Württemberg. Stsb.	
237	—	—	1	Stange	Rundeisen	47	237	Herrnstadt	K. E.-D. Posen	
238	—	—	1	Stab	Rundeisen	2	238	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
239	—	—	5	Säcke	leer	6	239	Heidelberg	Badische Stsb.	
240	—	—	1	Pack	l. Säcke	19	240	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
241	—	—	1	„	Säcke, l., alte	12	241	Harburg	K. E.-D. Altona	
242	—	—	3	—	Schaufeln	4	242	Miesbach	Bayerische Stsb.	
243	—	—	1	Bund	4 eis. Scheiben	4,5	243	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
244	—	—	6	Stück	4 gusseis. Schieber, 2 gusseis. Rahmen	3	244	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	1	Kollo	Schuhmacherartikel	9,5	245	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
246	—	—	1	—	eis. Schwungrad mit Holzgriff	5	246	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
247	—	—	1	Stange	Stahl	6	247	Coblenz	„	
248	—	—	1	Bund	7 Stg. Stahl	17	248	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	4	Stangen	Stahl	23	249	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
250	—	—	1	Bund	Stahl	22	250	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	„	Stahl	65	251			
252	—	—	2	—	Stahlhämmer	3	252	Iserlohn	„	
253	—	—	1	Bund	Stahlplatten	33	253	Mülheim a/Rh.	„	
254	—	—	1	„	2 Stühle, aus Buche	9	254	Barmen-R.	„	braun lackirt.
255	—	—	2	—	Taue, je 5 m	—	255	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
256	—	—	1	—	Tau, 4 m		256			
257	—	25	1	Sack	Tabak	43	257	Heidelberg	Badische Stsb.	
258	—	—	1	Kiste	mit eingepflanzt. Tannenbaum	77	258	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
259	—	—	1	—	gebr. Tisch	15	259	Hattingen a. R.	K. E.-D. Essen	bez.: Dinslaken 23/1.
260	—	—	1	(in Papier)	kleines Tischgestell z. Näh- oder Nachttisch	2,5	260	Reichenbach i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
261	—	—	1	Pack	100 eis. Unterlagsscheiben	1	261	Worms	Direktion Mainz	Dienstgut.
262	—	—	1	—	Vorsatzgitter	50	262	Kiel	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
263	—	—	6	—	hölz. Vorsatzgitter	246	263	Posen	K. E.-D. Posen	Dienstgut.
264	—	—	1	Stück	gusseis. Ventil	38	264	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Bund	Verbindungsst. mit Schlüssel	25	265	Hagen Ost	„	
266	—	—	1	Stück	blech. Wasserkanne	1	266	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
267	(Diverse)	—	7	Weinfässer	leer	737	267	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
268	—	—	1	Stück	eis. Welle, alt	39	268	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
269	—	—	1	Stange	gleichsch. Winkeleisen	16	269	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
270	—	—	1	Bund	2 Stg. Winkeleisen	55	270	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
271	—	—	1	Ballen	Wolle, gew.	25	271	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	—	—	2	Bund	Eisendraht	70	1	Budapest-Józsefváros	Ungarische Stsb.	von Donawitz.
			2	Stück	Flacheisen	112				
			20	„	Schieneneisen	128				

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
2	—	—	4	Bund	Eisendraht	—	125	2	Budapest dunapart	Ungarische Stsb.	von Assling.
3	J J Kahn & Heller	—	1	Stück	Ventil	—	69	3	Budapest-Lipótváros	„	
4	Bpest	5144	1	„	Plache	—	78	4	Kassa	„	von Lippisch.
5	Nagy Tapolcsány	166	1	„	Plache	—	—	5	Kún-Madaras	„	von Oderberg.
6	Bernfeld Armin	—	1	„	Plache	—	60	6	Ersekujvár	„	von Oderberg.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C C C	10541	1	Kiste	Handschuhe	—	76	1	Tijenoord	Niederländische Stsb.	mit Dienstkarte von Stendal.
2	J J	150	1	Sack	Kanditendosen	—	35	2	Szombathely	K. k. priv. Südbahn	
3	K. K. St. B. Nordöstliche Linien	11	4	Stück	Rinfusabretter	—	—	3	Boglár	„	
4	E. Meisel	—	1	Ballen	leere Säcke	—	23	4	Székesfehervár	„	
5	M. Sam. Reisner	—	1	„	leere Säcke	—	23,5	5	N. Kanizsa	„	
6	—	16	1	Korb	leer	—	1	6	Fiume	Ungarische Stsb.	
7	—	17932	1	Fass	leer	—	49	7	N. Kanizsa	K. k. priv. Südbahn	
8	—	—	1	Korb	Rundeisen	—	45	8	Zágráb	„	
9	—	—	1	Pack	Zinkrohre	—	22	9	Sziszek	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 15. | 19. Februar 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen im Burenkriege.

Die Eröffnungsfeier der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.

Präsident Wex †.

Nachrichten:

Deutschland: Preussische Eisenbahnvorlage. — Die Provinz Schlesien in der Eisenbahnvorlage. — Neue Verbindung München-Innsbruck. — Bestellung und Abgabe von Güterwagen bei den bayer. Staatsbahnen. — Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten. — Motorwagen in Württemberg. — Ein Mitarbeiter an der Berliner elektrischen Hochbahn. — Generaldirektionsrath Wohlmuth †.

Oesterreich: Verbot getheilter Handschranken. — Lokalbahnaktion in Niederösterreich. — Frankirungsmarken. — Einstellung der Güteraufnahme in Triest. — Uebereinkommen der österr. Regierung mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. — Markirung von Eisenbahnfahrkarten. — Elektr. Waldbahn in Pojana-Mörul. — Kombinirte Bahn- u. Schiffstarife. — Dienstjubiläum des Oberbauraths Zelinka. — Ausgestaltung des Bibliothekwesens im Klub österr. Eisenbahnbeamten.

Ungarn: Pullmanwagen im Eilzugverkehr der ungar. Staatsbahnen. — Güterverkehr auf den ungar. Staatsbahnen im Januar d. J. — Eilzugmaschinen für die ungar. Staatsbahnen. — Abenteuer eines Eisenbahndiebes.

Uebrige europäische Länder: Lokalbahn Vezon-Peruwelz (Belgien). — Gotthardbahndirektor Wüest †. — Neue Eisenbahnkonzessionen in Spanien.

Fremde Welttheile: Neuer Tunnel für Newyork. — Bauten zur Verbesserung des Eisenbahnunterbaues. — Gewinnbetheiligung der Eisenbahner bei amerikan. Bahnen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Eisenbahnen im Burenkriege.

Vom Generalmajor z. D. Baron **v. Vietinghoff** zu Charlottenburg.

Die Benutzung der Eisenbahnen im Kriege hat eine stetig fortschreitende Bedeutung erlangt, bedingt durch das Anwachsen der Heere, die Nothwendigkeit einer schnellen Versammlung der Truppen zu entscheidenden Schlägen sowie durch die Schwierigkeit der Heranschaffung von Verpflegung, Munition und der Nachschübe an Ergänzungsmannschaften und Thieren. Der Verbrauch an allen diesen Dingen ist ein so massenhafter, dass bei grösserer Entfernung der Truppen von der Operationsbasis die Trainfahrzeuge nicht mehr genügen.

In Südafrika steht die Bedeutung der Eisenbahnen nicht hinter ihrer Wichtigkeit auf anderen Kriegsschauplätzen zurück.

Bei Ausbruch des Krieges 1899 verlangte die allgemeine Lage gebieterisch ein schnelles Eingreifen der englischen Truppen; ein energischer Einfall der Buren in die Kapkolonie unter Zurückdrängen der schwachen englischen Besatzungen auf die Hauptstadt konnte die England feindliche Bevölkerung zu offener Empörung veranlassen und dadurch die Zahl der feindlichen Streiter erheblich vermehren. Nur mit Hilfe der Eisenbahnen gelang es, die in Kapstadt, Port Elizabeth, East London und Durban ausgeschifften Truppen schnell an die Grenze der Burenstaaten zu befördern.*) Das Armeekorps Buller's wurde in 61 Schiffen nach den genannten Seehäfen gebracht, und zwar nach Kapstadt 12000 Mann, nach Port Elizabeth und East London 6000 Mann, nach Durban etwa 22000 Mann; der Eisenbahntransport vollzog sich ohne Schwierigkeit, da durch das allmähliche Eintreffen der Schiffe eine Ueberfüllung der Seehäfen vermieden wurde. Eine grössere Leistung hatte die westliche Bahn Kapstadt-de Aar-Hopetown aufzuweisen, als von Mitte Januar bis Anfang Februar 50000 Mann des Feldmarschalls Roberts zur Beförderung gelangten; täglich musste dabei ein Kohlen- und ein Zug für die Truppenverpflegung eingeschaltet werden. Zur Füllung des Magazins in de Aar waren 180 Züge erforderlich. Da hierfür einige 30 Tage zur Verfügung standen, so ist die Leistung der deutschen Bahnen bei dem Aufmarsch der deutschen Truppen an der Westgrenze 1870 bei weitem nicht erreicht.

Auch die Buren nahmen ihre Bahnen bei der ersten Versammlung zu Hilfe, aber nur in geringem Maasse. Es liegt dies einmal in der Art ihrer Streitkräfte, die als berittene Infanterie täglich grosse Strecken zurücklegen konnten, sodann aber auch in der Leistungsfähigkeit ihrer Bahnen. Diese sind eingleisige Schmalspurbahnen von 1,067 m Spurweite; starke Steigungen und bedeutende Krümmungen sowie grosse Stationsabstände beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit, dabei sind die Betriebsmittel der geringen Bevölkerung und dem wenig entwickelten Handel entsprechend gering. Die Bahnen in beiden Burenstaaten haben kaum den vierten Theil der Leistungsfähigkeit einer deutschen eingleisigen Vollbahn.

Eine weitere Verwendung der Eisenbahnen können wir während der Kriegshandlungen selbst beobachten: Zu der Belagerung von Mafeking, Kimberley und Ladysmith wurden die schweren Geschütze sowie die erforderliche Munition aus Pretoria unter Benutzung der Bahnen herangeschafft. Bei Ladysmith konnten die schweren 15,5 cm-Kanonen schon zwei Tage nach erfolgter Einschliessung in Thätigkeit treten.

Major Albrecht (früherer Feldwebel der preussischen Garde-Feldartillerie), welcher zu Beginn des Krieges mit der Staatsartillerie des Freistaats sich östlich Harrysmith befand und bei der Einschliessung von Ladysmith mitwirkte, wurde am 29/30. Oktober mit zwei Batterien, jede zu sechs Geschützen, mit der Bahn nach Bloemfontein gesendet, von dort marschirte er zu Cronje (südlich Kimberley), schlug die Schlacht bei Magersfontein am 11. Dezember mit, traf am 15. Dezember wieder südlich Ladysmith ein, um sich an dem Treffen bei Colenso gegen

*) Die beigegebene Karte gibt einen Ueberblick über die Eisenbahnen Südafrikas.

Buller zu betheiligen; er befand sich am 16. Dezember bereits wieder auf der Rückfahrt zu Cronje.

Bei dem Anrücken von Lord Roberts hatte die Transvaalregierung vom 28. Mai 1900 an alle Kräfte angespannt, um Staatsarchiv, Staatsschatz, Kriegsmaterial und Gefangene aus Pretoria fortzuschaffen. Es wurde möglich gemacht, täglich 10 Züge in der Richtung nach Machadodorp an der Delagoabahn abzulassen; trotzdem konnte Roberts bei seinem Einzuge in die Hauptstadt Transvaals am 5. Juni über 2000 zurückgelassene Gefangene befreien und reichliche Kriegsvorräthe erbeuten.

Für die Engländer mussten die Bahnen eine noch grössere Wichtigkeit wie für die Buren erlangen, als der Krieg in das Freistaatgebiet getragen war und die Verbindungslinien nach den Ausgangspunkten der englischen Operationen, den Seehäfen, immer länger wurden. Es bedarf kaum eines Nachweises, dass die Engländer ohne die Bahnen nicht imstande gewesen wären, mit dem Uebergewicht an Zahl der Streiter im Freistaat und in Transvaal aufzutreten, oder diese starke Armee zu ernähren, und gerade die erdrückende Ueberzahl ist es, die ihnen die Niederwerfung der Burenheere und die Besitzergreifung des feindlichen Landes möglich machte. Die geringe Dichtigkeit der Bevölkerung — im Oranjefreistaat kamen 1,7 Einwohner, in Transvaal 2 Einwohner auf 1 qkm —, die weite Entfernung der Ansiedelungen von einander verhindern die natürliche Anhäufung von Lebensmitteln auf einem kleinen Raum, das tägliche Requiriren der Verpflegung ist ausgeschlossen, und die Armee ist ohne Eisenbahn angewiesen auf die Portionen und Rationen, die Mann und Pferd tragen, und auf die Verpflegungswagen. Die englischen Divisionen brauchten an Truppentrain je 71, an Verpflegungstrain 92 Fahrzeuge, jedes mit zehn Maulthieren bespannt, deren Marschlänge etwa 3,25 km beträgt. Dazu kam der Armeetrain: 600 16 spännige Ochsenwagen mit einer Marschlänge von etwa 24 km. Soll die Armee nicht unbeweglich werden, so muss man dieses Anhängsel so viel wie möglich verkleinern, und dazu helfen die Bahnen.

Wir sehen daher im Verlauf des Krieges die Operationsrichtungen des Hauptheeres mit den Eisenbahnen zusammenfallen, wir sehen die grosse Sorgfalt und einen ganz bedeutenden Kräfteaufwand, um die Bahnen zu schützen, und umgekehrt bei den Buren das Bestreben, die Bahnen zu zerstören und die rückwärtigen Verbindungen der Engländer zu unterbrechen.

Roberts trennte sich von der Bahn, um dem nach Osten abmarschirten General Cronje zu folgen. Die Mannschaften wurden auf verkürzte Portionen angewiesen, sie litten geradezu Mangel, und Roberts musste nach der Gefangennahme von Cronje einen siebentägigen Halt machen, um aus den Magazinen seine Verpflegung zu ergänzen. Am 13. März 1900 hat Roberts Bloemfontein erreicht, aber seine Armee ist nicht mehr operationsfähig, die mit Maulthieren bespannten Fahrzeuge können auf den vorhandenen Wegen, eigentlich nur Wagenspuren, nicht mehr folgen, sie bleiben stecken, die Thiere fallen, der Mangel an Verpflegungsvorräthen zwingt Roberts zu einer abermaligen Rast, und Bloemfontein bot bei nur 12000 Einwohnern auch nur geringe Hilfsmittel.

Diese Rast wird von Roberts dazu benutzt, um seine Verbindungslinien zu sichern und zu erweitern und mit deren Hilfe Verstärkungen, vornehmlich Pferdeersatz, heranzuziehen. Wenn sich auch die Bevölkerung des Kaplandes noch nicht in offenem Aufruhr befand, so zeigte sie doch eine so feindselige Haltung, dass eine Sicherung der Bahnlinien erforderlich war; 20 Milizbataillone mussten zu diesem Zwecke Verwendung finden. Ausserdem sandte Roberts eine Division nach dem Eisenbahnknotenpunkt Springfontein, um in Verbindung mit den bei Stormberg und Nauwport stehenden englischen Abtheilungen die Burenkommandos von dem Oranjefluss zu vertreiben und sich in den Besitz der Uebergänge über den Oranje bei Norvals-Pont und Bethulie zu setzen. Die Buren hatten zwar die dortigen Eisenbahnbrücken beschädigt, die Zerstörungen erwiesen sich aber nicht als so nachhaltig, dass die Wiederherstellung grosse Schwierigkeiten gemacht hätte.

Es muss hervorgehoben werden, dass die Bahnzerstörungen durch die Buren im Beginn des Krieges nicht in dem Umfange ausgeführt worden sind, wie es der hohen Bedeutung der Bahnen entsprach: Cronje stand bereits im letzten Drittel des Oktober 1900 südlich Kimberley, während die ersten Transporte von Buller Anfang November in Kapstadt eintrafen. In der Zwischenzeit konnte sowohl die Bahn Kapstadt-de Aar, wie die von Port Elizabeth und East London nach Norden führende Verbindung gründlich zerstört werden; die gebirgige Natur des Geländes südlich der Verbindungslinie Stormberg-Middelburg nöthigte bei dem Bau der Bahnen zu der Anlage einer überaus grossen Zahl von Kunstbauten; diese sowie die starken Steigungen und Krümmungen boten sehr günstige Gelegenheit, auf Monate hinaus den Bahnbetrieb zu unterbrechen. Die schwachen englischen Streitkräfte konnten die Buren hierbei nicht hindern.

Wie bei den Eisenbahnbrücken über den Oranje, so lassen auch die späteren Zerstörungen der Brücken über den Vaal bei Vereenigung, über den Vetfluss nördlich Bloemfontein sowie des Tunnels bei Laingsnek u. a. m. die Nachhaltigkeit vermissen, die man hätte erwarten können. Die Gründe hierfür mögen in einer gewissen Sorglosigkeit und Unterschätzung des Gegners liegen, wie wir sie bei den Buren mehrfach finden; voraussichtlich hat es auch an den erforderlichen Friedensvorbereitungen gefehlt. Zu den Kriegsrüstungen gehört es, die wichtigeren Kunstbauten der Eisenbahn mit solchen Zerstörungsvorrichtungen zu versehen, die die Sicherheit für die Zerstörung in dem erforderlichen Maasse gewährleisten und deren Bedienung schnell und ohne grosse technische Kenntnisse erfolgen kann. Zweckmässig angebrachte Minenkammern sind auch bei einem eiligen Rückzug schnell zu laden und zu zünden. In Deutschland, Frankreich und Russland sind beispielsweise bei allen grösseren Brücken in den Grenzgebieten solche Minen vorbereitet, deren Lage natürlich geheim gehalten werden muss. Ein Beispiel für die Sorglosigkeit der Buren zeigt die Einschliessung von Ladysmith; sie erfolgte am 29. Oktober. Trotzdem konnte der später so bekannt gewordene General French noch am 2. November den eingeschlossenen Ort mit der Bahn nach Pietermaritzburg verlassen, und am Nachmittag desselben Tages war die telegraphische Verbindung noch nicht unterbrochen. Den Engländern muss nachgerühmt werden, dass sie auf die Erhaltung und Wiederherstellung der Eisenbahnlinien grosse Sorgfalt

verwendeten; ihrer Armee war eine grosse Zahl technischer Truppen zugetheilt. 10 Feldkompagnien Ingeniöre, 1 Kompagnie berittene Ingeniöre, 2 Kompagnien Eisenbahnbautruppen und 1 Ingeniörfeldpark, welcher die Elemente zu Kriegseisenbahnbrücken mit sich führte, sorgten für die schnelle Wiederherstellung und Inbetriebsetzung der Bahnen. Nach einem 7 wöchentlichen Aufenthalt in Bloemfontein konnte Roberts seine Angriffsthätigkeit fortsetzen, nachdem die Eisenbahnbrücken über den Oranje hergestellt und die Bahn nach Port Elizabeth und East London in Betrieb genommen war. Roberts hatte sich damit eine zweite, kürzere Etappenlinie gesichert, die nur eine Länge von 700 bezw. 550 km hatte, während die Entfernung von Kapstadt unter Zuhilfenahme der Verbindungslinie de Aar-Nauwport 1 200 km beträgt.

Bei seinem weiteren Vorgehen auf Pretoria anfangs Mai 1900 hält sich Roberts an die Bahn, die Buren wichen vor der Ueberzahl ohne ernstere Kämpfe zurück, versuchten aber durch Zerstörung der Bahnbrücken z. B. über den Vetfluss den Vormarsch der Engländer aufzuhalten; die Zerstörungen erwiesen sich aber als unwirksam, die genannte Brücke war nach 36 Stunden bereits wieder hergestellt. Es mag den Buren auch an technischem Personal gefehlt haben, welches bei der Sprengung die entscheidenden Stellen anzugeben wusste, also z. B. die Strompfeiler und nicht nur die Landpfeiler der Brücken, die Schlusssteine der Gewölbe usw. Die Betheiligung Sachverständiger bei Zerstörung grösserer Kunstbauten ist nicht allein wünschenswerth, sondern durchaus nothwendig. In dem Kriege 1870/71 sind auf deutscher Seite zu derartigen Zwecken fast immer Pioniere herangezogen worden; hatte man sie nicht zur Stelle, so suchte man geeigneten Ersatz. So erhielt bei Ausbruch des Krieges ein Ulanenstreiftrupp von 30 Mann den Auftrag, den Viadukt bei Rohrbach zu zerstören, um während des französischen Aufmarsches die Verbindung zwischen Elsass und Lothringen zu vernichten. Diese Abtheilung nahm kundige Bergleute mit, machte sie beritten, und hatte den Erfolg, durch Sprengung den zwei Geschosse hohen Viadukt niederzulegen.

Am 12. Mai rückte Roberts in Kroonstad ein, am 23. Mai langte daselbst auch schon der erste Zug mit Verpflegungsgegenständen an. Hierdurch wurde Roberts in die Lage versetzt, schnell auf Johannesburg weiter zu marschiren; er überraschte die Buren am Vaalübergang bei Vereenigung, erbeutete zahlreiches Eisenbahnmaterial, darunter 27 Lokomotiven, verhinderte die gründliche Zerstörung der Vaalbrücke und konnte schon am 31. Mai in Johannesburg einrücken. Auch hier fiel ihm rollendes Eisenbahnmaterial in die Hände. Pretoria, obschon Lagerfestung, wurde von den Buren aufgegeben, weil die schweren Geschütze, zu den Belagerungen von Mafeking, Kimberley und Ladysmith entsendet, noch nicht hatten zurückgeschafft werden können; zudem reichten die Streitkräfte zur wirksamen Vertheidigung nicht aus. Durch die Besitznahme von Johannesburg-Pretoria gewann Roberts eine neue Verbindung mit der Küste, die Natalbahn nach Durban. Trotz Zerstörung der Brücke bei Ingogo und des bereits erwähnten Tunnels bei Laingsnek konnte der erste Zug von Durban bereits am 17. Juni die Strecke befahren. Das reichlich vorhandene Betriebsmaterial dieser Bahn: 150 Lokomotiven, 325 Personen- und 2 330 Güterwagen, wurde nutzbar und die Verbindung mit den Kohlenbergwerken Natals schaffte grosse Betriebserleichterungen. Diese neue Etappenlinie hatte nur eine Länge von 600 km (gegen 1 150 km bis Port Elizabeth und 1 000 km bis East London); sie führte zu $^2/_3$ durch ein Gebiet mit vorwiegend England freundlicher Bevölkerung und ist deswegen der Unterbrechung durch Burenstreifkommandos nicht so ausgesetzt, wie die übrigen Eisenbahnen. Bei ihrer Abberufung von dem Kriegsschauplatz zogen deshalb sowohl General Buller, wie Lord Roberts für ihre Rückreise in die Heimath den Weg über Durban nach Kapstadt jeder anderen Eisenbahnverbindung vor.

Die Buren, die der überlegenen Truppenzahl der Engländer in offener Feldschlacht nicht gewachsen waren, verlegten sich auf den kleinen Krieg; zu dessen Wesen gehört die Unterbrechung der rückwärtigen Verbindungen des Feindes, und die Buren liessen es nicht an Unternehmungen fehlen, deren Zweck Zerstörung der Bahnen und Wegnahme von Transporten war. Es darf hier nur auf den bekannten Führer Dewet hingewiesen werden, der unausgesetzt den Betrieb der Bahn Springfontein-Pretoria bedrohte. Ebenso rührig waren kleine Kommandos, die trotz der Wachsamkeit der Engländer zu Beginn des Jahres 1901 den Oranje überschritten und in das Kapland einfielen. Von manchen Bahnzerstörungen erhielt man erst Kenntniss durch die kurze Notiz in englischen Zeitungen, dass der Verkehr auf dieser oder jener Strecke wieder eröffnet sei.

Im August 1900 schritt Roberts zur Besitzergreifung der Delagoabahn; er sprengte die Kommandos unter Botha und zwang einen Theil, sich in die nördlich gelegenen Bezirke um Lydenburg zurückzuziehen, den anderen, bei Kommati Port auf portugiesisches Gebiet überzutreten. Hier wie in einer südlich gelegenen Sackstation Baberton fiel ihm so reichlich rollendes Material in die Hände, dass fortan ein regelmässiger Betrieb auf allen Bahnen geplant werden konnte. Eine Vernichtung dieses Materials, sei es durch Sprengen oder Verbrennen, lag jedenfalls in der Möglichkeit und hätte von den Buren nicht verabsäumt werden sollen.

Die Eisenbahnen von Südafrika waren somit im Besitz der Engländer, aber dieser Besitz war nicht unbestritten; die immer häufiger werdenden Zerstörungen durch Burenstreifabtheilungen zwangen Roberts zu verschiedenen Schutzmaassregeln. Diese bestanden zunächst in der Zurücklassung und Aufstellung stärkerer Truppenabtheilungen, welche theils in den grösseren Orten, wie Bloemfontein, Kroonstad, Johannesburg, Pretoria verblieben, zum Theil in kleineren Abtheilungen längs der Bahnen Aufstellung nahmen oder als fliegende Kolonnen das Land durchstreiften, um die feindlichen Kommandos von den Bahnen fernzuhalten. Bei seinem Einzuge in Pretoria verfügte Roberts nur noch über 2 Divisionen, 1 berittene Infanteriebrigade und die Kavalleriedivision French. In ähnlicher Weise waren die Truppen des Generals Buller längs der Natalbahn von Colenso bis Johannesburg aufgebraucht.

Eine andere Schutzmaassregel war der Befehl an die Truppen, alle Farmen in einem Umkreis von 10 (englischen) Meilen von einer zerstörten Eisenbahnstelle niederzubrennen. Geholfen hat dieser harte Befehl freilich nichts, es muss aber doch ausgesprochen werden, dass ähnliche Abschreckungsmittel an sich nichts Aussergewöhnliches sind. Man wird in jedem Kriege für solche Beschädigungen die Anwohner verantwortlich machen, sie mit Strafen bedrohen und sie selbst zu Wiederherstellungsarbeiten zwingen. Unter anderen Kriegsverhältnissen wird man damit erreichen, dass ein Theil dieser Anwohner aus Furcht vor eigener Schädigung die Zerstörungen zu verhindern sucht. Bei den Buren half die Drohung nicht; sie liessen sich auch von ihren Unternehmungen nicht abhalten, als man auf die Lokomotiven gefangene Buren setzte, die sich eines gewissen Ansehens bei ihren Landsleuten erfreuten.

Der Schutz der Bahnen wurde zur Lebensfrage für die englische Armee, die sonst übliche Sicherung der Gleisstrecken durch Streiftrupps erwies sich als unwirksam, weil die Buren, in ganz kleine Abtheilungen über das Land vertheilt, diesen Patrouillen in guten Verstecken auflauerten und als ausgezeichnete Schützen sie auf grosse Entfernungen niederschossen. Lord Kitchener, der im November 1900 den Oberbefehl übernommen hatte, entschloss sich, die bei den Kunstbauten aufgestellten Abtheilungen, wie die bisher zum Patrouillendienst bestimmten Mannschaften, durch Blockhäuser zu sichern. Nach und nach wurden solche längs der gesammten Bahnen im Freistaat und in Transvaal, einem Theil der Kaplandbahnen und der Natalbahn aufgeführt, und zwar in einem Abstand von 1 bis 1,5 km, so dass eine gegenseitige Unterstützung der Besatzungen angängig war. Soweit möglich, sind diese Blockhäuser unter sich mit Stacheldraht verbunden, einige haben telegraphische oder telephonische Verbindung mit den nächsten Garnisonen. Die Blockhäuser bestehen aus doppelten Eisenblechwänden mit da-

zwischen liegender Steinfüllung, sicher gegen Gewehrschuss. Der Eingang ist besonders geschützt, die Seitenwände, mit Scharten versehen, sind durch angehäufte Erde und Geröll verstärkt. Im Innern hat jedes Blockhaus einen Brunnen und einen Raketenapparat. Die Besatzungsstärke schwankt zwischen 6 und 20 Mann, je nach der Wichtigkeit des Postens. Die Verpflegung erhalten die Mannschaften von den vorbeifahrenden Zügen, welche die Säcke mit Lebensmitteln abwerfen, ohne die Fahrt einzustellen. Bei besonders gefährdeten Stellen werden diese Säcke mit langen Haken in die Blockhäuser hineingezogen, weil die Besatzung nicht wagen darf, das schützende Obdach zu verlassen. Dieses Blockhaussystem hat dann noch eine weitere Ausdehnung dadurch erfahren, dass lange Linien quer durch das Land gezogen wurden, z. B. zur Verbindung der Delagoa- mit der Natalbahn, zum Schutz von Johannesburg und Pretoria, zur Verbindung von Harrysmith mit Kroonstad u. a. m. Zur Zeit beträgt die Gesammtlänge der Blockhauslinien etwa 3 650 km, die in runder Summe eine Besatzung von 40 000 Mann beanspruchen. Der Werth dieses Schutzmittels ist immerhin zweifelhaft, die feindlichen Streifabtheilungen werden durch dasselbe nicht unbedingt fern gehalten, mit List oder Gewalt wird es immer gelingen können, an einigen Stellen die Linien zu durchbrechen, aber diese Versuche sind sehr viel gefahrvoller geworden, die Annäherungen werden schneller entdeckt, sind also auch leichter abzuwehren und der Feind ist leichter und wirksamer zu verfolgen, seine Bewegungen sind mehr eingeschränkt und gelangen schneller zur Kenntniss der grösseren Garnisonen. Dadurch wird aber auch ein Aufsuchen und eine energischere Bekämpfung der herumschweifenden Kommandos möglich, selbst wenn sie sich bereits von den Bahnen entfernt haben. Thatsächlich verlautet in letzter Zeit wenig von Betriebsstörungen auf den geschützten Bahnen. Andererseits beanspruchen die Blockhäuser als Besatzung eine beträchtliche Truppenzahl, die dem Dienst im Felde entzogen wird; die Brauchbarkeit dieser Soldaten ist durch den fortdauernden Aufenthalt in dem kleinen umschlossenen Raum gemindert, die Zahl der Kranken steigert sich nicht unbeträchtlich.

Als Ergänzung der Blockhäuser benutzen die Engländer zur Beherrschung der Bahnen P a n z e r z ü g e in ausgedehntem Maasse. Im Beginn des Krieges erfreuten sich diese keiner günstigen Beurtheilung, ähnlich wie bei den Franzosen im Jahre 1870. Obschon die Leistungen solcher Züge bei der Belagerung von Paris unbedeutend waren, sind sie in Frankreich doch in verbesserter Form beibehalten und in die Vertheidigungsmittel einiger Festungen (Cherbourg) eingereiht worden. Die britischen Panzerzüge werden in folgender Weise zusammengestellt. Die Lokomotive, an ihren empfindlichsten Stellen mit Panzerplatten belegt, schiebt vor sich ein bis zwei mit Stahl umhüllte Güterwagen. In die Panzerplatten sind Gewehrscharten eingeschnitten, ausser einigen Infanteristen finden ein bis zwei Maxim- oder Schnellfeuergeschütze Aufstellung, deren Rückstoss durch hydraulische Bremse aufgefangen wird, eine rampenartige Vorrichtung begünstigt das schnelle Ausladen der Geschütze auf freiem Felde. Der vorderste Wagen nimmt einen Scheinwerfer und den führenden Offizier auf, welcher unausgesetzt sein Augenmerk auf die vorliegende Strecke zu richten hat. Der Lokomotive folgt der Tender mit Heizern und Aushilfemaschinisten, demnächst ein bis zwei Güterwagen mit Eisenbahnbaumaterial und einem Telegraphenapparat, so dass an jeder beliebigen Stelle Anschluss an die bestehende Telegraphenleitung und damit Verbindung mit den nächsten Garnisonen hergestellt werden kann. Es folgt eine beliebige Anzahl Personen- oder Güterwagen, erstere gepanzert und mit Gewehrscharten versehen; den Schluss bilden, wie am Kopf des Zuges, ein bis zwei Geschützwagen mit einem Offizier, welcher die Beobachtung zu übernehmen hat, wenn der Zug rückwärts läuft.

Die Verwendung solcher Panzerzüge ist eine vielseitige. Lord Methuen hat sich ihrer bedient, um bei seinem Vormarsch von Hopetown nach Modder-Riverstation Ende November 1899 die Aufstellung der Buren unter General Cronje zu erkunden. Der Erfolg konnte nur ein geringer sein, eine einzige gut berittene Schwadron wird im Aufklärungsdienst besseres leisten.

Als Bedeckung für Personen und Proviant finden die Panzerzüge ausgedehnte Anwendung; es ist schon erwähnt worden, in welcher Weise sie die Versorgung der Blockhäuser ausführen. Kitchener bedient sich fast ausnahmslos eines solchen Zuges, wenn er sich von Pretoria nach einem anderen Operationsgebiete begibt. Trotz der Vorsicht, dem Zuge eine Lokomotive als Vorhut voraus fahren zu lassen, wäre Kitchener am 23. Juni 1901 beinahe in Gefangenschaft gerathen. Auf der Fahrt nach Middelburg (Delagoabahn) wurde die vorausfahrende Lokomotive bei Balmoral in die Luft gesprengt und der folgende Panzerzug von den Buren angegriffen. Das Kommando war aber zu schwach, um die zahlreiche Begleitung des britischen Feldherrn zu überwältigen, so dass Kitchener nach Pretoria zurückfahren konnte.

Zur Sicherung der Bahnen thun die Panzerzüge vortreffliche Dienste, sie fahren zwischen den einzelnen Stationen hin und her, nehmen dabei Wiederherstellungsarbeiten vor, wenn es den Buren gelungen sein sollte, Schienen zu lockern oder zu entfernen, sie vertreiben kleinere feindliche Abtheilungen, bringen angegriffenen Blockhäusern schnelle Hilfe und können durch Zusammenwirken mehrerer Züge eine ganz ansehnliche Truppenstärke schnell nach einem bedrohten Punkt führen. Oft kommt es zum Kampf mit Burenkommandos, die nur die Bahn überschreiten wollen; wird diese Absicht des Feindes auch nicht immer ganz vereitelt, so ist der Erfolg doch fast ausnahmslos von schweren Verlusten begleitet. So hatte sich Dewet bei seinem zweiten Versuche im Februar 1901, in die Kapkolonie einzufallen, auf dem Nordufer des Oranje, von englischen Abtheilungen verfolgt, nach Westen gewandt und wollte 40 km nördlich de Aar die Bahn überschreiten. Der Uebergang wurde durch Panzerzüge gestört, und wenn deren Eingreifen auch durch Aufreissen der Schienen nicht zur vollen Wirksamkeit kam, so büsste Dewet 2 Geschütze, 50 Mann, 100 Pferde und 20 Wagen mit Munition ein. Diese Schwächung seiner Gefechtsstärke war einer von den Gründen, aus welchen der Einfall in das Kapland gänzlich misslang.

Die Engländer haben den Werth der Eisenbahnen in diesem Kriege wohl erkannt, kein Aufwand an Soldaten, Material und Geld ist ihnen zu gross gewesen, um sich in den Besitz des herrschenden Verkehrsmittels zu setzen und sich darin zu erhalten. Trotz der ungeheuren Entfernung von dem Heimathlande haben sie weit über 200 000 Mann und 100 000 Pferde nach Südafrika geschafft, an 5 Milliarden bereits für Kriegszwecke ausgegeben, aber immer noch sind die britischen Hilfsquellen nicht versiegt, noch immer werden neue Truppensendungen von dem Heimathlande und den Kolonien gemeldet, während die Buren, von der Welt abgeschnitten, auf eine ausreichende Ergänzung ihrer Mannschaft und ihrer Kriegsbedürfnisse verzichten müssen. Die Zahl ihrer Streiter schmilzt mehr und mehr zusammen, an Pferden, Munition und Sprengmitteln soll bereits Mangel eingetreten sein. So lange die Engländer sich in dem Besitz der Bahnen und Seehäfen erhalten, so lange entschwindet auch die Aussicht auf einen endlichen Sieg der Buren.

Die Eröffnungsfeier der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn

ist am 15. d. Mts. Vormittags durch eine Fahrt über die ganze festlich geschmückte Strecke und ein sich daran schliessendes Frühstück in dem zu einer grossen laubbekränzten Festhalle umgewandelten Maschinenraume des Kraftwerkes an der Trebbiner Strasse begangen worden. Es war ein herrlicher, sonnenklarer Wintertag, die Landschaft prangte im blendenden Schneekleid, auf der Spree trieben dichte Eisschollen, doch herrschte in den Gemüthern der zahlreichen Festtheilnehmer nirgends der Winter des Missvergnügens, sondern überall glorreicher Sommer durch die Sonne der Freude über das glückliche Gelingen des Werkes. Wir verzichten auf die Aufzählung aller der gewichtigen Persönlichkeiten, die aus den Kreisen der staatlichen, bürgerlichen wie militärischen und städtischen Behörden der betheiligten drei Städte Berlin, Charlottenburg und Schöneberg, den Kreisen der technischen Wissenschaft, der Industrie und des Handels erschienen waren, um vereint mit den Vorständen der betheiligten Gesellschaften und den Erbauern an der Fahrt theil zu nehmen und dann beim Becherklang eine knappe, aber schöne Stunde vereint zu sein. Natürlich war die Eisenbahnwelt besonders zahlreich vertreten; an ihrer Spitze war Staatsminister v. Thielen erschienen, der offenbar seine frühere Rüstigkeit wiedergewonnen hat. Er nahm zwischen den beiden Vorsitzenden der Aufsichtsräthe der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen und der Aktiengesellschaft Siemens & Halske, den Herren Staatsminister a. D. Hobrecht und Karl v. Siemens, Platz. Zunächst ergriff Excellenz Hobrecht das Wort zu einer Begrüssungsansprache, in der er einen Rückblick auf die an Schwierigkeiten und deren glücklicher Ueberwindung reiche Entstehungsgeschichte des nun vollendeten Werkes warf, dabei des genialen ersten Begründers der Hochbahn, des heimgegangenen Werner v. Siemens, gedachte, und mit einem Hoch auf den Kaiser endete, als den Schirmer des Friedens, den Förderer jeglichen Kulturwerkes, unter dessen zielbewusstem Schutz das Werk der Hochbahn weiter gedeihen werde, dem deutschen Vaterlande zur Ehre, zu weiteren Fortschritten auf dem Gebiete der Elektrizität ein Sporn.

Nachdem das begeisterte Kaiserhoch und die Nationalhymne verklungen, erhob sich Excellenz v. Thielen zu einer die Gründer der Hochbahn und alle Mitarbeiter an diesem Werke feiernden, von vielfachen Beifallsrufen begleiteten Rede. Er knüpfte an das eben verklungene Hoch auf den Kaiser als den kräftigen und einsichtsvollen Förderer aller geistigen und künstlerischen Unternehmungen seines Volkes an; es gezieme sich nun, derjenigen Männer zu gedenken, die das grossartige Werk geschaffen, das in seiner Eigenart einzig dastehe, das trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten so glänzend durchgeführt worden sei. Die Schwierigkeiten wolle er nicht näher darlegen; soweit sie nach aussen in die Erscheinung getreten seien, hätten sie ihm reichlich Gelegenheit gegeben, sich zu überzeugen, was bei einer Hoch- und Untergrundbahn alles zu überwinden sei. Aber ebenso wie man der Sorgen, Beschwerden und Nöthe vergesse, sobald das Kind im Mutterschooss liege, so wolle der Minister heute nicht ihrer gedenken, sondern dem munteren Kinde am Taufaltar nur die besten Glückwünsche darbringen. Er als Verkehrsminister fühle sich besonders geehrt, dass er als Vater und gewissermaassen als der „grosse Bruder" dies thun dürfe, ohne Neid und Missgunst:

„Nehmen Sie mir von meinem Verkehr ab, so viel Sie wollen und können; wir alle verfolgen doch ein und denselben Zweck, wir Verkehrsanstalten in dieser grossen Stadt bilden alle eine Familie, deren Glieder sich nicht befehden, sondern friedlich nebeneinander wohnen sollen; möge jeder auf seinem Wege bleiben und sehen, was er zum allgemeinen besten fertig bringt. Aber wir wollen unseren Dank und unsere Anerkennung und Bewunderung auch der Person aussprechen, nicht nur den beiden grossen Unternehmungen, die mit bewunderungswürdiger Energie, aber ebenso bewunderungswürdigem Opfermuth an die Sache herangetreten sind. Wir wollen den Personen danken, und da mögen Sie mir gestatten, dass ich aus der Fülle, die hier eigentlich zu nennen sein würde, als die Gründer und Förderer und Vollender dieses Unternehmens zwei herausgreife, die beiden Senioren, zwischen denen zu sitzen ich heute die Ehre habe, den Vorsitzenden des Aufsichtsraths von Siemens & Halske, Herrn Karl v. Siemens, und den Vorsitzenden des Aufsichtsraths der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen, Excellenz Hobrecht. In diesen beiden Herren können sich alle die anderen, die mitgewirkt haben, ebenfalls geehrt fühlen, durch das Hoch, welches ich Sie bitte, nunmehr auf die beiden Gesellschaften und auf die von mir genannten Repräsentanten auszubringen. Sie leben hoch!"

Bald nach diesem Hoch erhob sich Excellenz v. Thielen noch einmal und verkündete im Auftrage Sr. Majestät des Kaisers folgende in Anerkennung der Verdienste um das Zustandekommen des Unternehmens verliehenen Auszeichnungen. Es erhielten den Kronenorden III. Klasse: Wilhelm v. Siemens, Direktor Heinrich Schwieger und Direktor Paul Wittig, den rothen Adlerorden IV. Klasse: Arnold v. Siemens; den Kronenorden IV. Klasse: Regierungsbaumeister Adolf Lerche, Regierungsbaumeister Joh. Bousset, Werkstattsdirektor Carl Schücke; das allgemeine Ehrenzeichen: Werkmeister Emil Goering, Mechaniker Eugen Obst, Montör Friedrich Schulze, Werkmeister Johannes Wurm, Werkmeister Wilhelm Lau, Bauaufseher Albin Müller, Werkmeister Gottfried Haenert, Werkführer Joh. Wagner. Der Herr Minister vertheilte die Auszeichnungen persönlich und sprach jedem der Herren seinen Glückwunsch aus.

Zum Schluss hielt Herr Karl v. Siemens eine Ansprache, in der er zunächst dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die ehrenvollen Worte der Anerkennung dankte. Dann fuhr er fort:

„Die von Sr. Majestät dem Kaiser in so überraschend grosser Anzahl allergnädigst verfügten Auszeichnungen werden für unser Haus in allen seinen Gliedern einen mächtigen Ansporn bilden, im Dienste der technischen Fortschritte mit erneuter Kraft weiter zu wirken. Das vor Ihrer Begutachtung liegende Werk kann jedoch nicht vom Standpunkte der heutigen Technik allein aus beurtheilt werden. Als mein verstorbener Bruder Werner vor mehr als 20 Jahren die erste elektrische Versuchseisenbahn zur That brachte, fasste er bereits die Idee und den Beschluss, in Berlin eine elektrische Hochbahn zu begründen. Die Berliner elektrische Hochbahn ist somit als die überhaupt zuerst geplante elektrische Eisenbahn der Welt zu betrachten. An der Ausführung dieses Gedankens hat mein Bruder und haben wir nach seinem Tode trotz der entgegentretenden Schwierigkeiten festgehalten, und ich benutze die sich mir heute bietende Gelegenheit, dem Manne, welchen bereits mein Bruder ausgewählt hatte, und welcher das Werk durchzuführen vermocht hat, Herrn Heinrich Schwieger, sowie allen seinen Mitarbeitern vor diesen hochverehrten Zeugen meinen Dank und meine Anerkennung zum Ausdruck zu bringen. Wenn das Wort: ‚Aller Anfang ist schwer' jemals einen Sinn gehabt hat, so trifft er in diesem Falle zu. In der ganzen Welt ist bereits der elektrische Wagen eine gewohnte Erscheinung geworden, aber die Eröffnungsfahrt unserer Hochbahn haben wir erst heute. Ich darf jedoch die Hoffnung aussprechen, dass dieses Werk bald ein populäres Werk sein wird. Denn wir betrachten dasselbe mit der heute inaugurirten Bahnstrecke nicht als abgeschlossen, sondern nur als eingeleitet. Erst wenn in späterer Zeit die ausserhalb der eigentlichen Stadt gelegenen Wohnstätten der Bevölkerung mit den wichtigsten Centren des geschäftlichen Verkehrs in so schneller und in so direkter Weise miteinander verbunden sein werden, wie wir es Ihnen heute vorgeführt haben, wird das im wesentlichen erreicht sein, was uns vorgeschwebt hat. Ich bin auch überzeugt davon, dass den hohen staatlichen und den kommunalen Behörden diese zukünftigen grossen Perspektiven vor Augen gestanden haben, indem sie dem Unternehmen in jeder Weise ihre mächtige und bereitwillige Förderung zu Theil werden liessen. Wir betrachten es an dem heutigen Tage als unsere erste und vornehmste Pflicht, für diese wahrhaft verkehrsförderliche Mitwirkung, welche eine ganz entscheidende gewesen ist, unseren aufrichtigsten und wärmsten Dank auszusprechen."

An diese trefflichen Worte, die die Bedeutung des jetzt vollendeten Werkes beleuchten und sehr richtig darauf hinweisen, dass die Zukunft der Hochbahn in ihrer Vermittelung des Verkehrs zwischen dem Stadtinnern und den ausserhalb gelegenen Wohnstätten liegt, schloss sich die Absendung eines Huldigungstelegramms an Se. Majestät den Kaiser. Damit war die eigentliche Feier beendet. Nur noch kurze Zeit blieb man in angeregter Unterhaltung beisammen. Schon um 1 Uhr war die grosse Mehrzahl der Festgäste mit Hilfe der Hochbahn wieder zum Potsdamer Platz befördert und damit dem Arbeits- und Alltagsleben zurückgegeben. Allen aber wird die schöne und würdige Feier in dankbarer Erinnerung bleiben.

Einen besonders erfreulichen Nachklang zu ihr bildet die Antwort, die der Kaiser Herrn Karl v. Siemens auf das erwähnte Telegramm zu Theil werden liess. Wir können unseren kurzen Festbericht nicht besser als mit diesem kaiserlichen Gruss schliessen; er lautet:

„Se. Majestät der Kaiser und König haben Allerhöchstsich über den Huldigungsgruss der aus Anlass der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin versammelten Vertreter der betheiligten Gesellschaften und deren Gäste lebhaft gefreut und lassen dem grossartigen Unternehmen, welchem Allerhöchstdieselben besonderes Interesse zuwenden, eine gedeihliche Entwickelung wünschen."

Präsident Wex †.

In der Nacht vom 14. zum 15. d. Mts. ist in Berlin der Eisenbahndirektionspräsident a. D. Wirkliche Geheime Oberbaurath Eduard Wex im Alter von 74 Jahren verschieden. Mit dem Verstorbenen ist eine Persönlichkeit aus dem Leben geschieden, deren gesammte Lebensthätigkeit dem Eisenbahnwesen gewidmet war und deren Verdienste einen ehrenden Nachruf an dieser Stelle rechtfertigen. Am 14. Juli 1827 in Beverungen geboren, widmete er sich nach dem Verlassen der Schule dem Studium des Baufaches und trat nach seiner Ernennung zum Regierungsbauführer im Jahre 1851 in die Dienste der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, der er bis zu seinem am 1. Oktober 1893 erfolgten Uebertritt in den Ruhestand in den verschiedensten Stellungen treue und werthvolle Dienste geleistet hat. 1856 zum Baumeister, 1863 zum königlichen Eisenbahnbaumeister, 1865 zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor, 1869 zum Oberbetriebsinspektor, 1869 zum Baurath und 1870 zum Regierungs- und Baurath ernannt, war er theils beim Bau der Rhein-Nahebahn, theils bei dem der Ostbahn, theils im Betriebe bei der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover thätig. An dem Feldzuge der Jahre 1870 und 1871 nahm er als Chef der 2. Feld-Eisenbahnabtheilung der III. Armee thätigen Antheil und erwarb sich durch die Wiederherstellung der zerstörten Bahnen im feindlichen Gebiete auf den Strecken von Weissenburg nach Luneville und Nancy und in der Umgebung von Orléans so grosse Verdienste, dass ihm in kurzer Aufeinanderfolge wegen der dabei bewiesenen Thatkraft und Umsicht der rothe Adlerorden IV. Klasse und das eiserne Kreuz, beides am weissen, schwarz geränderten Bande, verliehen wurde. Vom 10. September 1872 ab als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beschäftigt, wurde er unter dem 31. März 1873 zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath in diesem Ministerium ernannt. Bereits im März 1874 führte ihn ein Auftrag des Ministers nach Bromberg, um dort die Leitung der königlichen Direktion der Ostbahn zu übernehmen und die durch das gewaltige Anschwellen des russischen Getreideverkehres ins Stocken gerathenen Betriebsverhältnisse in Ordnung zu bringen. Seiner bewährten Energie, Umsicht und Arbeitskraft gelang diese Aufgabe derart, dass er am 1. Januar 1875 endgültig zum Vorsitzenden dieser Eisenbahndirektion ernannt wurde. Am 19. März 1879 erfolgte seine Ernennung zum Präsidenten dieser Behörde. Am 1. August 1881 berief ihn das Vertrauen des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Berlin, um die Leitung der dortigen königlichen Eisenbahndirektion zu übernehmen. Zu gleicher Zeit wurde er zum ordentlichen Mitglied der Akademie des Bauwesens ernannt. Am 1. Dezember 1890 wurde ihm in Anerkennung seiner Verdienste der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberbaurath beigelegt.

Auch dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat der Verstorbene treffliche Dienste geleistet. Einige Jahre, nachdem er den Vorsitz der königlichen Eisenbahndirektion Berlin übernommen hatte, wurde diese zugleich zur geschäftsführenden Verwaltung des Vereins erwählt, und es fielen dadurch ihrem Vorsitzenden die gesammten umfangreichen Geschäfte der Leitung des Vereins zu. So wenig es dem nach aussen immer nur ungern und mit einer gewissen Zurückhaltung auftretenden Manne zusagte, grosse Versammlungen zu leiten und die damit unvermeidlich verbundene Repräsentation zu übernehmen, so treu und eifrig hat er sich auch diesen Anforderungen seines Amtes unterzogen und in einer Anzahl von Hauptversammlungen des Vereins den Vorsitz mit grösster Gewissenhaftigkeit und Unparteilichkeit in streng sachlicher Weise geführt.

In allen ihm übertragenen Stellungen hat der Verstorbene ein hervorragendes Maass von Thatkraft, Pflichttreue und Fähigkeiten bewiesen. Ein besonders hervortretender Charakterzug bei ihm war das peinliche Bestreben, seinen Untergebenen ein gerechter Vorgesetzter zu sein, überall strengste Gerechtigkeit zu üben. Ein hartnäckiges körperliches Leiden zwang ihn, am 1. Oktober 1893 in den Ruhestand überzutreten und in stiller Zurückgezogenheit zu leben. Wenn er seit dieser Zeit auch nicht mehr in der Oeffentlichkeit hervorgetreten ist, so wird doch sein Andenken bei denen, die in früheren Zeiten mit ihm und unter ihm thätig gewesen sind, stets in höchster Achtung stehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussische Eisenbahnvorlage.** Dem preussischen Hause der Abgeordneten ist ein Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, zugegangen, durch welchen zu solchen Zwecken rund 128 250 000 ℳ gefordert werden. Der Löwenantheil an dieser Summe mit 91 795 000 ℳ fällt auf den Neubau von Eisenbahnen und die Beschaffung der für sie erforderlichen Betriebsmittel. Zum Bau einer Haupteisenbahn von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau (5 km südöstlich von Breslau) wird eine Summe von beinahe 20 000 000 ℳ gefordert. Ferner zum Bau von Nebeneisenbahnen, und zwar 1. von Bischdorf nach Wormditt die Summe von 5 556 000 ℳ, 2. von Morroschin nach Mewe die Summe von 964 000 ℳ, 3. von Czersk nach Laskowitz die Summe von 4 200 000 Mark, 4. von Schrimm nach Jarotschin die Summe von 3 182 000 ℳ, 5. von Züllichau nach Wollstein die Summe von 2 948 000 ℳ,

6. von Polnisch-Neukirch nach Bauerwitz die Summe von 2 300 000 ℳ, 7. von Reisicht nach Goldberg i. Schl. die Summe von 2 305 000 ℳ, 8. von Labes nach Regenwalde die Summe von 2 420 000 ℳ, 9. von Kammin i. Pomm. nach Treptow a. R. die Summe von 3 221 000 ℳ, 10 von Petershain nach Hoyerswerda mit Abzweigung nach Spremberg die Summe von 4 080 000 ℳ, 11. von Eisenberg i. Sachsen-Altenburg nach Porstendorf die Summe von 2 995 000 ℳ, 12. a) von Gerstungen nach Dankmarshausen die Summe von 1 720 000 ℳ, b) von Dankmarshausen nach Vacha die Summe von 2 258 000 ℳ, c) von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa die Summe von 6 133 000 ℳ, 13. von Tennstedt nach Straussfurt die Summe von 772 000 ℳ, 14. von Hersfeld nach Treysa die Summe von 5 685 000 ℳ, 15. von Rothemühle nach Freudenberg i. Westf. die Summe von 1 880 000 ℳ, 16. von Wiel über Waldbröl nach Morsbach die Summe von 3 733 000 ℳ, 17. von Ochtrup nach Rheine die Summe von 1 998 000 ℳ, 18. von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler die Summe von 6 556 000 ℳ und ferner zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von 6 972 000 ℳ.

Weiter werden zum Erwerb des Eigenthums 1. der Nebeneisenbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce die Summe von 1 104 187,80 ℳ, 2. des Eisenberg-Krossener Eisenbahnunternehmens die Summe von 622 067,50 ℳ, 3. der schmalspurigen Nebenbahnen von Salzungen nach Vacha und von Dorndorf nach Kaltennordheim (Feldabahn) die Summe von 1 374 074,65 gefordert. Erstere Nebenbahn erhält bekanntlich auf russisch-polnischem Gebiet ihre Fortsetzung in der im Bau befindlichen wichtigen Bahn über Kalisch und Lodz nach Warschau; ihr Ankauf ermöglicht den Anschluss des preussischen Staatseisenbahnnetzes an diese russische Bahn.

Im Zusammenhang mit dem erwähnten Anschluss an die Bahn nach Warschau stehen die weiteren Forderungen von zusammen 8 310 000 ℳ 1. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Krotoschin-Ostrowo-Skalmierzyce zu einer Hauptbahn, Erweiterung des Bahnhofs Skalmierzyce bis zur Grenze und Erweiterung des Bahnhofs Oels, 2. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Lissa i. P.-Krotoschin zu einer Hauptbahn, 3. für den Ausbau der Nebenbahnstrecke Bentschen-Lissa i. P. zu einer Hauptbahn.

Weiter werden etwas über 5 000 000 ℳ gefordert zur Deckung der Mehrkosten für den Bau einer Anzahl von Eisenbahnen und schliesslich 20 000 000 ℳ zur Förderung des Baues von Kleinbahnen. Die weiteren Bestimmungen des Gesetzentwurfs beziehen sich, wie üblich, auf die ganz oder theilweise unentgeltliche Ueberweisung des zum Bau der Nebenbahnen erforderlichen Grund und Bodens oder ihren Ersatz durch Erstattung der für dessen Beschaffung aufzuwendenden Kosten. Mit dem Bau der bezeichneten Nebenbahnen ist überall erst dann vorzugehen, wenn die dieserhalb festgesetzten Bedingungen erfüllt sind.

Beigefügt sind dem Gesetzentwurf die auf den Ankauf der obenerwähnten Bahnen bezüglichen Verträge, deren Genehmigung zugleich nachgesucht wird, und zwar a) der Vertrag mit dem Kreise Ostrowo über den Uebergang der Nebenbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce auf den preussischen Staat vom 15./17. Dezember 1901, b) der Staatsvertrag zwischen Preussen und Sachsen-Altenburg, betreffend die im sachsenaltenburgischen Staatsgebiete belegene Theilstrecke des Eisenberg-Krossener Eisenbahnunternehmens vom 20. Januar 1900, c) der Vertrag, betreffend den Uebergang des Eisenberg-Krossener Eisenbahnunternehmens auf den preussischen Staat, vom 10./26. März 1900 und der Nachtrag hierzu vom 12. Juli/11. Oktober 1901, d) der Staatsvertrag zwischen Preussen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg wegen Herstellung verschiedener Eisenbahnen und wegen Erwerbs der Feldabahn durch Preussen vom 23. April 1901.

— **Die Provinz Schlesien in der Eisenbahnvorlage.** Auch in dieser Zeitung ist s. Zt. der Bewegung gedacht, welche sich in Schlesien für Herstellung einer direkten Eisenbahnlinie Breslau- oder doch mindestens Oels-Ostrowo geltend macht, um der schlesischen Hauptstadt eine direkte Verbindung mit der im Bau begriffenen russisch-polnischen Linie Warschau-Lodz-Kalisch-preussische Grenze (Skalmierzyce) zu sichern. Diese vom Oberbürgermeister der Stadt Breslau gestützte Bewegung hat nun zur Einberufung einer grossen Volksversammlung auf den 17. d. Mts. nach Breslau geführt, in der überhaupt die Vernachlässigung Schlesiens auf dem Gebiete der Tarifpolitik und des Eisenbahnbaues zur Sprache kommen soll. Staatsminister v. Thielen hat hieraus bei der Verhandlung des Abgeordnetenhauses vom 14. d. Mts. zum Kapitel „Bauverwaltung“ Anlass genommen, einige Zahlen beizubringen, die diese angebliche Vernachlässigung beleuchten und nachweisen, dass für den Osten, insbesondere für Schlesien, erheblich mehr Aufwendungen im Eisenbahnetat geplant sind, als für die westlichen Provinzen. Der Minister stellte u. a. folgende Zahlen zusammen: Schlesiens Eisenbahnen haben sich im letzten Jahrzehnt um 19 % vermehrt gegen 17,7 % im Staate. Schlesien hat auf je 10 000 Einwohner 8,52, auf je 100 qkm 9,59 km Bahnlänge gegen 8,13 km und 7,75 km im Staate. Von den schlesischen Bahnen sind nur 32 %, im Staate 35 % Nebenbahnen. Von den neuen Bahnlinien der von uns oben mitgetheilten Vorlage von 1902 entfallen 449 km auf den Osten, 199 km auf den Westen, 140 km oder rund 20 % der Gesammtlänge auf Schlesien allein. Von den 85 000 000 ℳ für neue Bahnen fallen 51 000 000 ℳ auf den Osten, auf Schlesien allein 24 500 000 ℳ oder 29 %.

Neu erbaut sollen werden Oppeln-Brockau, Polnisch-Neukirch-Bauerwitz und Reisicht-Goldberg. Von der Gesammtlänge der vorgesehenen neuen Bahnen von rund 700 km kommen auf Schlesien 140 km oder 20 %. Ausserdem fällt noch ein Theil der Linie Petershain-Hoyerswerda auf diese Provinz.

Wir lassen hier ferner die Ausführungen der halbamtlichen „Berl. Korr.“ über die Verbindung Breslau - Warschau folgen. Sie schreibt:

„Nach der Begründung des Gesetzentwurfes wird durch den neuen Anschluss an das russische Eisenbahnnetz bei Kalisch der Bahnweg zwischen Warschau und Breslau um rund 100 km abgekürzt, während diese Abkürzungen für den Verkehr mit Dresden nur 52, mit Leipzig und Cottbus nur 45, mit Berlin nur 5 km betragen, für Warschau-Posen aber eine Entfernungsabkürzung überhaupt nicht eintritt. Noch erheblicher ist der Entfernungsgewinn im Verkehr mit Lodz, das, an einer Stichbahn belegen, bisher nur auf grossen Umwegen erreicht werden konnte. Er beträgt für Breslau 162, für Dresden 172, für Leipzig und Cottbus 186, für Berlin 146, für Posen 135 km. Wie bei dieser Sachlage aus dem neuen Anschluss bei Kalisch schwere Schädigungen für die Provinz Schlesien und insbesondere für Breslau zu befürchten sind, wenn nicht für Breslau noch eine weitere Abkürzung um etwa 28 km durch den Ausbau der Diagonale Oels-Ostrowo hinzutritt, ist nicht zu ersehen. Wenn die Bahnwege zwischen Warschau bezw. Lodz und Breslau um 100 und 160 km abgekürzt werden, während der Entfernungsgewinn zwischen anderen grossen deutschen Plätzen ausserhalb Schlesiens und Warschau durchweg beträchtlich geringer und nur im Verkehr mit Lodz theilweise etwas höher ist, so werden vielmehr schon jetzt und ohne den Ausbau einer neuen Abkürzungslinie namhafte Vortheile sowohl für den Güteraustausch, wie für den Personenverkehr zwischen Schlesien und Polen zu erwarten sein, besonders im Verkehr mit Warschau und mit dem über Warschau zu erreichenden russischen Hinterland, um so mehr, als die bestehenden Linien zwischen Breslau und der Grenze für grossen Verkehr hergerichtet und dementsprechend auch betrieben werden sollen, wofür besondere Mittel gefordert werden. Der Bau einer neuen Vollbahn zwischen Oels und Ostrowo würde nach den bisherigen Ermittelungen rund 8 000 000 ℳ erfordern. So erwünscht ohne Zweifel jede Verbesserung grosser Verkehrswege an sich auch ist, so wird doch bei obiger Sachlage die Frage, ob so erhebliche und so dringende allgemeine Interessen vorliegen, um alsbald schon eine weitere Aufwendung von Staatsmitteln in solcher Höhe zu rechtfertigen, einer sehr eingehenden Vorprüfung mit den betheiligten Behörden und wirthschaftlichen Körperschaften bedürfen, zu der die Regierung bereit ist.“

— **Neue Verbindung München-Innsbruck.** Unter der Ueberschrift „Neue Schienenwege nach dem Süden“ enthält die Münchener „Allgem. Ztg.“ in Nr. 28 und 29 einen offenbar aus der Feder eines hervorragenden Sachkundigen stammenden Aufsatz, in welchem die verschiedenen für diese wichtige Frage in Betracht kommenden Standpunkte der betheiligten Interessentengruppen eingehend gewürdigt werden, und der dann das Ergebniss dieser Besprechung in den Worten zusammenfasst:

„Durch die rechtzeitige Herstellung einer für internationalen Schnellzugverkehr geeigneten, vom Eisenbahnkomitee Garmisch-Partenkirchen vorgeschlagenen neuen Linie liessen sich die Sonderinteressen von Augsburg und von München mit den Interessen des allgemeinen Verkehrs und mit den Interessen des bayerischen Vaterlandes vereinen. Den Antagonismus, der hier zwischen Augsburg und München besteht, zu verheimlichen, wäre eine unfruchtbare, verkehrte Vogel-Strausspolitik; auf der vorgeschlagenen Basis aber eine Verständigung zu suchen und zu finden, wäre von grösstem Vortheil für Augsburg, für München, für Bayern. Das Vorgehen der Lokalkomitees von Garmisch und Wolfratshausen hat wenigstens das Gute, dass wichtige Fragen unseres Verkehrswesens zu öffentlicher Besprechung gebracht und den Kammern zur Aeusserung vorgelegt werden — vielleicht wird der Blick von der Pflege des Lokalbahnbaues auch einmal auf den Bau der wichtigeren durchgehenden Linien hingelenkt; das wäre allein schon ein Vortheil, welcher die Anstrengungen aufwiegen würde, die insbesondere das Garmisch-Partenkirchener Eisenbahnkomitee nicht nur im eigenen, sondern im Landesinteresse gemacht hat.“

Wir haben die betreffende Frage in Nr. 3, 7 und 9 d. Ztg.

besprochen, und die Anschauungen der für die drei in Betracht kommenden Linien München-Partenkirchen-Mittenwald, München-Kochel-Mittenwald und München-Tölz-Mittenwald eintretenden verschiedenen Gruppen haben dort ihren Ausdruck gefunden. Die der bayerischen Kammer eingereichten Denkschriften aus Garmisch-Partenkirchen und Wolfratshausen werden in Bälde der bayerischen Volksvertretung und auch der bayerischen Regierung Gelegenheit und hoffentlich Veranlassung geben, ihre Stellung zur Sache bekannt zu machen und dadurch eine weitere Klärung der Verhältnisse herbeizuführen. Wie diese Entscheidung demnächst ausfällt, vermögen wir nicht zu ermessen, doch möchten wir die Betheiligten vor allzu weitgehenden Hoffnungen warnen. Die Hauptschwierigkeiten sowohl technischer wie finanzieller Art liegen in dem betreffenden Bahnbau auf österreichischem Gebiet. Wenn dort eine leistungsfähige Vollbahn gebaut werden soll, so würde eine Durchbohrung des Solsteins bei Innsbruck oder die Anlegung von Kehrtunneln an dessen Südabhang unerlässlich sein. Ob sich aber in Oesterreich die Regierung oder eine kapitalkräftige Gesellschaft zur Ausführung so kostspieliger Bauten bereit finden wird, erscheint trotz des rühmlichen Eifers, mit welchem die Innsbrucker Gemeindebehörde für ein solches Projekt eintritt, immer noch zweifelhaft.

— **Bestellung und Abgabe von Güterwagen bei den bayerischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion hat sich in dieser Angelegenheit zu einer besonderen Weisung an ihre sämmtlichen Bahn- und Güterstationen veranlasst gesehen, aus der hervorgeht, dass trotz des gegenwärtigen Ueberflusses an Güterwagen aller Gattungen dennoch begründete Beschwerden über verzögerte Abgabe bestellter Wagen erhoben worden sind. Veranlassung war in den meisten Fällen der Umstand, dass die Vertheilungsstellen die rechtzeitige Befriedigung des angemeldeten Bedarfes in der Meinung unterliessen, von Gestellung bayerischer Wagen absehen und — da fremde Wagen nicht immer sofort zur Verfügung standen — auf den Anfall solcher warten zu sollen, durch welches Verfahren nach Umständen die Interessen der Versender schwer geschädigt werden. Die Generaldirektion hat deshalb zu genauester Darnachachtung in Erinnerung gebracht, dass zwar mit Rücksicht auf die grosse Zahl der alljährlich eingehenden fremden Wagen nach wie vor zunächst auf geeignete fremde Wagen — soweit solche auf der betreffenden Station bereits vorhanden sind oder mit geringem Zeitverlust von anderwärts zugeleitet werden können — Bedacht zu nehmen sei, dass es aber durchaus unzulässig erscheine, durch die Zuweisung fremder Wagen von entfernt gelegenen Stationen her oder durch Zuwarten auf den Anfall von fremden Wagen die rechtzeitige Wagenabgabe an die Besteller zu verzögern. Erscheint durch Gestellung von Fremdwagen die rechtzeitige Wagenabgabe gefährdet und stehen bayerische Wagen zur Verfügung, so sollen stets solche zugewiesen werden.

— **Der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten** für das Etatsjahr 1900 ist soeben im Druck erschienen. Ueber das Ergebniss der Eisenbahnverwaltung und der Bodenseedampfschifffahrt entnehmen wir ihm folgendes:

I. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahr 1900 betragen: die Gesammteinnahmen 56 214 990 ℳ. (gegen 54 902 208 ℳ. im Vorjahr), die Gesammtausgaben 39 508 664 ℳ. (gegen 37 494 516 Mark im Vorjahr). Hiernach ergibt sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von 16 706 326 ℳ. (gegen 17 407 692 ℳ. im Vorjahr), welcher an die Staatshauptkasse abgeliefert wurde, und zwar 16 300 000 ℳ. zur laufenden Verwaltung und der Rest zum Reservefonds der Staatseisenbahnen. Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat verabschiedeten Summe von 16 776 900 ℳ. ist der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1900 niedriger um 70 574 ℳ. Auf 1 km Betriebslänge kommen Einnahmen aus dem

	1900	1899
Personen- und Gepäckverkehr	10 700 ℳ.	10 073 ℳ.
Güterverkehr	17 157 „	17 702 „
Betriebsausgaben	18 377 „	17 721 „
Reinertrag	10 407 „	11 180 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 578 199 294 ℳ. hat sich verzinst zu 3,30 % gegen 3,54 % im Vorjahre. Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf 1. April 1900 der Betrag von 442 879 249 ℳ. Der Zinsbedarf für diese Schuld im Jahre 1900 ist zu 15 847 657 ℳ. berechnet. Nach der baaren Ablieferung zur Staatshauptkasse ergibt sich ein Ueberschuss des Reinertrages der Eisenbahnen über den Zinsenbedarf für die Eisenbahnschuld von 858 669 ℳ. gegen 1 641 902 ℳ. im Vorjahr. Durch den erzielten Betriebsüberschuss wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 4,04 % (gegen 4,27 % im Vorjahre) verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

II. Beim Betrieb der Bodenseedampfschifffahrt haben im Jahre 1900 betragen: die Gesammteinnahmen 374 781 ℳ. (gegen 366 772 ℳ. im Vorjahre), die Gesammtausgaben 309 012 ℳ. (gegen 302 821 ℳ. im Vorjahre). Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 65 770 ℳ., 61 370 ℳ. mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagekapital der Bodenseedampfschifffahrt ist berechnet zu 1 802 162 ℳ.

— **Motorwagen in Württemberg.** Ueber die bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung in Verwendung stehenden Motorwagen enthält der soeben ausgegebene Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900 folgende Angaben: Es waren in Benutzung 2 zweiachsige Daimlermotorwagen mit 24 und mit 30 Sitzplätzen, 2 zweiachsige Serpolletwagen mit 32 und mit 40 Sitzplätzen, 1 vierachsiger Akkumulatorenwagen mit 44, nach dem Umbau mit 56 Sitzplätzen. Der Daimlermotorwagen Nr. 1 hat in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 in 354 Tagen fahrplanmässig 33 420 km zurückgelegt. Es betragen die Kosten des Materials 4 688 ℳ., so dass auf 1 Nutzkilometer 14,03 ₰ Materialausgaben entfallen. Der zweite Daimlermotorwagen wurde im April 1900 in Dienst gestellt. In 315 Tagen hat dieser Wagen 59 418 km zurückgelegt, die Kosten des Materials betragen 6 137 ℳ., somit auf 1 km 10,33 ₰. Der Dampfwagen (Serpollet) Nr. 1, welcher behufs gründlicher Reparatur und Anbringung von Verbesserungen vielfach ausser Betrieb war, hat in 85 Tagen 7 670 km zurückgelegt und hierbei verbraucht an Heizmaterial (einschliesslich 7 Rm Holz) 33 000 kg Briketts oder 4,30 kg für 1 Nutzkm, 259 kg Oel oder 0,034 kg für 1 Nutzkm. Die Kosten dieser Materialien belaufen sich auf 772 ℳ. oder 10,05 ₰ für 1 Nutzkm. Der Dampfwagen (Serpollet) Nr. 2 hat in 283 Tagen 31 733 km geleistet. Der Verbrauch betrug an Heizmaterial 26 Rm Holz = 6 500 kg und 92 180 kg Kohlen, zusammen 98 680 kg (3,11 kg für 1 km) und an Oel 296 kg (0,009 kg für 1 km), wofür verausgabt wurden zusammen 2 212 ℳ. oder 6,97 ₰ auf 1 km. Der Akkumulatorenwagen, der vom 23. Mai bis 9. September 1900 wegen Einbaues einer neuen Batterie und sonstiger Abänderungen ausser Dienst war, hat 22 613 Nutz- und 630 Lehrfahrtkm, zusammen 23 243 km zurückgelegt. Zum Betrieb wurden verbraucht an Elektrizität 21 136 Kilowattstunden mit einem Aufwand von 5 450 ℳ. und 135 kg Schmiermaterial im Werthe von 56 ℳ., zusammen Materialaufwand 5 506 ℳ. oder 24,75 ₰ für 1 km.

— **Ein Mitarbeiter an der Berliner elektrischen Hochbahn.** Aus Anlass der Betriebseröffnung der Hochbahn erhalten wir von einem sehr geschätzten Leser folgende Zuschrift, der wir mit Vergnügen Raum geben: „Während die Hochbahn sich zur Eröffnungsfeier rüstet und schmückt, sitzt derjenige, der für sie werden sollte, was Dircksen für die Berliner Stadtbahn geworden ist, einsam und allein im Krankenstuhl zu Friedenau. Ein tückisches Leiden hat ihn seiner Thätigkeit frühzeitig entzogen, aber sein Geist hat bei der Fortführung des Werkes nachgewirkt, und deshalb geziemt es uns, in diesen Tagen seiner zu gedenken. Wir meinen den Regierungs- und Baurath a. D. Gier. Er hat das schwierigere Anfangsstadium durchgemacht und mit Aufbietung seiner Kräfte und Kenntnisse das grosse Werk eingeleitet. Die Verwaltung hat sich ihm gegenüber auch dankbar erwiesen. Als er vor einigen Jahren zum Oberingeniör ernannt wurde, dichtete ihn einer seiner vielen Freunde folgendermaassen an:

A. Gier (nicht Ae-gir).

Endlich hat er es errungen, Wurde Oberingeniör, Darum sei sein Lob gesungen: So etwas ist nämlich schwer.	Möge ihm der Bau gelingen — Theils romanisch, theils von Stahl Ehr' und Orden viel ihm bringen, Brauner Lappen*) reiche Zahl.
Eine Bahn von Ost nach Westen Durch Berlin soll er uns bau'n, Dieses Werk konnt' nur dem besten Techniker man anvertrau'n.	Eine Hochbahn soll sie werden Ohne Pfeife, ohne Rooch, Achtes Wunder dieser Erden Dem Erbauer unser Hoch!“**)

— **Generaldirektionsrath Wohlmuth †.** Am 13. d. Mts. verstarb infolge einer vor 14 Tagen aufgetretenen heftigen Lungenentzündung in einem Alter von 58 Jahren das Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, königlicher Rath und Referent über das Transportwesen Emil Wohlmuth. Er trat 1870 nach erfolgreichem Bestehen des praktischen Staatskonkurses (Jurist) in den Bahndienst ein, wurde 1876 zum Offizial, 1884 zum Sekretär, 1886 zum Assessor, 1890 zum Oberinspektor und 1895 zum Generaldirektionsrath befördert. An Rath Wohlmuth verliert die bayerische Staatseisenbahnverwaltung einen namentlich im Tarif-, Güterdienst- und Transportwesen mit reichen Erfahrungen ausgerüsteten, thatkräftigen

*) Volksthümlicher Ausdruck für Tausendmarkscheine.

**) Auch in der von uns veröffentlichten Abhandlung des Regierungsraths Kemmann über die Hochbahn ist der Verdienste Gier's in Nr. 10 S. 167 gedacht.

Eisenbahnfachmann, der in den weitesten Kreisen in hoher Achtung und Werthschätzung gestanden; auch bei sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnverwaltungen, mit denen er in Angelegenheiten des deutschen Verkehrsverbandes seit vielen Jahren in vielfache Berührung zu treten hatte, erfreute sich der Verstorbene ungetheilter Verehrung.

Oesterreich.

— **Verbot getheilter Handschranken.** Mit einem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom Jahre 1899 wurde die Belassung bestehender sowie die Ausführung neuer „getheilter" Handschranken auf Rampen in eingleisiger Bahn ausserhalb des Verschubbereiches der Stationen eingeschränkt. Gelegentlich der vor einiger Zeit auf einer solchen Rampe während der Bedienung der daselbst aufgestellten getheilten Handschranke eingetretenen Verunglückung des Wächters ergab sich jedoch, dass auch in der offenen Strecke eingleisiger Bahnen noch Rampenabsperrungen der erwähnten Art bestehen, deren Bethätigung beim Zusammentreffen ungünstiger Umstände gleichfalls die Sicherheit der Person und des Verkehres gefährden kann. Das Eisenbahnministerium hat sich daher bestimmt gefunden, die Privatbahnverwaltungen aufzufordern, auch solche getheilte Handschranken auf eingleisigen Bahnlinien allmählich umzugestalten.

Auf neu zu erbauenden Bahnlinien und auf solchen Betriebslinien, welche etwa nachträglich aus Betriebssicherheitsrücksichten noch mit Schrankenabsperrungen auszurüsten sind, dürfen nach dem ergangenen Erlasse in Hinkunft getheilte Handschranken überhaupt nicht mehr ausgeführt werden.

— **Die Lokalbahnbewegung in Niederösterreich.** Der niederösterreichische Landesausschuss hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" vernimmt, sein neues Lokalbahnprogramm festgestellt, das er dem Landtage in der bevorstehenden Haupttagung vorlegen will. Unter anderem sind in dem Programm die Bahnverbindungen Kirchberg-Maria-Zell und Wieselburg-Gresten vorgesehen. Die in Aussicht genommenen Lokalbahnen sollen nach dem Plane des Landesausschusses theils ohne, theils mit Betheiligung des Staates der Verwirklichung zugeführt werden.

— **Frankirungsmarken.** Die Abfertigung von Stückgütern mit solchen nimmt bei den österreichischen Staatsbahnen einen erfreulichen Aufschwung, und wurden im Jahre 1901 bereits nahe an 40 000 Stückgüter mit Frankirungsmarken zur Aufgabe gebracht. Mit dem wachsenden Interesse für diese Abfertigungsweise mehren sich die Ansuchen aus Geschäftskreisen wegen Ausdehnung des Markendienstes bei den Staatsbahnen und Neueinführung bei den österreichischen Privatbahnen. Unter anderem hat die Kärntner Handels- und Gewerbekammer eine Eingabe an die Südbahndirektion um Einführung der Eilgutabfertigung mit Frankirungsmarken gerichtet, und wurde dieses Ansuchen von anderen Handelskammern wärmstens unterstützt. Wir werden nicht ermangeln, über die bisherige Entwickelung des bei den österreichischen Staatsbahnen eingeführten Abfertigungsverfahrens mit Frankirungsmarken demnächst eingehender zu berichten.

— **Einstellung der Güteraufnahme in Triest.** Aus Anlass eines allgemeinen Arbeiterausstandes in Triest haben auch die Magazinarbeiter der Südbahn, der österreichischen Staatsbahnen sowie der staatlichen Lagerhäuser in Triest am 14. d. Mts. die Arbeit eingestellt, und können infolge dessen, wie die Direktion der Südbahn verlautbart, bis auf weiteres Güter (mit Ausnahme von Eilgütern, Lebensmitteln, Bier und lebenden Thieren) für Triest Südbahn, Triest Staatsbahnen und Triest Freihafen nicht mehr übernommen werden. Bereits aufgenommene sowie im Rollen begriffene Güter nach Triest werden den Absendern zur Verfügung gestellt werden. Für solche Güter ruht gemäss § 63 (b) des Betriebsreglements und § 6 (7) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr die Lieferfrist bis zur Beendigung des Arbeiterausstandes und der Wiederaufnahme des Gesammtgüterverkehres nach Triest. Der Verkehr der Personenzüge ab Triest konnte bisher aufrecht erhalten werden. Der Streik ist inzwischen wenigstens theilweise beendet.

— **Uebereinkommen der österreichischen Regierung mit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Es liegt nunmehr der Wortlaut dieses Uebereinkommens vor, welches an Stelle des am 31. Dezember 1901 abgelaufenen Uebereinkommens vom 7. April 1892 vorbehaltlich der Zustimmung der Generalversammlung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der gesetzlichen Genehmigung mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1902 abgeschlossen worden ist (vergl. Nr. 10 S. 171 d. Ztg.). Die neue Vereinbarung wird auf die Dauer von 25 Jahren mit der Maassgabe getroffen, dass am 31. Dezember 1913 sowohl der Staatsverwaltung, als der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft das Recht zusteht, das Vertragsverhältniss durch dessen Kündigung derart zu lösen, dass dasselbe nach Ablauf eines Jahres ausser Kraft tritt.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird ihren Werft- und Werkstättenbetrieb in Oesterreich möglichst ausgestalten und bei der Deckung ihres Materialbedarfs, soweit der Gesellschaft nicht schon gegenwärtig einige Werke zu Gebote stehen, unter sonst gleichen Voraussetzungen in Bezug auf Gattung, Preis und Lieferzeit die österreichische Produktion in erster Linie berücksichtigen.

Im Interesse der heimischen Ausfuhr wird die Gesellschaft für Güter, welche ab österreichischen Stationen nach Stationen ausserhalb des Zollgebietes zur Beförderung gelangen, auf Verlangen des Handelsministeriums besonders ermässigte Ausfuhrtarife erstellen.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft verpflichtet sich, während der Dauer dieses Uebereinkommens jährlich einen Betrag von mindestens 200 000 Kr. dem Pensionsfonds der Angestellten zuzuwenden. Hierdurch werden die von der Gesellschaft im Grunde des Uebereinkommens vom 7. April 1892 übernommenen Verpflichtungen diesem Fonds gegenüber nicht berührt.

Der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird jährlich eine Beihilfe aus Staatsmitteln im Betrage von 1 200 000 Kr. gezahlt werden.

Diese Beihilfe ist bei Veranlagung der Erwerbsteuer der genannten Gesellschaft in die Besteuerungsgrundlage nicht einzubeziehen und auch von sonstigen Abgaben befreit.

Die Rückzahlung der auf Grund des Gesetzes vom 4. April 1892 an die Gesellschaft bisher geleisteten Zuschüsse hat während der Dauer des neuen Uebereinkommens in der Weise zu erfolgen, dass von dem nach Bezahlung einer 4 prozentigen Dividende erübrigenden bilanzmässigen Ueberschusse die Hälfte an die Staatsverwaltung abgeführt wird. In dem Falle, als hiernach die Abstattung der zur Zeit aushaftenden Zuschüsse der Staatsverwaltung völlig erfolgt sein wird, ist während der Dauer des Uebereinkommens jährlich von dem nach Bezahlung einer 4 prozentigen Dividende erübrigenden bilanzmässigen Ueberschusse ein Viertel, jedoch in einem Jahre höchstens der Betrag von 600 000 Kr., an die Staatsverwaltung abzuführen.

Nach Maassgabe der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes kann das Handelsministerium die Gesellschaft von der ihr obliegenden Verpflichtung zur Aufrechthaltung des Personenverkehres auf der Strecke zwischen Linz und Wien ganz oder theilweise entheben, in welchem Falle eine einvernehmlich festzusetzende Herabminderung der Beihilfe einzutreten hat.

— **Markirung von Eisenbahnfahrkarten.** Eine für das reisende Publikum interessante Frage fand kürzlich durch das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien ihre Entscheidung. Der Privatbeamte S. fuhr vor einiger Zeit von Payerbach nach Wien und benutzte hierzu Abonnementskarten, welche nicht markirt waren. Wegen letzteren Umstandes während der Fahrt von einem Kontrolorgan beanstandet, erklärte S., auf seinem Wege zum Bahnsteig kein zum Markiren der Karten bestimmtes Organ der Bahn getroffen zu haben. Trotz dieser Verantwortung wurde S. zur Nachzahlung eines Betrages von 29 Kr. 50 Heller verhalten, welche er im Klagewege von der Bahngesellschaft zurückverlangte. Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien wies das Klagebegehren ab. In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt: Auf jeder Abonnementskarte sei ausdrücklich die Bemerkung gedruckt, dass nicht markirte Karten als ungültig angesehen werden. Es könne auch nicht der Bahn als Verschulden angerechnet werden, wenn es ihr nicht gelang, zu verhindern, dass jemand mit unmarkirten Karten den Zug bestieg. Es sei vielmehr Sache jedes einzelnen Reisenden, dafür zu sorgen, dass die Markirung der Karten durch das hierzu bestimmte Bahnorgan vorgenommen werde. Da eine grosse Anzahl Personen mit dem fraglichen Zuge fuhr und eine andere Beanstandung wegen unmarkirter Karten bei dem in Frage stehenden Zuge nicht stattfand, so habe der Richter die Ueberzeugung gewonnen, dass auch dem Kläger die Möglichkeit geboten war, die Karten markiren zu lassen. Aber selbst wenn der Kläger diese Möglichkeit nicht gehabt hätte, so wäre es nach dem Betriebsreglement seine Verpflichtung gewesen, dies bei Antritt der Fahrt dem Schaffner oder dem Zugführer zu melden, was gleichfalls unterblieben ist. Aus all' diesen Gründen habe das Klagebegehren abgelehnt werden müssen.

— **Elektrische Waldbahn in Pojana-Mörul.** Im Oktober 1901 wurde, wie die „Oesterr. Eisenbahnzeitung" mittheilt, eine für elektrischen Betrieb eingerichtete Waldbahn im Staatsforstgebiete bei Pojana-Mörul im Bistrathale eröffnet. Diese Wald-

bahn war ursprünglich für Pferdebetrieb eingerichtet; jedoch entschloss man sich zur Einführung des elektrischen Betriebes, da die Fördermenge sich stetig steigerte und die Abwickelung des Verkehres mit Pferden erhebliche Schwierigkeiten mit sich brachte.

Die Gesammtlänge der Bahn, welche zur Holzzufuhr für die am Ende der Strecke angelegten Sägewerke dient, beträgt etwa 6000 m, und ist die Bahn mit 0,76 m Spurweite ausgeführt. Die Betriebsspannung der Anlage beträgt 550 Volt; die Stromzuführung erfolgt oberirdisch und wird von einem Verbund-Generator geliefert. Die Bahn ist durchweg eingleisig ausgeführt; an beiden Enden und in der Mitte der Strecke sind Ausweichen angelegt. Zur Abwickelung des Verkehres dient eine Lokomotive von 13 PS normaler Leistung bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 12 km in der Stunde; in dem Untergestell der Lokomotive ist der Motor eingebaut. Bei Beginn des Betriebes befindet sich die Lokomotive im Thale und fährt von hier mit drei leeren Doppelwagen bergwärts; zu gleicher Zeit treten in je 5 Minuten Zwischenräumen drei mit je 5 t Rundholz beladene Doppeltrucks die Thalfahrt an. In der Mitte der Bahn erfolgt die Begegnung der Lokomotive mit den beladenen Wagen. Bei 12stündigem ununterbrochenen Betriebe werden 3 × 12 × 5 = 180 t Rundholz zu Thal befördert.

Das Betriebspersonal besteht aus einem Maschinenwärter und einem Lokomotivführer, der ein gewöhnlicher Arbeiter ist. Die täglichen Betriebskosten stellen sich einschliesslich der Tilgungsquote auf etwa 24 Kr., und ergibt sich hierbei eine Ersparniss von täglich etwa 20 Kr. gegenüber den Betriebskosten bei Pferdebetrieb.

— **Kombinirte Bahn- und Schiffstarife.** Der Industrielle Klub hat eine Umfrage bei seinen Mitgliedern in Bezug auf kombinirte Bahn- und Schiffstarife gehalten und die Wünsche der Industrie in einer Eingabe dem Handelsministerium unterbreitet. In der Eingabe wird ausgeführt, dass in Oesterreich die erweiterte Einbeziehung der Wasserwege in die bestehenden kombinirten Tarife und die Schaffung neuer kombinirter Bahn- und Schiffstarife um so mehr ein Bedürfniss sei, als leistungsfähige Wasserwege, ausgenommen die Donau, nicht vorhanden sind und die wenigen vorhandenen nur für den Inlandverkehr in Betracht kommen. Der Waarenhandel abseits der Wasserwege leide gegenwärtig unter den Unzukömmlichkeiten der indirekten Abfertigung (Mangel an verlässlicher Vermittelung auf den Umschlagplätzen, nicht geregelte Umschlagskosten usw.). Diese Uebelstände können nur durch die Schaffung direkter Tarife — durch die Schaffung von Durchfrachten — behoben werden.

Der Klub schlägt im Interesse einer zweckmässigen Ausnutzung des Donauweges insbesondere folgende Maassnahmen vor: 1. Wien-Praterkai solle als wichtigster österreichischer Umschlagsplatz Tarifstation werden, und nicht, wie bisher, nur eine Ladestelle mit Industriegleis bleiben. 2. Die Verbindungsbahngebühren von den in Wien einmündenden Bahnen nach den Wiener Umschlagsplätzen wären um mindestens 50 % zu ermässigen. 3. Die Gleisgebühren in Linz vom Bahnhof zur Donaulände und umgekehrt sowie die bahnseitig berechnete Verladegebühr wären ganz aufzulassen und für die Ausfuhr über diese Station brauchbare kombinirte Tarife einzuführen. 4. Alle bahnseitig für die Ausfuhr nach dem Zollauslande gewährten Begünstigungen wären gleichzeitig auch den Donauumschlagsplätzen Linz und Wien zur Verfügung zu stellen. 5. In Mauthausen sind die für einen brauchbaren Umschlag nothwendigen Einrichtungen zu schaffen und für jene Güter, die dort auf die Donau übergehen, von der Aufgabestation nach den verschiedenen Bestimmungsplätzen in den Donauländern billige kombinirte Frachtsätze zu erstellen. Ebenso sollen für Sendungen, die von den grösseren Industrieorten Südböhmens nach Ungarn, darunter nach Szerencs, Botfalu, Nagy-Surany und Temesvar, gehen, solche Sätze erstellt werden. 6. Insbesondere im Verkehr nach den Balkanländern wären die gegenwärtigen Donauumschlagstarife derart auszugestalten, dass die Bahnantheile keine höheren Frachtsätze enthalten, als die im Levanteverkehr über Triest und Fiume eingerechneten. Von Bedeutung wäre die Erstellung direkter, billiger Frachtsätze nach Serbien, Bulgarien, Rumänien und der Türkei. 7. Bei der rumänischen Regierung wäre die Aufhebung des 70 prozentigen Frachtzuschlages ab Giurgevo nach Bukarest und des in allen rumänischen Hafenstationen zu entrichtenden Hafenzolles zu beantragen. Dies müsste schon im Hinblicke auf die neuerdings in Betracht kommende Eiserne-Thor-Gebühr geschehen, wenn mit Zuhilfenahme der billigen Donaufrachten die Ausfuhr nach diesem Hinterlande gehoben werden soll. 8. Um dem ungarischen Wettbewerb in der Levante zu begegnen, müssten der österreichischen Donauschiffahrt billige und direkte Anschlussfrachten ab Galatz nach Odessa, Batum wie überhaupt nach den wichtigsten Levantehäfen gesichert werden. 9. Für Waaren, die von den wichtigeren Südbahnstationen Niederösterreichs nach Budapest versendet werden, sollen, wenn die Versendung bis Wien durch die Bahn und von da ab auf der Donau erfolgt, direkte Frachtsätze von der Aufgabestation bis Budapest erstellt werden.

— **Dienstjubiläum des Oberbauraths Zelinka.** Am 1. d Mts. fand die Feier des 50jährigen Dienstjubiläums des Direktors und Vorstandes des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes der Südbahn, Oberbauraths Zelinka, statt. Aus diesem Anlasse wurde Vormittags im Sitzungssaale des Direktionsgebäudes der Südbahn eine Festversammlung abgehalten, welcher der Präsident des Verwaltungsrathes, der Generaldirektor mit sämmtlichen Direktoren, ferner zahlreiche Oberbeamte und Beamte der Südbahn sowie Abordnungen des Bahnmeister- und Bahnwächterpersonals beiwohnten. Die Festrede hielt Oberinspektor Grund, welcher in schwungvollen Worten den reichbewegten Lebensgang des Jubilars schilderte. Zelinka begann seine dienstliche Laufbahn im Handelsministerium, in welches er vor 50 Jahren nach Beendigung der technischen Studien als Diurnist eintrat. Schon vier Jahre später nahm er thätigen Antheil an dem Ausbau der Kärntner Eisenbahn, nach deren Auflösung im Jahre 1859 er in die Dienste der Südbahn eintrat. In letzterem Jahre bereits ward ihm die Leitung des schwierigen Baues der Linie Klagenfurt-Villach übertragen. Vom Jahre 1871 an hatte Zelinka als Bahninspektor in Innsbruck die Umgestaltungsarbeiten auf der Brennerbahn zu leiten. In seine spätere Amtsthätigkeit als Bahninspektor in Graz fiel die Vollendung des zweiten Gleises auf der Strecke Wien-Triest, der Ausbau des Grazer Bahnhofs und die betriebstechnische Ausgestaltung der Graz-Köflacher Bahn, welche im Jahre 1878 in den Betrieb der Südbahn gelangte. Im Jahre 1885 zur Direktion nach Wien berufen, rückte Zelinka binnen acht Jahren zur Stelle eines Bahndirektors vor. Die gewaltigen Investitionen der Südbahn während der letzten Jahre wurden unter seiner Leitung durchgeführt. Nicht minder als die Verdienste seiner rastlosen Thätigkeit zierte jedoch den Jubilar, wie die Festrede ausführte, eine seltene Herzensgüte, die ihn die Liebe und Verehrung seiner zahlreichen Freunde und Schüler, seines tausendköpfigen Personals gewinnen liess. Diese Eigenschaft feierten auch die beiden folgenden Redner, ein Bahnmeister und ein Bahnwächter. Sodann ergriff der Generaldirektor das Wort, welcher die ausserordentliche Leistungsfähigkeit und das hohe Pflichtgefühl des Jubilars rühmte. Auch der Präsident des Verwaltungsrathes gedachte in warmen Worten der ausgezeichneten langjährigen Dienste, welche Zelinka der Südbahngesellschaft erwiesen. Die Feier endete mit der Ueberreichung eines Ehrengeschenkes.

— **Die Ausgestaltung des Bibliothekwesens im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten,** welche in Nr. 32 Jahrg. 1901 der „Oesterr. Eisenbahn-Ztg." vom Inspektor Sigismund Weill angeregt und in Nr. 92 S. 1424 Jahrg. 1901 d. Ztg. besprochen wurde, gibt dem Inspektor Ludwig Gall Veranlassung, in dem genannten Vereinsblatte des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten mit neuen und erweiterten Vorschlägen auf diesem Gebiete hervorzutreten. Er weist darauf hin, dass es dem geistigen Leben der im Klub vereinigten Beamtenkreise in hohem Grade förderlich sein werde, wenn durch die Einrichtung einer Bücherei, die nicht nur Fachinteressen diene, sondern auch allgemeine Bildungszwecke verfolge, gewissermaassen ein geistiger Mittelpunkt für wissenschaftliche und schöngeistige Bestrebungen der betheiligten Beamtenkreise geschaffen werde. Wie in England und Amerika durch die „public libraries" dem erhöhten Bildungsbedürfnisse unserer Zeit gedient werde, so sei jetzt in Wien durch den dortigen Volksbildungsverein eine „Centralbibliothek" geschaffen, welcher verschiedene grosse Büchereien, wie z. B. diejenige der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer und des juridisch-politischen Lesevereins, ihre reichen Bestände zur Verfügung gestellt haben. Dadurch sei es möglich gewesen, dass der Wiener Volksbildungsverein in dem von ihm aufgestellten Büchereiverzeichnisse seinen Mitgliedern Bücher in einer Anzahl von 180 000 Bänden anbieten könne. Was aber dieser Verein erreicht habe, werde auch für eine Vereinigung wie der österreichische Eisenbahnbeamtenklub erreichbar sein, der durch seine innere Verfassung und die Lebensstellung seiner Theilnehmer eine so hervorragende Gewähr zu bieten vermöge, und gewiss würden sich einem solchen gemeinnützigen Bestreben gegenüber auch andere Vereine und Anstalten entgegenkommend verhalten. Selbstredend werde der Klub zur Erreichung dieser Zwecke einen besonderen Büchereidienst einrichten müssen. Aber gerade eine Ausdehnung der Vereinsthätigkeit nach dieser Richtung hin müsse fördernd und belebend auf das gesammte Vereinsleben wirken und die Bethätigung eines regeren geistigen Verkehrs hervorrufen. Mit Leichtigkeit würden sich an allen grösseren Orten Lesezirkel und derartige Vereinigungen unter den Klubmitgliedern bilden, und die Vortheile, welche diese bieten, würden gewiss zahlreiche, bis jetzt dem Verbande fernstehende Fachgenossen zum Beitritte veranlassen. — Wir möchten dem noch hinzufügen, dass auch innerhalb der preussischen Eisenbahnbeamtenvereine

das Büchereiwesen seit Jahren ernste und eifrige Förderung erfahren und bereits zu recht erfreulichen Erfolgen geführt hat.

Ungarn.

— **„Pullmanwagen“ im Eilzugverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Einem Auftrage des Handelsministers entsprechend hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angeordnet, dass die auf den Hauptlinien ihres Betriebsnetzes verkehrenden Eilzüge womöglich ausschliesslich aus vierachsigen, mit Truckgestellen ausgerüsteten sogenannten Pullmanwagen, deren Gang ein sehr ruhiger und gleichmässiger ist, zusammengestellt werden. Um dem in stetiger Zunahme begriffenen Bedarf an solchen Wagen entsprechen zu können, wird bei Anlass der bevorstehenden Bestellungen in erster Linie auf Beistellung einer entsprechenden Anzahl von Pullmanwagen Bedacht genommen werden.

— **Der Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen** hat sich im Monat Januar d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres um 1 697 Wagenladungen gehoben, und zwar betrifft die Steigerung des Verkehrs hauptsächlich Steine, Stroh, lebende Thiere, Gerste und Stückgüter, während der Verkehr in Getreide, Kohle und Holz zurückgegangen ist.

— **Eilzugmaschinen für die ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen bei der Staatsmaschinenfabrik fünf Eilzug-Verbundlokomotiven sammt Tendern in Bestellung gebracht werden.

— **Abenteuer eines Eisenbahndiebes.** Ein Reisender, welcher in der Station Waitzen in den Schnellzug eingestiegen war und eine grössere Geldsumme in einer Tasche mit sich führte, schlief während der Fahrt ein. Als er zwischen den Stationen Garam-Berzencze und Körmöczbánya erwachte, bemerkte er den Abgang seiner Baarschaft. Sein Verdacht lenkte sich auf einen Mitreisenden, welcher dasselbe Wagenabtheil benutzt hatte. Als er auf den Fremden zutrat, der eben im Wagengang stand, riss dieser die Wagenthür auf und sprang aus dem in voller Fahrt befindlichen Eilzug. Der bestohlene Reisende sandte ihm einen Revolverschuss nach, traf ihn aber nicht. Man konnte vom Zug aus sehen, dass der Dieb sich mühsam aufrichtete und vom Bahndamm verschwand. Die Garam-Berzenczer Gendarmerie wurde von dem Vorfall verständigt und verhaftete den Dieb auf der dortigen Bahnstation, wo er Abends erschienen war, um eine Fahrkarte zu lösen. Es ist dies ein bekannter Taschendieb, auf dessen Ergreifung eine Belohnung gesetzt war.

Uebrige europäische Länder.

— **Lokalbahn Vezon-Peruwelz (Belgien).** Die Société Nationale des chemins de fer vicinaux in Brüssel beabsichtigt, am 5. März d. J. den Bau der Lokalbahnstrecke von Vezon nach Peruwelz im Submissionswege öffentlich zu vergeben. Die Kosten sind dem „Moniteur des Intérêts Matériels“ zufolge mit 177 089 Fr. veranschlagt.

— **Gotthardbahndirektor Fr. Wüest** ist am 15. d. Mts. am Herzschlag gestorben. Er war Mitglied des Nationalrathes und Stadtpräsident von Luzern. 1886 wurde er in den Verwaltungsrath, 1891 zum Mitglied der Direktion der Gotthardbahn gewählt, wo er das Hochbauwesen, die Enteignung und den „kommerziellen“ Dienst leitete. Schweizerische Blätter widmen dem unerwartet rasch Gestorbenen warme Nachrufe.

— **Neue Eisenbahnkonzessionen in Spanien.** Für die folgenden Strecken sind Eisenbahnkonzessionen der „Gaceta de Madrid“ zufolge ertheilt worden: 1. Zweiglinie zwischen Almadravillas und den Bahnlinien der Sur de Espana- und Sierra Alhamilla-Gesellschaft. 2. Eisenbahn zwischen Ojos Negros und Sagunto. 3. Eisenbahn zwischen der Station Portugalete und El Calero (im Bezirk von Santurce). 4. Eisenbahn mit einer Spurweite von 1 m von Escombrera de la Mina de San Miguel (in der Nähe von Gallarta) nach dem Aussenhafen von Bilbao mit Seitenlinien nach den Eisenbahnen von La Orconera, Galdames, Disputacion und Franco-Belga.

Fremde Welttheile.

— **Neuer Tunnelentwurf für Newyork.** Die Hindurchführung der Eisenbahnen von Westen (Hoboken, Newjersey) und von Osten (Long-Island) nach dem eigentlichen Newyork (Manhattaninsel) stellt sich beim Wachsen des Verkehrs immer mehr als Bedürfniss heraus. Nur bietet die Kreuzung der beiden, die letztgenannte Insel einschliessenden Gewässer, des Hudson- oder Northriver im Westen und des Eastriver im Osten, schwer zu überwindende Hindernisse. Besonders gibt der Hudson den Ingenіören zu denken. Er ist 1 bis 1,4 km breit, hat einen Schiffsverkehr, der 45,7 m lichte Höhe für eine Ueberbrückung verlangt, und sein bis auf grosse Tiefe schlammiger Untergrund ist sehr ungünstig für einen Tunnelbau. Hat doch auch der vor Jahren begonnene Hudsontunnel bisher nicht vollendet werden können (erst jetzt will man, wie in Nr. 12 S. 204 d. Ztg. mitgetheilt wurde, den Bau wieder aufnehmen), und die Versuche zur Finanzirung des grossen Brückenentwurfs von Gustav Lindenthal führten noch zu keinem erfolgreichen Ende.

Nun ist vor etwa zwei Jahren, wie „Eng. News & Am. Ry. J.“ (vom 19. Dezember 1901) berichtet, die Verwaltung der (östlichen) Long-Island-Bahn mit der der (westlichen) Pennsylvania-Bahn verschmolzen. Jetzt bietet sich eine bessere Möglichkeit zur Ausbildung der gemeinsamen Anlagen. Man kann eine tiefliegende Verbindungsbahn unter den beiden Strömen und der Manhattaninsel hindurchführen, welche im Mittelpunkt der Stadt eine Durchgangsstation erhält, während die End- und Betriebsbahnhöfe beiderseits in den Vorstädten verbleiben — ein Grundgedanke ähnlich dem der Berliner Stadtbahn. Ein solcher Entwurf liegt jetzt vor.

Die Station in Manhattan liegt im festen Felsen etwa 7,6 m unter Strassenhöhe. Sie soll im offenen Einschnitt ausgeführt werden. Ihre Gleise laufen in den eingleisigen, nebeneinanderliegenden Streckentunneln zusammen, welche dann nach Westen hin durch den Schlamm des Hudsonflussbettes getrieben werden müssen. Da aber die gusseisernen Tunnelröhren in dem weichen Schlamm durch die Last der Züge verdrückt werden könnten, beabsichtigt der mit dem Bau betraute Ingeniör Jacobs, die Tunnel durch ein paar eingebaute Träger zu versteifen. Diese sollen eine Länge von 45 m oder mehr haben und sich auf Pfeiler stützen, welche aus dem fertigen Rohr bis auf den Felsen hinab gesenkt werden. Diese „neue und noch nicht dagewesene“ Tunnelbauart ist von Jacobs zum Patent angemeldet worden. Die Tunnel erhalten 5,64 m Durchmesser. Die Tiefe, bis zu welcher ihre Stützpfeiler gesenkt werden müssen, überschreitet „wahrscheinlich“ das Maass, bis zu welchem jemals Druckluft angewendet ist. Unsere Quelle wird also wohl Recht haben, wenn sie hier ein „ausserordentlich schwieriges Stück von Ingeniörarbeit“ vermuthet.

Während unter dem Hudson zwei Tunnel zur Ausführung kommen sollen, sind unter dem Eastriver, „wo die Schwierigkeiten nur ein wenig geringer sind“, vier Tunnel durchzutreiben. Im ganzen sind ungefähr 11,25 km Tunnel in weichem Boden auszuführen, welche mit 5 000 000 ℳ für das Kilometer nicht zu hoch veranschlagt sein werden. Die im Felsen liegenden Tunnelstrecken werden wenig Schwierigkeiten bereiten.

Der Betrieb der Tunnelbahn soll selbstredend elektrisch erfolgen, und zwar für den Stadt- und Vorortverkehr mit Motorwagen nach dem System der Zugeinheiten, für den Fernverkehr durch Vorlegen elektrischer Lokomotiven vor die Züge. Zur Berechnung der Leistungsfähigkeit der Bahn ist eine Zugfolge von 2½ Minuten, also von 24 Zügen in der Stunde, angenommen.

Die Verzinsung des Baukapitals wird aus der Heranziehung von Verkehr, der bisher andere Wege gegangen ist, erwartet. Als Bauzeit werden mindestens drei Jahre in Aussicht genommen.

— **Bauten zur Verbesserung des Eisenbahnunterbaues** werden in Amerika jetzt vielfach ausgeführt. Theils handelt es sich dabei lediglich um den Ersatz unzulänglicher Eisenbrücken durch gewölbte, theils gleichzeitig um Hebung der Bahn zur Beseitigung der Wegeübergänge in Schienenhöhe. Wir wollen hier zwei bedeutende Ausführungen hervorheben, über welche „Eng. News & Am. Ry. J.“ (12. Dezember 1901, No. 50/24, und 19. Dezember 1901, No. 51/25) berichtet. Beide gehören der Pennsylvaniabahn an. 1. In Newbrunswick N. J. wird eine viergleisige eiserne Brücke über den Raritanfluss durch eine steinerne, gewölbte ersetzt, welche soviel höher wird, dass die beabsichtigte Hebung der sämmtlichen Gleise in der Stadt ausgeführt und eine vorhandene Drehbrücke beseitigt werden kann. Die neue Brücke wird 457 m lang, 17,37 m breit und erhält 21 Bögen. Sie wird zunächst für 2 Gleise gebaut, um Betriebsunterbrechungen vermeiden zu können. Die Arbeiten sind vergeben. 2. Bedeutender ist die zweigleisige Brücke über den breiten, aber flachen Susquehanna in Rockville Pa. Sie ist 1164 m lang und 15,5 m breit. Sie hat 48 Bögen von 21,34 m Spannweite und etwa 6,1 m Pfeilhöhe. Die Bögen, Zwickel und die Pfeiler-

verkleidung sind von natürlichem Stein, während das Füllmauerwerk aus Beton besteht. Bemerkenswerth sind die Lehrbögen, welche das Bogensegment ausfüllen und Bohlen-Fachwerkträger mit wagerechter unterer Gurtung darstellen. Sie wurden in der halben Brückenbreite für eine Anzahl Bögen errichtet. Nach Einwölbung wurden sie zunächst quer nach der anderen Brückenhälfte verschoben und dann nach der nächsten Bogengruppe gebracht. Hierzu dienten hölzerne, fahrbare Auslegerkrähne. Die Brücke ist jetzt im wesentlichen fertig und wird in Betrieb genommen werden, sobald die Gleisanschlüsse an den beiden Enden hergestellt sind.

— **Gewinnbetheiligung der Eisenbahner bei amerikanischen Bahnen.** Bei der Illinois Centralbahn ist, wie s. Zt. berichtet wurde, seit einigen Jahren ein System in Uebung, das den Arbeitern und Angestellten der Bahn ermöglicht, unter vortheilhaften Bedingungen Aktien der Bahn zu erwerben, so dass die Einrichtung als ein Gewinnbetheiligungssystem wirkt. Im Mai 1896 gab die Bahndirektion bekannt, dass zu Beginn eines jeden Monats der Kurs festgesetzt wird, zu welchem Arbeiter und Beamte Aktien der Illinois Centralbahn gegen ratenweise Lohnabzüge in der Höhe von mindestens 5 D. beziehen können. Der Arbeiter bekommt einen Antheilschein für die ihm gutgeschriebene Aktie auf seinen Namen und erwirbt damit bereits den Anspruch auf allenfalls fällige Dividenden. Die Einzahlungen der Aktienkäufer werden mit 4 % den Arbeitern und Angestellten verzinst, es sei denn, dass länger als zwölf Monate gar keine Einzahlung geleistet wird. Jeder Austretende hat das Recht, die eingezahlte Summe sammt Zinsen zurückzuziehen, oder aber die Antheilscheine der Aktien zu nehmen. Die auf den Namen der Einzahler lautenden Antheilscheine sind übertragbar und verkäuflich, so dass die Arbeiter und Angestellten jederzeit über ihre Einlagen verfügen können.

Der Erfolg dieser Einrichtung war nicht unbedeutend, da sämmtliche Klassen von Arbeitern und Bediensteten von ihr Gebrauch machten. Ende Juni 1900 waren 3 090 Aktien der Illinois Centralbahn, die voll bezahlt waren, im Besitze von Arbeitern und Beamten der Bahn und zwar durchschnittlich zu einem Anschaffungskurs von 98,13 D. für die Aktie, während der durchschnittliche Börsenpreis in dieser Zeit 116 D. betrug. Bis Ende Oktober 1900 waren bereits 211 weitere Aktien-Anzahlungen geleistet. Seither stieg der Kurs stark über pari, und die Einzahlungen für neue Aktien sind wohl deshalb nicht unerheblich zurück gegangen.

Die Direktion der Illinois Centralbahn ist zwar mit dem Erfolg ihrer Einrichtung sehr zufrieden, obgleich diese nicht in dem Grade als Gewinnbetheiligungssystem wirkt, wie man dachte. Die Arbeiter und Angestellten fassen die Einrichtung mehr als eine Sparkasse auf; um eine Interessengemeinschaft zwischen Arbeitern und Unternehmern herzustellen, ist die Einrichtung zu wenig wirksam, zumal die Antheilscheine und Aktien leicht sofort verkäuflich sind. Im Falle eines Lohnkampfes können die Interessen, die sich an den Aktienbesitz der Arbeiter knüpfen, unmöglich jene einer etwa durchzusetzenden Lohnsteigerung überwiegen; zu diesem Zwecke müsste ein viel beträchtlicherer Theil der Aktien in Händen der Arbeiter und Angestellten sein, während jetzt kaum 10 % der Arbeiterschaft am Aktienbesitze betheiligt sind. Die Eisenbahngesellschaft hat dabei, abgesehen von der Betheiligung eines Theiles der Arbeiter an den Dividenden, immerhin den Vortheil, einen Bruchtheil der Aktien in meist festen Händen von kleinen Besitzern zu wissen, wodurch sie dem Börsenspiel entzogen werden.

Dem Beispiele der Illinois Centralbahn folgend, hat die Great Northernbahn kürzlich 10 000 Stück ihrer Aktien im Werthe von 1 000 000 D. zur Uebergabe an die Great Northern Employee's Investment Association bestimmt, die den Angestellten und Arbeitern der Bahn gegen Anzahlung von 10 D. und ratenweise Tilgung gleichfalls Aktienantheilscheine gibt, wobei die Einzahler 7 % als Dividende erhalten, die ihnen vierteljährlich ausbezahlt wird; doch wird dieser Vortheil nur Arbeitern und Angestellten der Bahn eingeräumt, die wenigstens drei Jahre in Diensten der Bahngesellschaft stehen und nicht mehr als 3 000 D. Jahresgehalt beziehen. Die Einzahler können ihre Einlagen mit den fälligen Dividenden jederzeit zurückziehen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Dezember 1900 für den Güterverkehr eröffnete Zweigbahn von der Linie Tilburg-belgische Grenze nach Görle — 3,537 km —, welche von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen betrieben wird, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 46 vom 6. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die schweizerischen Bundesbahnen, die Gotthardbahn, die belgische und dänische Staatsbahn, die französische Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sowie die Orléansbahn, betreffend Antrag der französischen Ostbahn wegen Theilnahme der Orléansbahn an dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. I 47 vom 6. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. II 33 vom 4. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die Stellung von Preisaufgaben (abgesandt am 12. Februar d. J.).

Nr. II 36 vom 31. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ueberprüfung der Vorbemerkungen zum Radstandsverzeichniss, Begleitschreiben zum Protokoll der in Regensburg am 30. Januar d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 12. Februar d. J.).

Nr. II 46 vom 7. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Vorberathung der Frage, betreffend die Anbringung von Beklebungen an den Wagen zur Aufnahme von Uebergangszetteln, Begleitschreiben zum Protokoll der in Regensburg am 29. Januar d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 13. Februar d. J.).

Nr. II 49 vom 11. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Aufstellung von Vorschriften über die Bauart der Schnellzugwagen, Begleitschreiben zum Protokoll — Nr. 1 — der in Regensburg am 29. Januar d. J. abgehaltenen Unterausschusssitzung (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Nr. II 50 vom 13. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge sowie der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 17. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Berichtigung des Tarifnachtrages V.

In dem Nachtrag V, gültig vom 1. Januar 1902, zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 hat es auf Seite 7 in der mit †) bezeichneten Fussnote, ferner auf Seite 14 im Ausn.-Tarif Nr. 1 in der unter [2]) befindlichen Anmerkung statt Olmütz Stadt zu heissen Olmütz St. B.

Wien, am 11. Februar 1902. (472)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Norddeutsch-galiz.-südwestruss. Grenzverkehr.

Theil II, Heft 2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.
(Druckfehlerberichtigung.)

Im Nachtrag II zu obigem Tarife ist auf Seite 10 in der Rubrik Brody (Bhf.) trs. bei der Station Erlau der Schnittfrachtsatz B von 150 auf 140 ₰ für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 12. Februar 1902. (473)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Dienstbeschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Seckerwitz.

Vom 1. April 1902 ab wird der Thierverkehr für die an der Strecke Jauer-Rohnstock gelegene Haltestelle Seckerwitz auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt. Die Ver- und Entladung von Grossvieh ist ausgeschlossen.

Breslau, den 15. Februar 1902. (474)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Einstellung des Güterverkehres nach Triest wegen allgemeinen Arbeiterausstands.

Wegen allgemeinen Arbeiterausstands in Triest können vom 14. Februar l. J. angefangen bis auf weiteres Güter (mit Ausnahme von Eilgütern, Lebensmitteln, Bier und lebenden Thieren) für Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahnen und Triest Freihafen nur nach Maassgabe der im § 55 (2) des Betriebsreglements festgesetzten Beschränkungen übernommen werden.

Bereits aufgenommene, sowie im Rollen begriffene Güter nach Triest werden den Absendern zur Verfügung gestellt werden. Für solche Güter ruht gemäss § 63 (b) des Betriebsreglements beziehungsweise § 6 (7) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr die Lieferfrist bis zur Beendigung des Arbeiterausstandes beziehungsweise Wiederaufnahme des Gesammtgüterverkehres nach Triest.

Wien, am 14. Februar 1902. (475)
Die Generaldirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Wegen allgemeinen Arbeiterausstands in Triest können vom 14. Februar l. J. angefangen bis auf weiteres Güter, mit Ausnahme von Eilgütern, Lebensmitteln, Bier und lebenden Thieren, für Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahnen und Triest Freihafen nicht mehr übernommen werden.

Wir ersuchen, die Dienststellen entsprechend anzuweisen.

Wien, am 14. Februar 1902. (476)

4. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Tarif-Theil II, Heft 1.

Die am 20. Februar d. J. in Kraft tretenden Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 C (Chlorkalium) und 14 D (Kalisalze zum Düngen) zwischen Salzungen K. E. D. E. einerseits, Marchegg St. E. G. andererseits finden in gleicher Höhe auch Anwendung auf Marchegg K. F. N. B.

Breslau, den 16. Februar 1902. (477)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif.

Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 9 c (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach Asien usw.) wird vom 20. d. Mts. ab auf sämmtliche aussereuropäischen Länder ausgedehnt.

Zu demselben Zeitpunkte wird die Station Singen der badischen Staatsbahn in diesen Ausnahmetarif als Versandstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 13. Februar 1902. (478)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ab 1. März d. J. wird die Station Carthaus i/Westpr. als Versandstation in den Ausnahmetarif des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehrs für Mergel zum Düngen einbezogen.

Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 12. Februar 1902. (479)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif tritt für den Verkehr mit den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn in der Zeit vom 17. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember 1902 für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Wegebaustoffe und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (480)

Königsberg i/Pr., den 14. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. März d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 2 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 C (Chlorkalium usw.) in Kraft:

	für 100 kg
Von Aschersleben K. E. D. M. nach Hrastnigg S. B. . .	a) 216 ₰
	b) 236 „

Breslau, den 13. Februar 1902. (481)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. tritt ein Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien in Kraft.

Durch dasselbe werden die Stationen Kempten, Marktredwitz, Rosenheim und Weissenburg a/S. der bayerischen Staatsbahn sowie Mühlburg der badischen Staatsbahn in die Abtheilung 1 g für Alteisen, ferner Zornhof der elsass-lothringischen Bahnen, Limburg i/Nassau und Rath der preussischen Staatsbahnen in sämmtliche Abtheilungen des Eisentarifs aufgenommen.

Das Ergänzungsblatt ist gratis von der hiesigen Drucksachenkontrole zu beziehen.

Weitere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 13. Februar 1902. (482)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Salzungen der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 10 für rohe Kalisalze usw. des Hefts 6, Theil II A (Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg) vom 1. April 1901 mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

			Frachtsätze für 1000 kg in Franken
Salzungen	Fentsch	Grenze	11,80
	Amanweiler	„	11,80
	Novéant	„	11,80
	Chambrey	„	11,70
	D. Avricourt	„	11,70
	Alt-Münsterol	„	12,50

Im Verkehr mit Paris (Douane, La Villette und Reuilly) ist die direkte Abfertigung auf Grund vorstehender Frachtsätze jedoch nicht zulässig.

Strassburg, den 14. Februar 1902. (483)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Expressgutverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Mainz Hptbhf. und Mainz Neuthor, Mombach und Worms des Dir.-Bezirks Mainz einerseits und den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn andererseits ermässigte Expressgutfrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 14. Februar 1902. (484)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. treten an Stelle der gleichartigen Tarife vom 1. Dezember 1898 neue Ausnahmetarife für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien
1. nach Deutschland,
2. nach Belgien und den Niederlanden,
3. nach England

in Kraft.

Die wesentlichsten Aenderungen gegenüber den bisherigen Tarifen bestehen darin, dass der Tarif zu 3 über den Gotthard, Brenner und Modane gilt, die Jahresmenge für die Erlangung der Vertragstaxen von 1000 auf 800 Wagen herabgesetzt wird und die ermässigten Taxen

für Jahresmengen bei allen 3 Tarifen erst nach Erfüllung der Verträge im Rückvergütungswege gewährt werden.

Ausser einigen Ermässigungen treten auch unbedeutende Erhöhungen ein.

Die neuen Tarife können etwa vom 20. März d. J. ab zum Preise von je 0,80 ℳ von unserer Drucksachenkontrole hier bezogen werden. In der Zwischenzeit ertheilt das Abrechnungsbüreau des deutsch-italienischen Verbandes in Strassburg nähere Auskunft.

Strassburg, den 12. Februar 1902. (485)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Verband.

In den folgenden Ausnahmetarifen: 1 d für amerikanische Hölzer, 9 für Eisen der Spezialtarife I und II, 10 für Getreide, 10 a für Reis, 12 für Crin d'Afrique, 13 für Blei in Blöcken, 15 für Palmöl, 18 für Sprit und Spiritus und 24 für Güter belgischer oder holländischer Herkunft des Tarifheftes 4 (Reichsbahn-Baden) tritt für den Verkehr zwischen den Strassburger Bahnhöfen und Basel (bad. Bahn) transit, sowie für den Verkehr zwischen Kehl transit Wasserweg und Basel (Reichsbahn) transit mit Wirkung vom 1. März 1902 eine Erhöhung der Frachtsätze um 1 ₰ für 100 kg ein.

Strassburg, den 9. Februar 1902. (486)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

An Stelle der im Nachtrage IX angegebenen Frachtsätze für die Beförderung von Romancement in Ladungen von 10 000 kg von Kiefersfelden und Kufstein nach Nussdorf und den Wiener Bahnhöfen gelangen mit Gültigkeit vom 15. Februar bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember l. J. neue ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 11. Februar 1902. (487)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Königshuld des Direktionsbezirks Kattowitz in die Stationsgruppe Groschowitz usw. aufgenommen.

Altona, den 12. Februar 1902. (488)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Der allgemeine Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. März 1895 (letzte Ausgabe vom 1. August 1900) bleibt im Verkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Militäreisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn über den 30. April d. J. hinaus auf weitere fünf Jahre bis einschliesslich den 30. April 1907 in Kraft. Seine neue Fassung enthält neben einigen anderen Aenderungen vereinfachte Anwendungsbedingungen. Näheres hierüber ist beim Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Hinsichtlich des Beitritts anderer als der genannten Bahnen zu dem neuen Tarif bleibt weiteres vorbehalten.

Berlin, den 17. Februar 1902. (489)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.

Am 1. April d. J. wird zum Kohlentarif Nr. 14 vom 1. April 1899 eine anderweite Schnitttafel A herausgegeben, welche erhöhte Entfernungen ab den deutschen Versandstationen und zum Theil um 1 bis 2 Cts. für 100 kg erhöhte Frachtsätze enthalten wird.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (490)

St. Johann-Saarbrücken, 14. Febr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Bischofsgrün der bayerischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 13. Februar 1902. (491)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. Februar d. J. wird die Station Dortmund Hafen in den Ausnahmetarif 11 (A und B) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle Dortmund Hafen zu erfahren.

Elberfeld, den 14. Februar 1902. (492)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. werden die Stationen Blankenburg b/Berlin, Buch und Seegefeld des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstationen in den im Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif 9, Klasse II für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 12. Februar 1902. (493)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Beförderung von Kreide, rohe, auch in Stücken, gemahlen oder geschlemmt, auch Wienerkalk und Wienerweiss in Ladungen von 10 000 kg von Mitterweissenbach und Steeg nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 13. Februar 1902. (494)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Für Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriketts, unverpackt kommen im rheinisch-nassau-bayerischen Verkehr auch bei Verkehrsleitung über Gemünden die Sätze des Rohstofftarifs zur Anwendung.

München, den 13. Februar 1902. (495)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 20. d. Mts. wird die Station Grabowhöfe der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in die — Frachtsätze für Sendungen von mindestens 45 t enthaltende — Abtheilung B des Ausnahmetarifs 6 vom 1. Mai 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 11. Februar 1902. (496)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. April d. J. ab treten die nach Station Lagerhof bei Gesundbrunnen, Berlin, im Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 nebst Nachträgen vorgesehenen Frachtsätze ausser Kraft.

Essen, den 10. Februar 1902. (497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Vom 1. März d. J. ab wird die Station Friedland Ndr.-Schl. des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 20 für Garne und Baumwollgewebe etc. (Tarifhefte 3 und 4) einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die in diesem Ausnahmetarife für die Station Dittersbach bestehenden Sätze zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 13. Februar 1902. (498)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif, Hefte A, B und C Anhang, Ausnahmetarif 14 und deutsch-belgischer Gütertarif, Ausnahmetarif 9, für Eisen und Stahl.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird in dem Waarenverzeichnisse der Abtheilung a die Position „grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet usw." geändert wie folgt:

„Façonstücke, gegossen, geschmiedet oder gepresst,
a) von 100—2 000 kg Gewicht das Stück, wenn roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur theilweise verpackt,
b) über 2 000 kg Gewicht in beliebiger Bearbeitung und Verpackung."

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 14. Februar 1902. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Ahlen und Vorhelm einerseits und Bergheim, Blomberg, Himmighausen, Lügde, Pyrmont, Schieder und Steinheim andererseits im Gütertarif für die Gruppe IV (Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster) ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.
Hannover, den 13. Februar 1902. (500)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 15. Februar d. J. ab wird die an der Strecke Bromberg-Inowrazlaw gelegene Haltestelle Gr.=Neudorf des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 11. Februar 1902. (501)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der im oben bezeichneten Verband theilweise eingeführte Ausnahmetarif für Eis auf den Verkehr mit den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft ausgedehnt.
Frankfurt a/M., den 13. Februar 1902. (502)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auch im nordostdeutsch-sächsischen Verkehr Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe befördert.
Bromberg, den 11. Februar 1902. (503)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Glas und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege resp. Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Podebrad nach Tetschen Oe. N. W. B. transit	78 ₰	59 ₰
Von Polna=Stecken nach Tetschen Oe. N. W. B. transit	129 ₰	88 ₰

Wien, am 11. Februar 1902. (504)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages I zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Wien=Pottendorf-Wr.=Neustädter Bahn.

Dieser mit 1. März 1902 zur Hinausgabe gelangende Nachtrag enthält die lokaltarifmässigen Eil- bezw. Frachtgutsätze für die Stationen Dömötöri, Kis=Szabadka und Vasvar, dann für die Güterverladestelle Peugen sowie Druckfehlerberichtigungen.
Wien, am 14. Februar 1902. (505)

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbefugniss für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte etc. in dem Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea.

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1902 wird die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Oelsaaten in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea rücksichtlich des Tarifes für den galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1900 und Heft 4 vom 1. Januar 1901 bewilligt. Demgemäss ist das „Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen" auf Seite 38 des Tarifheftes 1 resp. Seite 9 des Tarifheftes 4 wie folgt zu ergänzen:

Reexpeditions-station	Einlagerungs-stellen	Einlagbare Güter	Position der Güterklassifikation des Tarif-Theiles I	Verfrachtungs-quantitäten von mindestens Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
Kolomea	Lagerhaus der Firma Rubin Barschach	Getreide und Hülsenfrüchte .	G—9	10 000
		Mahlprodukte und Mehl . .	M—4	
		Oelkuchen und Oelkuchenmehl	O—6	
		Oelsaaten . . .	O—7	

Wien, am 11. Februar 1902. (506)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarif.

Mit 1. April 1902 tritt der Nachtrag II zu der vom 1. Januar 1901 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen des Inhaltsverzeichnisses und der Abschnitte B, C und F des Tarifes.
Preis des Nachtrages II: 20 Heller.
Wien, am 12. Februar 1902. (507)

Für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen werden in der Zeit vom 20. d. Mts. bis 31. Dezember d. J. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (für Wegebaustoffe) berechnet.
Neuruppin, den 15. Februar 1902. (508)
Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April d. J. an tritt eine Erweiterung der im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil I zu § 11 der Verkehrsordnung gebrachten Zusatzbestimmungen unter V C über Fahrpreisermässigungen für mittellose Kranke (usw.) ein. Danach werden Mitglieder von Krankenkassen im Sinne der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Krankenversicherung der Arbeiter und von Knappschaftskrankenkassen, die von diesen Kassen in Heilanstalten oder nach Erholungsorten (auch Bädern und Kurorten) oder zur ambulatorischen Behandlung in öffentlichen Kliniken oder öffentlichen Krankenhäusern entsandt werden, in der dritten Klasse aller Züge befördert: bei einfacher Fahrt zum halben Personenzugpreise, bei Hin- und Rückfahrt zum halben Rückfahrkartenpreise. Soweit für einzelne Verbindungen nur Fahrkarten „für alle Züge" bestehen, beschränkt sich die Ermässigung auf die Hälfte des Preises dieser Karten. Gleichzeitig werden die im sächsischen Personentarife, Theil II enthaltenen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung unter V D über Fahrpreisermässigungen für Mitglieder von Krankenkassen aufgehoben. Hierdurch treten Tariferhöhungen ein, worüber die Verkehrskontrole I hier, Strehlenerstr. 1, Auskunft ertheilt. Die Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.
Dresden, am 15. Februar 1902. (509)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Die im Nachtrag IV zum Tarif der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll enthaltenen Bestimmungen für den Personen-, Gepäck- und Thierverkehr, sowie die im Anhang zum Tarif der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn enthaltenen bezüglichen Bestimmungen für den Wechselverkehr mit Stationen der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll treten bis auf weiteres nicht in Kraft.
Braunschweig, den 12. Februar 1902.
Die Direktion (510H&V)
der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

7. Verdingungen.

Die Lieferung und fertige Aufstellung zweier Schiebebühnen mit versenktem Gleise und elektrischem Antrieb, 16,150 m Fahrschienenlänge, Normalkonstruktion der preussischen Staatseisenbahnen, Blatt 42—49, jedoch mit Abweichung für elektrischen Antrieb, nach besonderer Skizze, für den Rangirbahnhof Dortmund soll vergeben werden.

Besondere Lieferungsbedingungen nebst Angebotformularen und Zeichnungen Blatt 42—49 (letztere, soweit der Vorrath reicht) sind vom Herrn Eisenbahnsekretär Peus hierselbst (Hamburger Strasse 30) gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 21 ℳ (nicht Briefmarken) zu beziehen. Bei portofreier Rücksendung der Zeichnungen werden 20 ℳ durch Postanweisung zurückvergütet, falls der Zuschlag nicht ertheilt wird.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 8. März d. J., Vorm. 11 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter stattfindet.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 12. Februar 1902. (511)
Königl. Eisenb.-Maschinen-Inspektion.

Verdingung
der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Futtermauern und Wegebefestigungen einschliesslich der Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn-Neubaustrecke von Celle nach Schwarmstedt (176 000 cbm Bodenbewegung, 153 000 qm Böschungsflächen, 4 305 a Rodungsflächen, 65 600 qm Wegebefestigungen, 698 cbm Grundwerkaushub, 702 qm Spundwände, 654 cbm Mauerwerk und Beton, 25 cbm Werksteine usw.).

Termin: Montag, den 17. März 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Celle, Schackstrasse 12. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Celle, nur von der letzteren, bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 11. Februar 1902. (512)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1902/1903 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:
„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“ sind bis spätestens am 1. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1902. (513)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, maschinentechnisches Büreau.
Eichwald.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Etatsjahr 1902 für die königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

A. 60 000 kg Zinn in Blöcken, 6 000 kg Antimon, 41 000 kg Blockblei, 11 600 kg Walzblei, 6 600 kg Zink, 15 000 kg Zinkblech.

B. 5 790 kg Eisendraht, 3 740 kg Stahldraht, 3 000 St. Sprungfedern, 3 200 St. Schmierkissengestelle ohne Polster, 1 415 kg Stahlblech, 18 282 Tafeln Weissblech, 780 qm Drahtgewebe, 9 120 m Draht- und Halfterketten, 45 900 St. eis. und mess. Ringe, 69 900 kg Drahtstifte, 6 000 St. Knopfnägel, 550 kg Pfundnägel, 2 925 000 Splinte, 185 500 kg Kesselniete, 2 140 000 Blechniete, 7 484 000 Holzschrauben, 42 000 Stück Schlüsselschrauben, 296 000 St. eis. Unterlagsscheiben.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 4. März 1902 zu A Vormittags 10 Uhr, zu B Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr. Zuschlagsfrist für Zinn und Antimon bis 7. März 1902, für die übrigen Materialien bis 27. März 1902.

Die Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 50 ₰ für A, 80 ₰ für B vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12. Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden. Das Material, für welches Bedingungen gewünscht werden, ist dabei genau zu bezeichnen.

Hannover, den 14. Februar 1902. (514)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Signalfahnen, Packmeistertaschen, Laternenriemen, Laternenbrustleder, Riemen zu Signalhörnern, Armbinden und Dienstauszeichnungen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 10. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstr. Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. k. Mts.

Magdeburg, den 12. Februar 1902. (515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 491 Stück Weichenlaternen soll verdungen werden. Bedingungen, Zeichnung und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch vom demselben gegen portofrei Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 8. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. März 1902.

Magdeburg, den 13. Februar 1902. (516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppe A IX, X und XI für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

75 000 Stück Lampencylinder, 11 900 Stück Aufsatzgläser,
11 000 Stück Einsatzgläser, 10 300 Stück Standgläser, 15 000 Stück Korke mit Glasröhrchen, 35 300 Stück Zinkpole, 36 000 Stück Kupferpole, 3 000 Stück Verbindungsklammern,
40 000 kg Kupfervitriol, 4 950 kg Bittersalz, 166 500 Rollen Papierstreifen zu Telegraphenapparaten und 3 350 Rollen Papierstreifen zu Registrirapparaten.

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1902 in der Zeit vom 1. April 1902 bis Ende März 1903 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 6. März 1902, Vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abtheilung M. hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss. Zuschlagsfrist bis zum 22. März 1902.

Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotbogen werden zum Preise von 1 ℳ von dem obengenannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst **Postanweisung** ohne Bestellgebühr, **nicht in Briefmarken**, einzusenden.

Hannover, den 15. Februar 1902. (517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des südlichen Theiles der Unterführung der Teichstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 28. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ in baar bezogen werden.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 14. Februar 1902. (518)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 10 ausgemusterten Lokomotiven, 3 Tenderwasserkasten und 74 Eisenbahnwagen
am Sonnabend, den 8. März 1902, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnfahrzeuge“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 13. Februar 1902. (519)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Offene Stellen.

Zugrevisor
(Fahrkarten-Kontroleur)
wird gesucht für eine über 50 km lange Nebenbahn.

Derselbe muss den Eisenbahnbetriebsdienst genau kennen und möglichst Zugführer gewesen sein.

Meldungen mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen sind zu richten an die Expedition dieser Zeitung unter **E. S. 909.** (520)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 16. 22. Februar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Direkte Viehbeförderungskurse.
Sicherung der Eisenbahnbezüge.
Die württemberg. Nebenbahnvorlage in der Kammer der Standesherren.
Vereinfachung des Abrechnungswesens im Güterverkehr.
Nachrichten:
Deutschland: Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Ausnahmetarif für Düngemittel. — Das Kleinbahnwesen in der preuss. Nebenbahnvorlage. — Aenderung der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands. — Behandlung ausbesserungsbedürftiger Wagen bei den preuss.-hess. Staatsbahnen. — Schweizerischer Expresszug. — Krankenkontrole bei den Betriebskrankenkassen der preuss. Staatsbahnverwaltung. — Diensttelegrammverkehr mit Frankreich. — Schlesische Eisenbahninteressen. — Nothstandstarif für Futter- und Streumittel. — Melde- usw. Verfahren bei fehlenden usw. Gepäckstücken und Gütern. — Ueber die allgemeine Lage der Eisen- u. Kohlenindustrie. — Obstverkehr auf den württemberg. Staatsbahnen im Herbst 1901. — Strassenbahnen Deutschlands. — Eisenbahn-Bauinspektor z. D. Georg Albrecht †. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Zur Verstaatlichung der österr. Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft. — Der Budgetausschuss über den Staatsbahnbetrieb. — Die böhmische Braunkohlenausfuhr. — Oberösterr. Lokalbahnprojekte. — Wiedereröffnung des Güterverkehrs in Triest.
Ungarn: Refaktien der ungar. Staatsbahnen. — Gebührenfreie Beförderung von Diensttelegrammen. — Budgetvoranschlag der königl. ungar. Staatseisenbahnen für das Jahr 1902. — Statistische Daten über den Stand und die Betriebsergebnisse der ungar. Eisenbahnen im Jahre 1900 und die Hauptergebnisse in den Jahren 1891 bis 1900. — Personalnachrichten.
Uebrige europäische Länder: Centralbahnhof in Brüssel. — Arbeiterabonnements auf den belgischen Staatsbahnen. — Die Nebenkosten auf den französ. Eisenbahnen. — Unfälle und Entschädigungen auf den französ. Eisenbahnen. — Die Weiterführung der Orléansbahn innerhalb Paris und der neue Bahnhof am Quai d'Orsay. — Schweizer. Bundesbahnen.
Allgemeines.
Amtliche Bekanntmachungen.

Direkte Viehbeförderungskurse.

Bei der Verfrachtung von lebendem Vieh spielen die Beförderungsverhältnisse eine wichtige Rolle, und es haben deshalb die Verfrachter, wie auch die Empfänger an einer günstigen Fahrplangestaltung ein hervorragendes Interesse.

Für Geschäftsabschlüsse, namentlich bei schnell abzuwickelnden Geschäften, wie z. B. auf Märkten, ist es von Wichtigkeit, dass die Fahrpläne über die Viehbeförderung im vorhinein bekannt sind und dass bei Verkaufsabschlüssen mit der Gestaltung der Beförderung und deren Dauer bereits gerechnet werden kann. Insoweit hierbei Personenzüge in Frage kommen, ist ausserdem die Kenntniss der eisenbahnseitigen Bestimmung, ob die Beförderung mit oder ohne Zuschlag erfolgt und in welcher Höhe der Zuschlag zur Berechnung kommt, von besonderem Werth.

Mit Rücksicht auf die besonderen Bedürfnisse des Viehverkehres bestimmt denn auch die Eisenbahn-Verkehrsordnung, dass die Eisenbahn bekannt zu machen hat, mit welchen Zügen die Beförderung von lebenden Thieren erfolgt.

Dieser Vorschrift wurde bisher in der Weise entsprochen, dass die Eisenbahnverwaltungen Beförderungsübersichten für die Viehbeförderung innerhalb der eigenen Bahngebiete aufgestellt und diese durch besondere Aushängebogen oder auch durch Aufnahme in die jeweiligen Beförderungsvorschriften und Bekanntgabe in den Amtsblättern dem Publikum zur Kenntniss gebracht haben.

Aus diesen Bekanntmachungen ist in der Regel zu entnehmen, welche Personenzüge überhaupt zur Viehbeförderung zugelassen sind (die Güterzüge sind meist ohne Beschränkung für die Viehbeförderung benutzbar), wie viele Viehwagen bei den einzelnen Zügen befördert werden können, ob sie mit Bremsen versehen sein müssen, ob die betreffenden Züge nur gegen Bezahlung des tarifmässigen Zuschlages benutzt werden können usw. Es enthalten also diese Bekanntmachungen für den Nahverkehr die nothwendigsten Angaben und sie erscheinen für diesen Verkehr ausreichend, weil ja etwa weiter erforderliche Aufschlüsse jederzeit auf den Eisenbahnstationen erholt werden können.

Für den Fernverkehr dagegen geben diese Bekanntmachungen entweder gar keinen oder nur in sehr beschränkter Weise Aufschluss, und es wird dies um so unangenehmer empfunden, als auch die einzelnen Eisenbahnstationen mangels der nöthigen Behelfe nicht in der Lage sind, über die Gestaltung der Beförderung auf fremden Bahnen Auskunft ertheilen zu können.

Während nun beispielsweise im Güterverkehr die Forderungen der Interessenten in transportdienstlicher Hinsicht allgemein auf eine Abkürzung der Transportdauer abzielen, spielt dieses Moment bei Erörterung der Transportfrage für die Viehbeförderung eine mehr untergeordnete Rolle, denn die für die Viehbeförderung vorgesehenen Verbindungen genügen im allgemeinen den Anforderungen, die in Bezug auf Transportdauer billigerweise gestellt werden können. Im Viehverkehr handelt es sich also neben der Ausbildung bestimmter Kurse hauptsächlich darum, dass die Interessenten in die Lage versetzt werden, sich selbst jederzeit über die bestehenden Verbindungen orientiren und die ihnen am meisten zusagenden Kurse selbst wählen zu können. Auch erscheinen die nothwendigsten Angaben über die tarifarischen Verhältnisse, die Angabe der kilometrischen Entfernungen usw. sowie die Bezeichnung jener Züge, die nur gegen Bezahlung eines besonderen Zuschlages zur Viehbeförderung benutzt werden können, erforderlich, damit auch über die Transportkosten im vorhinein eine Berechnung aufgestellt werden kann.

Einem so weitgehenden Bedürfnisse könnte eigentlich nur durch Aufstellung eines allgemeinen Viehbeförderungskursbuches Genüge geleistet werden. In dieser Erkenntniss streben die interessirten Kreise denn auch seit längerer Zeit schon die Herausgabe eines solchen Behelfes seitens der Eisenbahnverwal-

tungen an. Auch die Eisenbahnverwaltungen haben ihrerseits schon Stellung zu dieser Frage genommen, und zwar wurde die Angelegenheit bereits vor Jahren im deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande behandelt. Nach Mittheilungen in der Fachpresse konnte damals nicht die Ueberzeugung gewonnen werden, dass die Schaffung eines allgemeinen Viehbeförderungskursbuches Bedürfniss sei. Die aufgerollte Frage sei aber hauptsächlich aus dem Grunde fallen gelassen worden, weil man bei der näheren Behandlung des Gegenstandes erkannt habe, mit welch' grossen, ja geradezu unüberwindlichen Schwierigkeiten es verbunden sei, ein den allgemeinen Anforderungen des Viehverkehres genügendes Kursbuch zu schaffen.

Ende der 90er Jahre wurde die Frage der Erstellung eines allgemeinen Kursbuches für den Viehverkehr seitens der Centralstelle der preussischen Landwirthschaftskammern neuerdings aufgegriffen, und zwar hat sich diese Stelle an das Reichseisenbahnamt gewandt mit der Bitte, es möchte das genannte Amt die Erstellung und Herausgabe eines Kursbuches für den Viehverkehr auf den deutschen Eisenbahnen veranlassen. Ob und in wie weit das Reichseisenbahnamt dem gestellten Ansuchen entsprechen wird, kann nicht vorausgesagt werden; die Bearbeitung eines allgemeinen Viehkursbuches begegnet indessen heute noch denselben Schwierigkeiten, wie beim ersten Versuch, und die glückliche Lösung dieser Aufgabe würde mit grossen Mühen verbunden sein.

Wenn nun der deutsche Verkehrsverband s. Zt. nicht die Ueberzeugung von der unbedingten Nothwendigkeit eines allgemeinen Kursbuches für die Viehbeförderung gewinnen konnte, so haben die Verhältnisse inzwischen sich doch wesentlich verändert; an der Bedürfnissfrage, d. h. an einer unbedingt nothwendigen Verbesserung der derzeitigen Verhältnisse durch Aufstellung bestimmter Kurse und Bekanntgabe derselben an die Interessenten, wird bei den heutigen weitverzweigten und lebhaften Handelsbeziehungen auf dem Gebiete des Viehverkehres nicht mehr gezweifelt. Dagegen ist die Frage immer noch offen, ob es denn praktisch überhaupt möglich sei, ein übersichtlich angeordnetes, allen Anforderungen entsprechendes Viehbeförderungsbuch zu schaffen.

Bei Erörterung dieser Frage halte ich zunächst die Bezeichnung „Kursbuch" für wenig glücklich gewählt und ich erblicke hierin ein Moment, das dem Gedeihen der Sache sehr abträglich sein kann. Wenn man von einem Kursbuch für die Viehbeförderung spricht, so ist man zu sehr geneigt, die für den Personenzugverkehr bestehenden Kursbücher als Muster zu nehmen, und es gewinnt dadurch zu leicht die Vorstellung Raum, als müsste ein solches Buch alle für die Viehbeförderung überhaupt in Frage kommenden Beförderungsgelegenheiten enthalten. Wollte man aber das Viehkursbuch auf so breiter Grundlage aufbauen, dann würde ein sehr umfangreiches, wenig handliches und auch wenig übersichtliches Buch entstehen, das den gestellten Anforderungen schon aus diesen Gründen nicht genügen könnte. Fragt man sich nun, ob denn überhaupt ein Bedürfniss bestehe, alle der Viehbeförderung zugängigen Züge in einem Kursbuch aufzuführen, so wird diese Frage zu verneinen sein. Man wird bei näherem Zusehen erkennen, dass die sehr grosse Zahl von Verbindungen, die nur dem Lokalverkehr, d. i. dem Nahverkehr dient und die für den Durchgangsverkehr gar nicht in Betracht kommt, in einem solchen Buche nicht zu erscheinen braucht. Die Interessenten des Nahverkehrs bedürfen eines solchen Buches nicht, sie können sich, wie schon erwähnt, die nöthigen Aufschlüsse aus den jetzt schon bestehenden Veröffentlichungen und durch Anfrage bei den Stationen erholen.

Ganz anders liegen die Verhältnisse für den Fernverkehr; hier thut eine übersichtliche Darstellung der für die Viehbeförderung benutzbaren Züge dringend noth. Nur sollte man nicht von einem Kursbuch für die Viehbeförderung sprechen, sondern man sollte vielleicht die in einzelnen Verbänden jetzt schon übliche Bezeichnung: „Uebersicht der für die Viehbeförderung bestehenden direkten Zugverbindungen" wählen.

Die Verfrachtungen im direkten Verkehr bewegen sich in der Hauptsache und, insoweit sie sich auf umfangreichere Transporte beziehen, nach und von den Marktplätzen. Die Zufuhr nach den Märkten, wie auch die Abfuhr von diesen geschieht mit einer ziemlichen Regelmässigkeit und meist mit denselben Zügen; nur ausnahmsweise wird von der üblichen Zu- und Abfuhr abgewichen, so dass angenommen werden kann, es werden zwei ohne Einschränkung benutzbare Kurse täglich genügen. Für diese zwei allgemeinen Kurse werden Güterzüge, Durchgangsgüterzüge, Eilgüterzüge und schon bestehende Viehzüge heranzuziehen sein. Für besonders dringliche Sendungen wäre dann noch eine Personenzugverbindung vorzusehen. Durch eine solche Kursaufstellung wird dem für die Viehbeförderung vorhandenen Bedürfnisse nach einer gut geregelten Beförderung transportdienstlich Genüge geleistet werden können.

Die für den Naheverkehr noch erforderlichen Ergänzungen können in der seitherigen Weise geschaffen werden. Die Verkehrswege, auf denen sich die Viehtransporte für den Fernverkehr bewegen, sind bekannt. Es wird sich also nur darum handeln, die in Frage kommenden Züge zu Kursen zusammenzufassen, wie es ja in neuester Zeit theilweise auch schon geschieht. Nur scheint mir das jetzige Verfahren insofern nicht zweckmässig und ausreichend zu sein, als die einzelnen Verwaltungen in der Regel nur die Kurse nach und von dem eigenen Bezirke berücksichtigen. Es fehlt also einerseits an einer allgemeinen Zusammenfassung der durch die verschiedenen Verwaltungsgebiete sich bewegenden Zugläufe, und andererseits wird die Aufstellung dadurch sehr umständlich, dass bei der jetzigen Uebung eine Vielzahl von Zusammenstellungen entsteht, wodurch nicht nur viel Arbeit erwächst und grosse Druckkosten verursacht werden, sondern auch die allgemeine Uebersichtlichkeit verloren geht. Ganz besonders aber tritt hierbei der Mangel zu Tage, dass die Zusammenstellungen in ihrer jetzigen Form den Interessenten wohl nicht zugängig gemacht werden können, wodurch eine der Hauptforderungen unerfüllt bleibt.

Nach Sachlage dürfte die vorliegende Frage am vortheilhaftesten in der Weise gelöst werden können, dass von der Aufstellung eines allgemeinen Kursbuches für die Viehbeförderung abgesehen und die Kursaufstellung nur für den Fernverkehr vorgenommen und auf die für diesen Verkehr in Frage kommenden Wege und Züge beschränkt bleibt. Das Wort „Fernverkehr" muss hier in einem weiteren Sinne aufgefasst werden. Mit den aufzustellenden Kursen für den Fernverkehr können selbstredend Wagen nach allen Haltestationen befördert werden, und es lässt sich die Berücksichtigung der verschiedenen Interessen in weitgehender Weise ermöglichen.

Besonderes Augenmerk wird bei Aufstellung der Kurse darauf zu richten sein, dass sie an den Tagen der Sonntagsruhe in nicht zu weitgehender Weise ausgeschaltet werden. Viele der jetzt bestehenden Klagen sind darauf zurückzuführen, dass die auf grössere Entfernungen zur Verfrachtung kommenden Viehtransporte, die ihre Reise nicht vor Eintritt der Sonntagsruhe beendigen können, theilweise sehr beträchtliche Stilllager erleiden. Zur Verhütung solcher Stilllager werden im Bedürfnissfalle eben auch Sonntags einzelne Züge gefahren werden müssen.

Zur Erzielung einer Regelmässigkeit in der Viehbeförderung erscheint es ferner unerlässlich, dass alle Viehtransporte, die auf Anschlussstrecken übergehen, telegraphisch vorausgemeldet werden.

Wie nun auch die Regelung der vorliegenden Frage erfolgen und ob man sich für ein allgemeines Kursbuch oder für eine einfache Kursaufstellung entscheiden mag, der Hauptvortheil für die Viehbeförderung wird darin zu erblicken sein, dass die Fahrpläne hinsichtlich ihrer Anschlüsse auch nach dieser Richtung hin einmal gründlich überprüft und vorhandene Mängel beseitigt werden, sowie dass durch die Aufstellung bestimmter

Beförderungskurse eine grössere Regelmässigkeit in der Viehbeförderung erzielt werden kann.

München, im November 1901. Reffler.

Schlussbemerkung der Schriftleitung.

Der vorstehende Aufsatz war geschrieben, ehe die Herausgabe der sogen. Viehkursbücher durch die einzelnen preussischen Staatsbahndirektionen bekannt geworden war, über die wir in Nr. 97 vom 11. Dezember 1901 auf S. 1506 kurz berichtet haben. Wenn wir den Aufsatz jetzt veröffentlichen, so geschieht es, weil er mit grosser Klarheit zeigt, wie lebhaft das Bedürfniss nach Herausgabe solcher Kursbücher empfunden wurde, welche Vortheile dadurch erreicht werden können, und weil er auch sonst eine Anzahl schätzenswerther Winke für die Viehbeförderung enthält. Die uns vorliegende „Zusammenstellung von Zugverbindungen für die Thierbeförderung", wie sie mit Gültigkeit vom 1. November 1901 von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegeben ist, entspricht den vom Verfasser obigen Aufsatzes aufgestellten Grundzügen wohl in allen Punkten. Ob und in welchem Umfange die Herausgabe solcher Zusammenstellungen auch ausserhalb des Bereichs der preussisch-hessischen Staatsbahnen stattgefunden hat, darüber sind wir nicht unterrichtet.

Sicherung der Eisenbahnzüge.

In der Tagespresse ist schon so vielfach von den Sicherungsanlagen für den Zugverkehr der Haupteisenbahnen die Rede gewesen, dass es von allgemeinem Interesse sein dürfte, auch einiges über die insbesondere auf den bayerischen Staatseisenbahnen bestehenden derartigen Einrichtungen zu erfahren.

Die Sicherung der Zugfahrten in den Stationen erfolgt durch Stellwerke, von denen aus die Weichen und Signale bewegt werden. Hierbei ist die Einrichtung getroffen, dass das Fahrsignal für einen Zug nur gegeben werden kann, wenn die in Betracht kommenden Weichen richtig und die Signale für andere, den Lauf dieses Zuges gefährdende Fahrten auf „Halt" verschlossen sind. Ausserdem kann das Fahrsignal vom Stellwerkwärter nur gezogen werden, wenn vorher der verantwortliche Betriebsbeamte durch eine mechanische oder elektrische Einrichtung (Stationsblock) seine Zustimmung gegeben hat.

Auf den bayerischen Staatseisenbahnen sind von den in Betracht kommenden 661 Hauptbahnstationen zur Zeit 472 Stationen mit solchen Stellwerkanlagen fertig ausgerüstet, während die Herstellung von weiteren 103 Anlagen bereits im Werk ist und der Rest voraussichtlich in wenigen Jahren zur Vollendung gelangen wird. Der Verkehr der Züge auf freier Strecke wird durch Telegraphen, elektrische Läutewerke, Fernsprecher und auf einzelnen Theilstrecken durch die sogen. Streckenblocks gesichert. Mit Telegraphenapparaten sind sämmtliche Hauptbahnstationen ausgerüstet. Ebenso sind diese Stationen sowie die zwischenliegenden Bahn- und Schrankenwärter durch elektrische Läutewerke verbunden, die es ermöglichen, dass den Wärtern von den Stationen aus bestimmte Zeichen übermittelt werden. Mit der Zunahme des Verkehrs und der Erhöhung der Zuggeschwindigkeit genügten die vorerwähnten Verständigungsmittel nicht mehr für alle Linien, weshalb für die wichtigeren im Jahre 1892 mit dem Bau von Streckenfernsprechern und im Jahre 1896 mit der Herstellung elektrischer Streckenblocks begonnen wurde. Durch die Streckenfernsprecher werden sämmtliche Bahnwärter und Schrankenwärter mit den nächstliegenden Stationen verbunden. Falls zwei Wärter weiter als 2,5 km von einander entfernt sind, wird zwischen diesen noch ein Fernsprecher in einer Blechbude (isolirte Fernsprecherbude) aufgestellt. Durch letztere Anordnung wird erreicht, dass bei Unfällen die nächste Sprechstelle im ungünstigsten Falle nur 1,25 km entfernt ist und vom Zugpersonal daher in längstens 15 Minuten erreicht werden kann.

Die Streckenfernsprecher dienen sodann: a) zum Ansagen und Absagen der Sonderzüge usw., wofür sonst besondere Boten zu den Wärtern abgeschickt werden mussten; b) zum raschen Geben des Gefahrsignals, wofür mittelst der elektrischen Läutewerke eine etwa zehnmal so lange Zeitdauer benöthigt ist; c) zu Meldungen der Wärter über entdeckte Schienenbrüche, Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen, auf Ueberfahrten stecken gebliebene Fahrzeuge und sonstige Ereignisse, die den Zügen Gefahr bringen könnten; d) zur Anzeige über Erkrankung der Wärter, über Schadenfeuer usw.; e) zur Auskunftertheilung an die Stationen über die Fahrt handbewegter Rollwagen und Draisinen; f) zu Mittheilungen der Stationen unter sich über güterdienstliche Angelegenheiten usw.; endlich g) zur täglichen Abgabe der genauen Zeit an die Wärter.

Die Fernsprechleitung ist an besonders gekennzeichneten Glocken in durchschnittlich 4 m Höhe neben dem Bahngleis geführt, was die Möglichkeit bietet, mittelst tragbarer Apparate von jedem Punkte der Bahn aus mit den nächsten Stationen zu sprechen. Zunächst führen nur einzelne wichtige Züge diese tragbaren Apparate mit sich, ausserdem sind solche in den grösseren Stationen hinterstellt. Gegenwärtig sind auf 2500 km Bahnlänge rund 1500 Fernsprechapparate vorhanden. Bis Ende des Jahres 1902 werden weitere 700 km und damit sämmtliche Schnellzuglinien der bayerischen Staatseisenbahnen mit Streckenfernsprechern ausgerüstet sein, was bei deren vorzüglichen Bewährung für die Sicherheit des Zugverkehrs von grösster Bedeutung ist.

Der elektrische Streckenblock wird insbesondere auf stark von Zügen belegten Doppelbahnstrecken hergestellt. Derselbe soll einerseits die Wahrung des Stationsabstandes zwischen den Zügen sicherstellen und dadurch Zusammenstösse auf freier Bahn ausschliessen, andererseits eine bessere Ausnutzung der Gleise und des Fahrmaterials ermöglichen. Der letztere Zweck wird dadurch erreicht, dass zwischen Stationen mit verhältnissmässig grossem Abstand sogenannte „Blockstationen" eingeschaltet werden. Die Blockstation besitzt je ein Signal (Blocksignal) für jedes der beiden Gleise der Doppelbahn. Die Bahn wird dadurch in einzelne Abschnitte, sogenannte Blockstrecken, eingetheilt, die durch Signale abgeschlossen sind, so dass also jede Blockstation in Beziehung auf die Zugfolge eine gewöhnliche Bahnstation ersetzt.

Die oben erwähnte Sicherung der Zugfolge in Blockstationsabstand erfolgt nun dadurch, dass die den Abschluss der Blockstrecken bildenden Signale auf elektrischem Wege in gegenseitige Abhängigkeit gebracht werden. Diese Abhängigkeit ist derart, dass das Signal A für die Einfahrt in eine Blockstrecke nur gegeben werden kann, nachdem der in der Zugrichtung nach vorwärts nächste Blockwärter sein Signal B für den vorausfahrenden Zug auf Fahrt gebracht, wieder auf Halt gestellt und das Signal in der Haltstellung elektrisch verschlossen hat. Erst dann wird gleichzeitig auf elektrischem Wege das vorbetrachtete Signal A frei, so dass es der Wärter auf Fahrt stellen kann.

Damit aber ein unachtsamer Wärter das Signal der rückliegenden Station für einen folgenden Zug nicht etwa schon freigibt, bevor der erste Zug vollständig bei ihm vorbeigefahren und durch das Blocksignal gedeckt worden ist, wird der Blockapparat mit einer Vorrichtung (sogenannten Druckknopfsperre) versehen, welche die Freigabe des rückliegenden Signals erst ermöglicht, wenn der erste Zug einen bestimmten Punkt erreicht und dort einen elektrischen Kontakt in Thätigkeit gesetzt hat. Ein grosser Theil der Blocksignale sowie der Einfahrtsignale ist bereits mit dieser Sperre ausgerüstet; der Rest soll noch in diesem Jahre mit den vom Landtage bewilligten Mitteln die gleiche Vorrichtung erhalten.

Streckenblocks stehen zur Zeit in Betrieb auf den Linien: 1. von München nach Starnberg, Grosshesselohe, Rosenheim, Schleissheim, Dachau und Bruck; 2. von Nürnberg nach Schwabach, Erlangen, Dutzendteich, Raitersaich und Behringersdorf; 3. von Würzburg nach Rottendorf und Aschaffenburg und 4. von Augsburg nach Hochzoll. Ausserdem auf den Strecken: Lichtenfels-Hochstadt, Rothenkirchen-Probstzella, Schwandorf-Irrenlohe und Redwitz-Hof.

Wenn auch in vorstehendem nur die Grundzüge der wichtigsten Sicherungsanlagen erwähnt werden konnten, so dürfte daraus doch zu erkennen sein, welch' zahlreiche Einrichtungen für den heutigen Zugverkehr erforderlich sind.

Durch die verschiedenen Abhängigkeiten zwischen den Weichen und Signalen sowie den Signalen unter sich wird das

Personal in seinen dienstlichen Aufgaben unterstützt und werden Fehlgriffe thunlichst verhindert, so dass sicherlich schon eine erhebliche Anzahl von Unfällen hierdurch hintangehalten worden ist. Die Mitwirkung und Aufmerksamkeit der Beamten, der Wärter und Lokomotivführer bleibt jedoch auch bei den sinnreichsten und in bestem Zustande erhaltenen technischen Einrichtungen stets erforderlich, da infolge der Verschubbewegungen in den Stationen, der Möglichkeit des Abreissens einzelner Zugtheile oder anderer Unfälle auf freier Strecke, dann der Zugverspätungen und der hierdurch hervorgerufenen unregelmässigen Fahrten usw. vollständig selbstthätige Sicherungsanlagen ohne jede Mitwirkung des Personals im Eisenbahnbetrieb niemals werden angewendet werden können.

Die württembergische Nebenbahnvorlage in der Kammer der Standesherren.

Der Gesetzentwurf über die zu erbauenden Nebenbahnen, über den diese Zeitung bereits berichtet hat, kam kürzlich in der Kammer der Standesherren zur Verhandlung und wurde wie in der Kammer der Abgeordneten angenommen. Aus der Verhandlung führen wir nach dem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg“ folgendes von allgemeinerem Interesse an. Geheimer Rath Dr. v. Schall berichtet über die Berathung der Vorlagen im Abgeordnetenhause. Es wurde dort u. a. auch die Möglichkeit und Räthlichkeit der Aufstellung eines umfassenden Bauprogramms erörtert, ferner die allgemeine Frage der Zulassung der Privatunternehmungen sowie die Räthlichkeit eines Kleinbahngesetzes. Von unmittelbar praktischer Bedeutung scheinen der volkswirthschaftlichen Kommission der Kammer der Standesherren die Erörterungen über das Tempo im Eisenbahnbau zu sein. Mit der gegenwärtigen Kreditvorlage werde für die laufende Finanzperiode das dritte Baukreditgesetz zur Verabschiedung gebracht. Durch die beiden vorausgegangenen wurden der Verkehrsanstaltenverwaltung für 1901/02 bereits Kredite in der Höhe von 27 600 000 ℳ. zur Verfügung gestellt, darunter mehrere erste Raten. Mit späteren Kreditgesetzen werden folgerichtig noch weitere 17 800 000 ℳ aufzubringen sein. Der Gesammtaufwand für die laufende und die nächstfolgende Finanzperiode berechnet sich schon jetzt auf 45 400 000 ℳ. Die Kredite, welche nach den neuen Vorlagen für die laufende Finanzperiode zur Verfügung gestellt werden sollen, beschränken sich für jetzt auf den Betrag von 2 100 000 ℳ. Die für spätere Finanzperioden vorbehaltenen Ratenforderungen erreichen die Höhe von 6 800 000 ℳ. Dass die Regierung bestrebt gewesen ist, mit diesen Vorschlägen die Fortführung des Nebenbahnbaues auf das thunlichste zu beschränken, wird nicht zu verkennen sein. Ein Theil der Kammer der Abgeordneten hat gewünscht, dass mit dem Bau von Nebenbahnen in der bisherigen Folge fortgefahren werden solle. Die Gerechtigkeit spreche dafür, die eisenbahnlosen Landestheile gleichmässig mit Bahnen zu bedenken; ausserdem sei es Aufgabe des Staates, durch seine Bauthätigkeit dem gegenwärtigen Rückgang der wirthschaftlichen Verhältnisse energisch entgegenzuwirken und zugleich von dem niedrigeren Stand der Materialpreise und Löhne Nutzen zu ziehen, auch auf die Gefahr hin, etwaige Aufwendungen à fonds perdu ebenfalls aus Anlehen bestreiten zu müssen. Nun, die Forderung, die eisenbahnlosen Landestheile gleichmässig mit Bahnen zu bedenken, ist in den jüngst abgelaufenen Jahren der Hochkonjunktur gewiss in weitgehendstem Maasse berücksichtigt worden. Württemberg besass im Jahre 1894 im Lande nur 9 Nebenbahnen, darunter 5 Staatsbahnen und 4 Privatnebenbahnen. In den folgenden wenigen Jahren sind durch alle Landestheile nicht weniger als 33 Nebenbahnen gebaut und konzessionirt oder zum Bau und zur Konzessionirung vorgeschlagen worden, und zwar 14 staatliche und 19 Privatnebenbahnen. In diesem Tempo ununterbrochen fortzufahren, wird sich nach der Ansicht der volkswirthschaftlichen Kommission durch die Macht der Verhältnisse von selbst als unmöglich erweisen. Das Privatkapital, das sich bei dem Bau von Nebenbahnen zweifellos etwas übernommen hat, beginnt bereits, sich in fühlbarer Weise zurückzuhalten, und auch der Staat wird sich infolge der ungünstigen Rückwirkungen des allgemeinen wirthschaftlichen Niederganges auf seine Finanzen gezwungen sehen, etwas mehr zu rechnen und die Prüfung der Nebenbahnprojekte auf ihre Bauwürdigkeit etwas strenger vorzunehmen. Die viel gehörte Bezeichnung „eisenbahnlose Landestheile“ bedarf überhaupt einer gewissen Einschränkung. Eisenbahnlose Landestheile im strengen Sinne des Wortes gibt es gar nicht mehr. In das mehr oder weniger engmaschige Netz unserer Hauptbahnen sind alle Landestheile längst eingeschlossen; es kann sich nur noch darum handeln, im örtlichen Interesse einzelnen Gegenden innerhalb der Maschen des bestehenden Eisenbahnnetzes den Zugang zu der Bahn durch Erstellung von Nebenbahnen in solchen Fällen zu erleichtern, wo der thatsächliche Verkehr die Opfer rechtfertigt. Die Gerechtigkeit verlangt keineswegs, alle eisenbahnlosen Gegenden dieser Art ohne Rücksicht auf ihre wirthschaftliche Entwickelung und ohne Rücksicht auf ihre wirklichen Verkehrsbedürfnisse gleich zu behandeln. Die Zahl der Eisenbahnwünsche wird freilich nicht abnehmen; die Klugheit gebietet aber, die Spreu vom Weizen zu scheiden, und die Gerechtigkeit in diesen Dingen besteht darin, den bauwürdigeren Projekten das Vorrecht zu wahren vor den weniger oder nicht bauwürdigen. Der vorliegende Entwurf legt allen am Bau Betheiligten Opfer auf, welche bei einzelnen Bahnen kaum mehr im Verhältniss zu stehen scheinen zu der zu erwartenden Grösse des Personen- und Güterverkehrs, nach welcher allein auch der volkswirthschaftliche Nutzen der Bahnen bemessen werden kann. Es hält nachgerade schwer, ein auch nur annähernd bauwürdiges Bahnprojekt aufzutreiben. Auch nach dieser Richtung hin wird es sich als unmöglich erweisen, in dem früheren Tempo fortzufahren. Was die Ueberwindung des dermaligen, hoffentlich vorübergehenden Niederganges betrifft, so wird der Verkehrsanstaltenverwaltung, abgesehen von verwilligten, noch nicht erschöpften Krediten, einschliesslich der jetzigen Vorlage allein für die Finanzperiode 1901/02 die Summe von 29 700 000 oder rund 30 000 000 ℳ. zur Verfügung gestellt, und es wird nun an der Eisenbahnverwaltung sein, die Vergebungen thunlichst zu beschleunigen; damit wird sie imstande sein, Geschäftsstockungen entgegenzuwirken.

Ein etwas langsameres Tempo als in den letzten Jahren wäre vor allem unseren Staatsfinanzen zu gönnen. Der Gesammtbedarf für die in sämmtlichen Kreditvorlagen für die Jahre 1901 und 1902 vorgesehenen Bauten in der jetzigen und in der nächstfolgenden Finanzperiode berechnet sich auf 54 300 000 ℳ. Höhere Eisenbahnerträge werden von diesen Bauten nicht zu erwarten sein, wohl aber ist in sichere Aussicht zu nehmen eine entsprechende Steigerung des Staatsbedarfs für die Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld. Schon jetzt ist nach den Voranschlägen des Etats ein Eisenbahndefizit von 2 500 000 ℳ. für das Jahr 1901 und von 3 000 000 ℳ. für 1902 zu erwarten. Unter diesen Umständen darf es als erfreulich bezeichnet werden, wenn auch schon im Abgeordnetenhause Stimmen laut geworden sind, welche trotz des Dranges nach neuen Bahnen sich veranlasst sahen, auch an die Finanzen des Staats und an die Steuerzahler zu erinnern. Das hohe Haus wird daraus entnehmen, wie richtig es war, wenn es seinerseits schon seither mit einer etwas grösseren Zurückhaltung die bei der Ständeversammlung eingelaufenen Anträge, betreffend den weiteren Bau von Eisenbahnlinien, behandelte.

Auf der anderen Seite würde es nun aber auch ohne Zweifel zu weit gehen, wenn jetzt der Wunsch nach Nebenbahnen bis auf bessere Zeiten ganz zurückgestellt werden sollte; zumal der jetzigen Vorlage gegenüber wäre ein solches Verhalten auch mit den gesetzlichen Verpflichtungen schwer zu vereinbaren, nachdem einmal das Bauprogramm des Nebenbahngesetzes vom Jahre 1899 angenommen ist. Immerhin wird es aber durch die jetzt vorliegenden Erfahrungen als erwiesen zu erachten sein, dass es künftig besser vermieden wird, mit weit aussehenden Bauprogrammen die gesetzgebenden Körperschaften auch für künftige Finanzperioden im voraus zu verpflichten. Der jetzt vorliegende Entwurf löst den Wechsel ein, welchen das Nebenbahngesetz von 1899 gezogen hat. Ob es nothwendig wird, zur Deckung der Kosten zu einer Anleihe zu greifen, auch für denjenigen Theil des Anlagekapitals, der bezüglich des Ertrages als verlorener Aufwand anzusehen ist und der nach den seitherigen Grundsätzen aus laufenden Mitteln oder Ueberschüssen früherer Jahre bestritten wurde, wird für jetzt dahingestellt bleiben können. Jedenfalls wird der im Abgeordnetenhause ausgesprochenen Erklärung der Staatsregierung zuzustimmen sein, dass dies nur unter der ausdrücklichen Bestimmung des Wiederersatzes durch Verwendung der demnächst später anfallenden Restmittel zur ausserordentlichen Schuldentilgung geschehen wird.

Auch in der Kammer der Abgeordneten ergab sich schliesslich Uebereinstimmung, dass bei dem Wandel der Zeiten und Verhältnisse die Aufstellung eines festen, für alle Zukunft bindenden Bauprogramms weder räthlich noch möglich wäre; um aber künftig einen vollständigeren Ueberblick über die jeweils vorliegenden Eisenbahnprojekte zu erlangen, beschloss

das Abgeordnetenhaus, die Verwaltung um eine Uebersicht über die zur Zeit in Behandlung stehenden Eisenbahnprojekte zu ersuchen und den künftigen Eisenbahnbaukreditgesetzentwürfen die fortgesetzte und ergänzte Uebersicht als Anlage beizufügen. Von der Staatsregierung wurde diesem Wunsche nicht entgegengetreten, dabei aber eine Verwahrung gegen den etwaigen Schluss ausgesprochen, dass in einer solchen Liste ein Programm der Regierung zu erkennen wäre.

Seitens der Kammer der Standesherren dürfte nach der Anschauung der volkswirthschaftlichen Kommission kein Anlass vorliegen, der Bitte des Abgeordnetenhauses entgegenzutreten; dagegen wird nach der Auffassung der Kommission davon auszugehen sein, dass nur diejenigen Nebenbahnen in die Liste aufzunehmen wären, welche zur Projektbearbeitung von der Eisenbahnverwaltung oder mit deren Vorwissen durch Privattechniker in Behandlung genommen worden sind, und dass insbesondere die blosse Empfehlung von Eisenbahnwünschen in der Presse oder in Versammlungen den Anspruch auf eine Aufnahme in die Liste nicht begründe. Auch dürfte ausdrücklich auszusprechen sein, dass die Aufnahme in die Liste die endgültige Stellungnahme der Regierung und der Stände zu den einzelnen Projekten nicht beeinflusse.

Die Vereinfachung des Abrechnungswesens im Güterverkehr.

Im Januarheft des „Bulletin d. l. comm. int. du Congrès des ch. d. f.“ entwirft Herr v. Richter, Inspektor a. D. des russischen Rechnungshofes, ein Bild der im Verrechnungswesen der russischen Eisenbahnen herrschenden Zustände und beklagt auf das lebhafteste, dass man dort bei der täglichen Verrechnung der Einnahmen stehen geblieben ist, während man im ganzen übrigen Europa, dem Vorgange der englischen Bahnen folgend, bereits seit Jahrzehnten eine monatsweise Abrechnung eingeführt hat. In der That erscheint es uns diesseits der russischen Grenze kaum verständlich, wie man bei der eingetretenen Verkehrssteigerung mit dem schwerfälligen System der täglichen Abrechnung den einfachsten Anforderungen an Sicherheit und Uebersichtlichkeit gerecht werden kann, und wir glauben es dem Verfasser gern, wenn er mittheilt, dass bei den westrussischen Bahnen für ein Netz von etwa 7 000 km Bahnlänge nicht weniger als 863 Beamte bei der Einnahmekontrole in ständiger Thätigkeit sind, ohne nach beiden Richtungen hin ein auch nur halbwegs erträgliches Ergebniss zu erzielen.

Aber auch das in Westeuropa übliche Abrechnungssystem ist in neuerer Zeit der Gegenstand vielfacher Verbesserungsvorschläge gewesen, und namentlich war es der Regierungsrath Ritter v. Loehr in Wien, der seit Beginn der neunziger Jahre unermüdlich für eine Vereinfachung dieses Dienstzweiges eintrat. Jetzt hat Herr v. Loehr in dieser Angelegenheit aufs neue das Wort ergriffen, indem er in einem in Nr. 2 der „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung“ veröffentlichten Aufsatze im wesentlichen folgendes ausgeführt hat. „Auch in Deutschland hat die Entwickelung der Dinge, namentlich die Einführung des Stückgutstaffeltarifs, zu Vereinfachungen gedrängt. Auch dort, wie in Oesterreich wurde die gegebene Anregung vielfach aufgegriffen, so dass heute bereits eine ansehnliche ‚Vereinfachungslitteratur‘ besteht. Zuletzt sind es mehrere Aufsätze in der ‚Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen‘: Finanzrath Ensslin: ‚Vereinfachung in der Abrechnung des Güterverkehrs‘ in Nr. 62 Jahrg. 1901, Generaldirektionssekretär Muschweck: ‚Allerlei Anregungen‘ in Nr. 65 und 66 Jahrg. 1901 und in Nr. 81 Jahrg. 1901 ‚Vereinfachung der Güterabfertigung‘, gezeichnet von ‚K.‘, welche mich veranlassen, zu dieser Frage abermals das Wort zu ergreifen.“ Als oberste Richtschnur für jede einzuführende Verbesserung stellt v. Loehr sodann folgende Leitsätze hin:

„1. Vor allem darf durch die Anwendung von Vereinfachungen das Rechnungsresultat nicht falsch werden; es muss die ‚praktische‘ Richtigkeit der Ergebnisse gewahrt bleiben, daher die Vereinfachungen nur solche Gebiete zum Gegenstande haben dürfen, welche zufolge ihrer Natur einer solchen überhaupt zugänglich sind, oder solche, die vermöge ihrer geringen ökonomischen Bedeutung kumulativ behandelt werden dürfen, da anders geartete Gebiete stets eine individuelle und genaue Behandlung erfahren müssen.

2. Voran zu stellen ist weiter der Grundsatz, dass durch die anzustrebende Vereinfachung des Rechnungswesens eine radikale Abhilfe gegen alle gegenwärtig bestehenden Weiterungen, Schwierigkeiten und Kosten herbeigeführt werden muss. Denn durch Flickwerk, welches ja, wie ich gern zugestehe, in einzelnen Punkten Erleichterung schaffen kann, werden häufig auf anderer Seite in den weiterbestehenden sonstigen Einrichtungen Komplikationen geschaffen, welche alle Vortheile der Theilreform entweder nahezu oder ganz aufheben und selbst Nachtheile anderer Art herbeiführen.

3. Ferner sollen die Vereinfachungen womöglich nicht nur den Eisenbahnen, insbesondere nur einzelnen ihrer Dienststellen zu Gute kommen, sondern auch dem Publikum, da auch dieses ein gewichtiges Interesse an der Verbilligung der Abfertigungskosten hat, und zwar seiner eigenen und der der Bahnen, welchem eben bei Einführung einfacher, daher billiger Formen leichter genügt werden kann.

4. Endlich ist bei allen Vereinfachungsvorschlägen zu beachten, dass sie dem ganzen übrigen Dienstorganismus, den bestehenden, nicht leicht oder gar nicht abänderbaren gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen der unvermeidlichen, weil nicht zu entbehrenden Kontrole entsprechen müssen, so dass alle Vorschläge, mögen sie auch an und für sich noch so vorzüglich sein, welche aber auch nur einen dieser Punkte vernachlässigen, schon von vornherein nicht durchführbar sind.“

Im Verlaufe seiner Ausführungen gelangt der Verfasser sodann zu folgendem Ergebnisse: „Ein und dasselbe Verfahren lässt sich überhaupt nicht auf alle Eisenbahnen anwenden, ohne Unterschied, ob sie grosse Hauptbahnen, bei denen sich die Schwankungen in den durch das Verfahren bedingten Einnahmen oder Belastungen im Endresultate ausgleichen, oder kleine Lokalbahnen sind, welche auch die kleinste Mehr- oder Minderbelastung bezw. Einnahme finanziell spüren. Man muss sich darüber klar sein, dass man, um zu einem einfachen, für die grossen Bahnen passenden Verrechnungsverfahren zu gelangen, die kleinen wird aus dem gemeinsamen Verrechnungsverbande ausschalten müssen, sei es durch täglichen Baarausgleich in der Uebergangsstation oder durch das von mir in Nr. 9 Jahrg. 1899 der ‚Oe. E.-Ztg.‘ vorgeschlagene Verfahren der Kreditirung unter Verwendung von Kreditmarken, und in beiden Fällen durch Ausschluss der direkten Kartirung von und nach den Stationen solcher kleiner Zubringerbahnen. Sobald man einmal durch irgend ein derartiges Verfahren es dahin gebracht haben wird, mit ökonomisch ziemlich gleich leistungs- und daher auch belastungsfähigen Abrechnungstheilnehmern zu rechnen, wird der Moment für die radikale Reform gekommen sein, die mir als die einzig richtige erscheint, nämlich im ganzen Verfahren, von dem Momente der Güteraufnahme bis zur letzten Abrechnung, streng zwischen den massenhaften, aber finanziell unausgiebigen Posten des Kleinzeugs und den in bedeutender Minderheit befindlichen, finanziell jedoch ausgiebigen Posten zu unterscheiden.

Und für den gesammten Kleinverkehr, für den man die Grenzen nach dem Gewicht oder nach der Fracht der einzelnen Sendung ziehen kann, ist nun nach meiner Ueberzeugung das von mir wiederholt empfohlene Markensystem hervorragend geeignet, weil es nach allen Seiten radikal reformirend wirkt, dabei aber kein wesentliches Moment eines dem ökonomischen Bedürfnisse angepassten Rechnungssystems aufgibt und die Abrechnung richtig bleibt.

Es beseitigt: den Frachtbrief, die Frachtkarte, die Baargeldmanipulation bei der Aufgabe sowie beim Empfange, daher den Kassirer, ferner die gegenwärtige Aufgabe- und Empfangsverrechnung, entlastet die Kontrolen von unendlicher mühevoller Arbeit, es gibt keine Frachterstattungsreklamationen mehr, fordert, auf den sogen. direkten Verkehr mehrerer Bahnen angewendet, die einfachste Abrechnung und heischt gebieterisch die so nothwendige Vereinfachung des Tarifwesens, wenigstens für kleine Sendungen, erleichtert durch die Nothwendigkeit der Beigabe der Adresse des Empfängers zu jedem Stück die Beförderung und die Ablieferung usw.

Es wahrt die Sicherheit der richtigen Frankirung durch unmittelbare Kontrole bei der Aufnahme und während der Beförderung oder bei der Abgabe, führt der Bahn die Frachteinnahmen in einem viel früheren Moment zu, als das gegenwärtige System, erleichtert dem Publikum die Aufgabemanipulationen, kurz, spart Zeit und Geld in jeder Beziehung und macht die Stationen und Kontrolen frei, um den finanziell ausgiebigen Transporten ihre volle Aufmerksamkeit bei der Abfertigung, der Verrechnung und Abrechnung widmen zu können.

Nur setzt es voraus, dass das Verfahren auf breitester Basis eingerichtet werde, ohne hemmende Einschränkungen und ohne tödtendes Schreibwerk. Dann erst wird Publikum und Eisenbahn den Nutzen der Marken voll empfinden, das Publikum

insbesondere die Bequemlichkeit und Verbilligung, die Eisenbahn die ausgiebige Ersparung.

Zur Illustration des Gesagten erlaube ich mir einige Ziffern anzuführen: In der Kontrole der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn kamen im Juni 1901 etwa 43 200 Eilgutkarten des Lokalverkehres in Behandlung, von denen 95 %, also 41 000 Stück, eine Fracht unter 5 Kr. aufwiesen. Frachtgutkarten wurden 72 000 Stück im selben Monate revidirt usw., von denen 60 %, also 43 200 Stück, eine Fracht unter 5 Kr. aufwiesen. Wenn man 5 Kr. als Grenze des Kleinzeuges annimmt, so wäre bei Bestand des Markensystemes die gegenwärtige komplizirte Abfertigung mit Frachtbrief, Karte usw. usw. und die Kontrole von 84 200 Stück Karten in einem Monate erspart worden. Und dies nur im Lokalverkehr dieser Bahn! Ich glaube für den Sachverständigen dieser Ziffer nichts hinzufügen zu sollen als das eine, dass sie klar und deutlich beweist, dass auf diesem Wege die von vielen Seiten so sehnsüchtig erstrebte Vereinfachung des Güterabfertigungs-, Verrechnungs- und Abrechnungswesens zu erreichen ist. Wenn ‚K.' in dem Artikel der ‚Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen' Nr. 81 meint, es sei vorzuziehen, statt der in weiter Ferne stehenden gründlichen Reform Detailverbesserungen nach Art der württembergischen oder seines Vorschlages durchzuführen, so muss zunächst hervorgehoben werden, dass er sich irrt, wenn er den Markendienst, die Maschinenverwendung und dergl. so beiläufig als Utopien in nebelhafter Ferne ansieht. England hat die Scheidung der Kleinzeugverrechnung vom ‚Heavy traffic' und den Markendienst seit langem, Amerika und Frankreich (Nordbahn) kartiren mit Maschinen, die königlich ungarischen Staatsbahnen haben 100, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat 70 Kartirungsmaschinen in Aufstellung, die k. k. Staatsbahnen und die Südbahn folgen; der Markendienst breitet sich in Oesterreich-Ungarn aus und Frankreich hat ihn vor kurzem eingeführt."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Januar d. J. ergibt für 74 Bahnen, die schon im Januar 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 885,40 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	30 726 599	+ 1 545 887	699	+ 20	+ 2,95
aus dem Güterverkehre . .	82 924 870	— 4 898 970	1 854	— 153	— 7,62
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	374 862 924	— 4 459 135	10 097	— 317	— 3,04
aus dem Güterverkehre . .	826 027 153	— 28 930 210	21 831	—1213	— 5,26
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	4 575 919	+ 294 764	712	+ 29	+ 4,25
aus dem Güterverkehre . .	10 037 673	— 321 980	1 536	— 92	— 5,65

— **Ausnahmetarif für Düngemittel.** Auf Grund einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bleibt der Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. März 1895 über den 30. April d. J. hinaus auf weitere fünf Jahre bis einschliesslich den 30. April 1907 mit einigen Aenderungen und vereinfachten Anwendungsbedingungen in Kraft.

— **Das Kleinbahnwesen in der preussischen Nebenbahnvorlage.** Die Begründung dieser Vorlage betont, dass durch die finanzielle Unterstützung von privaten und kommunalen Kleinbahnunternehmungen seitens des Staates die Entwickelung dieses Verkehrszweiges wie bisher wirksam gefördert worden ist. Auch in den verkehrsschwächeren Landestheilen ist eine namhafte Anzahl von Kleinbahnunternehmungen ins Leben gerufen worden. Hier wie in den anderen Provinzen ist die Entwickelung des Kleinbahnwesens noch im Fortschreiten begriffen. Der Stand des staatlichen Kleinbahnunterstützungsfonds hat sich wie folgt geändert: Die bewilligten Staatsunterstützungen belaufen sich auf 43 937 132 M., die nur in Aussicht gestellten auf 7 414 987 M., in 24 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsunterstützungen in Höhe von 8 504 333 M. vor, so dass sich die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsunterstützungen zusammen auf 59 856 452 M. belaufen. Da der Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen aber nur 49 000 000 M. beträgt, so würde zur Bewilligung der in Aussicht gestellten sowie der in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsunterstützungen die Bereitstellung von weiteren 10 856 452 M. erforderlich sein. Dieses Bedürfniss verstärkt sich noch dadurch, dass in 53 anderen Fällen Anträge auf Bewilligung solcher Staatsunterstützungen in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe bereit gestellt sind oder Anträge auf Bewilligung solcher Unterstützungen zu erwarten stehen. Zur Befriedigung des hiernach sich ergebenden Gesammtbedürfnisses wird für die Staatsregierung die Ermächtigung zur Verwendung einer weiteren Summe von 20 000 000 M. erbeten.

— **Aenderungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.** Unter Hinweis auf die im Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 59/60 veröffentlichte Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. Januar d. J., betreffend Aenderungen der Betriebsordnung (vergl. Nr. 6 S. 95 d. Ztg.), hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen und die Eisenbahnkommissare beauftragt, wegen der zum 1. April d. J. beabsichtigten Einführung der neuen Vorschriften das erforderliche alsbald zu veranlassen.

— **Ueber die Behandlung der ausbesserungsbedürftigen Wagen bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen** enthält Nr. 14 des „Eisenb.-Verordn.-Blatts" eine neue Dienstanweisung, die an Stelle der bisher gültigen Dienstanweisung vom 21. April 1899 mit dem 1. April d. J. in Kraft tritt. An wichtigeren neuen oder von den bisherigen Vorschriften abweichenden Bestimmungen heben wir die folgenden hervor: Auf jeder Station ist im Dienstzimmer der Station und der Wagenmeister eine Tafel auszuhängen, die angibt, welcher Werkstätte oder welcher Station die ausbesserungsbedürftigen und untersuchungspflichtigen Wagen zuzuführen sind. Um Verzögerungen in der Wiederinstandsetzung der Wagen zu verhindern und zugleich eine thunlichst gleichmässige Arbeitsthätigkeit in den einzelnen Werkstätten (Beschäftigung einer möglichst feststehenden Zahl von Arbeitern, Einschränkung von Ueber- und Unterstunden) zu erzielen, werden „Ausgleichstellen" errichtet, und zwar sind als solche bis auf weiteres bestimmt: die Eisenbahndirektion Altona für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und den nördlichen Theil des Bezirks Cassel, die Eisenbahndirektion Berlin für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin und den östlichen Theil des Direktionsbezirks Halle, die Eisenbahndirektion Breslau für die Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, die Eisenbahndirektion Bromberg für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, die Eisenbahndirektion Köln für die Direktionsbezirke Köln und Saarbrücken, die Eisenbahndirektion Essen für die Direktionsbezirke Essen, Elberfeld, Münster und den südwestlichen Theil des Bezirks Cassel, die Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. für die Bezirke Frankfurt und Mainz und die Eisenbahndirektion Magdeburg für die Bezirke Magdeburg, Erfurt, den westlichen Theil des Direktionsbezirks Halle und den südöstlichen Theil des Direktionsbezirks Cassel. Je nach Bestimmung der Ausgleichstelle haben die Werkstätten einmal oder zweimal wöchentlich oder auch werktäglich über ihren Bestand an ausbesserungsbedürftigen Wagen am Abend des Meldetages — Montags oder Montags und Donnerstags — Meldungen an die Ausgleichstelle und an die vorgesetzte Direktion zu erstatten. Nach Prüfung und Vergleichung des Bestandes der einzelnen Werkstätten verfügt die Ausgleichstelle je nach Lage der Arbeitsstelle einen sofortigen Ausgleich, falls sich erhebliche Abweichungen von der regelmässigen Beanspruchung ergeben, und zwar in der Weise, dass sie einzelne grosse Stationen der Zuführungsgebiete anweist, die Güterwagen einer anderen als der für gewöhnlich zuständigen Werkstätte

zuzuführen, wobei auf Vermeidung unnützen Leerlaufs zu rücksichtigen ist. Die Anweisung der Station geschieht schriftlich nach besonderem Vordruck, erforderlichenfalls telegraphisch, und die ergangene Verfügung wird aufgehoben, sobald sich herausstellt, dass der Ausgleich stattgefunden hat. Kann ein wirksamer Ausgleich innerhalb eines Meldegebietes nicht herbeigeführt werden, so tritt die Ausgleichstelle telegraphisch mit den in Betracht kommenden Nachbarstellen in Verbindung. Sollten sich aber trotz dieses Ausgleichverfahrens in einzelnen Werkstätten grosse Bestände ansammeln, so sind diese durch Vermittelung der Ausgleichstelle anderen Werkstätten zuzuführen, wobei thunlichst Wagen mit grösseren Ausbesserungen auszuwählen sind. Für jeden Meldebezirk sind die Stationen von vornherein zu bezeichnen, die bei einem nothwendig werdenden Ausgleich in erster Linie in Betracht kommen. Hierbei sind Stationen, die weniger als durchschnittlich fünf beschädigte Wagen täglich stellen, soweit thunlich unberücksichtigt zu lassen. Mindestens einmal im Jahre sind die Zuführungsgebiete der Werkstätten nach den gemachten Erfahrungen richtig zu stellen.

— **Ueber den sogen. „schweizerischen Expresszug"** hatten wir in Nr. 13 S. 216 d. Ztg. Mittheilungen gebracht, die wir glaubten für zuverlässig halten zu dürfen. Wie uns indessen jetzt von zuständiger Seite mitgetheilt wird, sind die Verhandlungen über die Beförderung der schweizerischen Expresszüge noch nicht abgeschlossen und die Fahrzeiten für diese Züge noch nicht festgestellt.

— **Krankenkontrole bei den Betriebskrankenkassen der preussischen Staatsbahnverwaltung.** Um den Betriebskrankenkassen die Einführung der in einem früheren Erlass angeregten Krankenkontrole zu erleichtern, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, dass im § 19 Abs. 7 der Mustersatzungen für die Betriebskrankenkassen der zweite Satz wie folgt geändert werde: „Auch kann der Vorstand, wenn ein Bedürfniss hierzu vorliegt, geeignete Kassenmitglieder mit der Ueberwachung erkrankter Personen beauftragen sowie mit Genehmigung der Generalversammlung besondere Krankenkontrolöre anstellen." Der Minister bemerkt in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass hierzu noch folgendes: „Die Krankenkontrole bietet solchen zur Ausübung des Kontroldienstes befähigten Personen, die wegen Dienst- oder Erwerbsunfähigkeit ihr Verhältniss zur Verwaltung zu lösen genöthigt gewesen sind (z. B. Unfallrentnern, pensionirten Beamten), Gelegenheit zu einem Nebenerwerb. Es ist indess nicht ausgeschlossen, auch Kassenmitglieder zum Kontroldienste heranzuziehen und aus Mitteln der Krankenkasse zu besolden. Sofern solche Personen ständig als Krankenkontrolöre angestellt werden sollten, würden sie aus dem Arbeitsverhältniss zur Eisenbahnverwaltung auszuscheiden haben. Dagegen steht nichts im Wege, Kassenmitglieder, so lange sie versuchsweise den Kontroldienst ausüben, aus dem Arbeitsverhältniss bei der Eisenbahnverwaltung — unter Fortfall des Lohnes — (vergl. § 19 Abs. 7 der Satzungen) zu beurlauben. Für die Dauer des Urlaubs ändert sich an der Beitragsleistung zur Kranken- und Pensionskasse nichts."

Wegen der Gewährung freier Fahrt an die Krankenkontrolöre verweist der Erlass auf die dieserhalb ergangenen Bestimmungen der neuen Freifahrtordnung.

— **Diensttelegrammverkehr mit Frankreich.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Zustimmung des Staatssekretärs des Reichspostamts die unmittelbare Beförderung von Eisenbahndiensttelegrammen auf dem Bahntelegraphen zwischen Frankreich und Deutschland und umgekehrt auf dem Wege über Belgien genehmigt und angeordnet, dass die Dienststellen dieserhalb mit Weisung zu versehen seien; auch sind die Eisenbahnkommissare beauftragt, die ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen zu verständigen.

— **Schlesische Eisenbahninteressen.** Die grosse Volksversammlung in Breslau am 17. d. Mts., von deren Bevorstehen wir in Nr. 15 d. Ztg. Mittheilung machten, war von etwa 2000 Personen besucht. Wir berichten über ihren Verlauf nach den „Berl. N. Nachr." folgendes: Es waren Vertreter aller politischen Parteien, und zwar auch die Führer und besonders thätigen Mitglieder erschienen. Der Magistrat und das Stadtverordnetenkollegium, die wirthschaftlichen Körperschaften und Vereine hätten ihre Vertreter entsandt.

Die Eröffnungsansprache hielt der Handelskammerpräsident Geheimer Kommerzienrath Molinari, der als die zwei Hauptwünsche, die erfüllt werden müssten, den Ausbau einer Vollbahn von Oels nach Ostrowo und die Errichtung einer technischen Hochschule bezeichnete. Von den zahlreichen Rednern erwähnen wir noch den Generallandschafts-Syndikus Grützner, den Grafen Hugo v. Reichenbach-Neumittelwalde und den Bergrath Gothein. Einstimmig wurde zum Schluss eine Resolution angenommen, in der als die zur Erfüllung der dringendsten wirthschaftlichen Forderungen nothwendigen Maassregeln bezeichnet werden: 1. sofortige Herstellung einer möglichst direkten Vollbahnverbindung Breslau-Oels-Ostrowo auf einer noch zu bestimmenden Linie zum Anschluss an die im Jahre 1903 fertig werdende russische Bahnlinie Lodz-Kalisch (Ostrowo) sowie Betreibung des Bahnbaues Wilhelmsbrück-Sieradz; 2. Vorlegung eines Gesetzentwurfes, betreffend Errichtung einer technischen Hochschule in Breslau, für welche von den schlesischen Interessenten bereits 1 750 000 *M.* gezeichnet worden sind, und Gewährung einer ausreichenden Unterstützung für die Durchführung des Fortbildungsschulwesens; 3. Erhebung der Stadt Breslau in die Servisklasse A entsprechend der zu der gegenwärtigen Höhe des Wohnungsgeldzuschusses in einem vollständigen Missverhältnisse stehenden Steigerung der Miethpreise; 4. Einführung der sofort erreichbaren Verbesserungen auf den schlesischen Bahnlinien und energische Vorbereitung des durchgreifenden Umbaues dieser Bahnen für einen den heutigen Bedürfnissen entsprechenden Betrieb.

Die Resolution schliesst mit einem an die Staatsregierung, den Oberpräsidenten und die Abgeordneten der Provinz gerichteten Anruf, der mit den Worten anhebt: „Die Breslauer Bürgerschaft erwartet von dem Gerechtigkeitsgefühl der Staatsregierung, dass es der Dringlichkeit dieser Forderungen sich nicht entziehen wird."

— **Nothstandtarif für Futter- und Streumittel.** Die Gegner dieses Tarifs haben wiederholt geltend gemacht, dass dieser von kleinen Besitzern, Häuslern und Gärtnern missbraucht werde, um einen schwunghaften Handel mit Streu- und Futtermitteln zu betreiben. Der Bericht der Handelskammer zu Sorau für das zweite Halbjahr 1901 gibt an, dass diese Thatsache in einer an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe von ihr zur Sprache gebracht sei und dass dieser darauf Erhebungen angeordnet habe, bei welchen die Handelskammer den betreffenden Behörden mit Hilfe eines Vertrauensmannes einige solcher Häusler namhaft gemacht hat. Eine dieserhalb angeordnete mündliche Vernehmung dieser Personen durch den zuständigen Landrath habe jedoch keine Beweismittel an die Hand gegeben.

— **Melde- usw. Verfahren bei fehlenden usw. Gepäckstücken und Gütern.** Nach den Berichten der Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Staatsbahnen hat sich das am 1. März 1901 eingeführte Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren in seinen Grundzügen bewährt. Zur weiteren Vervollkommnung und zur Beseitigung der von den Dienststellen noch begangenen Verstösse hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, in welcher er u. a. folgendes bemerkt: Die überzähligen Güter müssen mit der vorgeschriebenen Schnelligkeit ermittelt und gemeldet werden. Hiervon hängt hauptsächlich der Erfolg des Ausgleichs ab. Die Sorge hierfür liegt dem Vorsteher der Abfertigungsstelle und dem sonst vorhandenen Aufsichtspersonale ob. Diesem Zwecke dient die im § 9 angeordnete Schuppenrevision, und zwar durch den Vorsteher der Abfertigungsstelle persönlich wie auch die tägliche Durchsicht der Lagerplätze für Ortsgüter und die Prüfung der Verladeplätze nach jeder Ladeperiode. In dieser Beziehung werden die Vorschriften noch nicht ausreichend erfüllt. Auch durch persönliche Aufsicht seitens der Verkehrsinspektoren und der Direktionsdezernenten ist für eine vorschriftsmässige Schuppenrevision Sorge zu tragen. Auf die haltbare und deutliche Bezeichnung der Stückgüter, insbesondere auch mit der Bestimmungsstation, durch die Versender ist fortgesetzt hinzuwirken, da die mangelhafte Bezeichnung den Hauptgrund für die Unregelmässigkeiten und für die Unanbringlichkeit der Güter bildet. Soweit noch unnöthiger Schriftwechsel stattfindet, wie durch Anfragen bei der Ausgleichstelle, ob das Gut gefunden usw. oder durch Nachforschungen, die in den Vorschriften nicht vorgesehen und sachlich unnütz sind, ist solches Schreibwerk abzustellen. Die Eintragung überzähliger Güter in das Meldebuch ist auf solche Güter zu beschränken, die nicht ohne weiteres der Bestimmungsstation zugeführt werden können.

— **Ueber die allgemeine Lage der Eisen- und Kohlenindustrie** bringen die „Berl. N. Nachr." einen Bericht aus dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk von Mitte Februar, den wir seiner einigermaassen hoffnungsvollen Beurtheilung der Lage wegen nachstehend mit einigen Weglassungen zum Abdruck bringen:

„Der schon in einem früheren Bericht von uns gekennzeichnete frischere Zug, der seit einiger Zeit durch die hiesigen industriellen Geschäftskreise geht, hat inzwischen entschieden

eine weitere namhafte Belebung erfahren, insofern, als der Bedarf immer mehr hervortritt und das Bestreben der Händler, sich zu den günstigen Preisen möglichst viel Material zu sichern, unverändert anhält. Seitens der Werke sind in letzter Zeit solche Mengen hereingenommen worden, dass grosse Betriebe stellenweise für das ganze erste Halbjahr ausverkauft sind, und ist besonders bemerkenswerth, dass es sich hierbei nicht oder doch wenigstens nur um verhältnissmässig geringe Mengen für die Ausfuhr handelt und in der Hauptsache direkter Inlandverbrauch bezw. Absatz in Betracht kommt. Die erzielten und erzielbaren Preise sind allerdings in der Regel niedrige .... Es ist aber keine Frage, dass, wenn die Werke erst einigermaassen beschäftigt sind, entschieden auch in den Preisen eine Aenderung zum Besseren zu erwarten ist und namentlich auch der Kohlenverbrauch der Industrie, denn diese ist doch die Hauptverbraucherin, eine bessere werden wird. Es ist ja keine Frage, dass die Kohlenindustrie eine schlimme Zeit durchmacht, an welcher die wenigen Frosttage wenig oder gar nichts geändert haben, und die Absatzschwierigkeiten werden sich, je mehr das Frühjahr sich nähert, noch mehr steigern, so dass alsdann nur übrig bleiben wird, durch eine angemessene Einschränkung der Förderung dem verminderten Absatz zu begegnen. . . . Die bessere Beschäftigung und regere Kauflust ist in der allerletzten Zeit in einer ganzen Reihe von Versammlungen wirthschaftlicher Verbände der Eisenindustrie festgestellt worden, und hierauf ist auch wohl der Beschluss zurückzuführen, den die grossen Walzwerke mit der gemeldeten Preiserhöhung für Flussstabeisen um 5 ℳ für 1000 kg herbeigeführt haben. Im allgemeinen erscheint also die gegenwärtige Lage der Industrie eine bessere gegenüber dem Anfang des Jahres; es bleibt nur abzuwarten, ob die Belebung von Dauer sein wird. . . . In dieser Beziehung ein Urtheil abzugeben, ist ebenso schwierig wie gefährlich; gleichwohl ist an der Thatsache der augenblicklich in der Eisenindustrie herrschenden besseren Stimmung nicht zu rütteln."

— **Obstverkehr auf den württembergischen Staatseisenbahnen im Herbst 1901.** In den Monaten September, Oktober und November 1901 sind auf den württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 5193 Wagenladungen Obst angekommen (1900: 2046, 1899: 8543), und zwar aus Frankreich 1956, Oesterreich-Ungarn 1444, Belgien 411, Italien 406, Bayern 209, der Schweiz 169, Serbien 137, Preussen 119, der Pfalz 107, den Niederlanden 98, Hessen 69, Baden 46, Sachsen 13, Elsass-Lothringen 9 Wagen. Von den eingelaufenen Wagen fallen auf Stuttgart Nordbahnhof 1124, Esslingen 308, Göppingen 226, Ulm 223, Reutlingen 210, Tübingen 176, Cannstatt 162, Geislingen 111, Stuttgart Westbahnhof 104. Weitere 69 Stationen hatten einen Empfang zwischen 100 und 10 Wagen und 166 Stationen einen solchen von 10 Wagen und weniger. Ausserdem wurden im Laufe des Jahres 1901 von Mannheim und Triest aus 389 Wagenladungen mit 4005 t zur Mostbereitung dienender getrockneter Weinbeeren (Rosinen, Korinthen usw.) auf württembergischen Stationen eingeführt (1900: 303 Wagenladungen), wovon mehr als die Hälfte auf die Stationen Stuttgart und Ulm entfiel.

Zur Versendung nach Stationen ausserhalb von Württemberg gelangten im Herbst 1901 nur 6 (1900: 724) Wagenladungen Obst.

— **Deutschlands Strassenbahnen.** Am Ende des Jahres 1900 waren in Deutschland nach amtlichen Mittheilungen rund 3000 km Strassenbahnen in Betrieb, von denen etwa $^2/_3$ auf Preussen, $^1/_3$ auf die übrigen Bundesstaaten entfallen. Von diesen steht Sachsen mit 274 km an erster Stelle; es folgen Bayern mit 112, Hamburg mit 95 km. Das Reichsland Elsass-Lothringen weist 74 km auf. Unter den preussischen Provinzen haben die Rheinlande mit 615 km das grösste Strassenbahnnetz, Brandenburg (mit Einschluss von Berlin) — 434 km — folgt erst an zweiter Stelle; die wenigsten Strassenbahnen haben die Provinzen Pommern (31 km) und Posen (21 km). Dagegen besitzt Pommern ein sehr dichtes Netz nebenbahnähnlicher Kleinbahnen.

Eigenthum und Betrieb der Strassenbahnen liegen meist in der Hand von Aktiengesellschaften, die lediglich für diesen Zweck gebildet worden sind und deren Thätigkeit sich in der Regel auf ein einzelnes, örtlich begrenztes Bahnnetz beschränkt. Nur die allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu Berlin betreibt in 11 Orten Norddeutschlands Strassenbahnlinien von 2 bis 30 km Länge, im ganzen 186 km. Die grossen Elektrizitätsgesellschaften sind verhältnissmässig selten Eigenthümer oder Betriebsunternehmer von Strassenbahnen; sie haben es vorgezogen, für die von ihnen abhängigen Strassenbahnen selbständige Gesellschaften zu bilden und sich nur durch einen entsprechend hoch bemessenen Aktienbesitz Einfluss auf die Leitung der Geschäfte zu sichern. Immerhin erscheint die Aktiengesellschaft Siemens & Halske zu Berlin an vier Orten als Betriebsleiterin von zusammen 87 km Strassenbahnen, von denen sie 69 km besitzt. Betriebsleiter und Besitzer sind u. a. auch die Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co. in Dresden, die Union zu Berlin, der Helios zu Köln, die Elektrizitätsgesellschaft vorm. Schuckert & Co. zu Nürnberg.

Das grösste Einzelunternehmen ist die Grosse Berliner Strassenbahngesellschaft, die 233 km unter eigenem Namen betreibt, mit drei weiteren Gesellschaften aber derartig vereinigt ist, dass ihr im ganzen 309 km unterstehen. Ihr folgen die Strassenbahngesellschaft Hannover mit 137 km und die Strasseneisenbahngesellschaft in Hamburg mit 124 km.

Die Einnahme sämmtlicher deutschen Strassenbahnen betrug im Jahre 1900: 112000000 ℳ, von denen noch nicht 1 % auf den Güterverkehr entfiel. Die kommunalen Zuschüsse beliefen sich bei den preussischen Strassenbahnen auf 5,4 %, bei den ausserpreussischen auf 7,6 %, im Durchschnitt auf 6,2 % sämmtlicher Einnahmen. Die Ausgaben erforderten 78000000 ℳ, so dass sich ein Gewinn von rund 34000000 ℳ ergab.

Unter den grossen Städten hat Dresden das dichteste Netz von Strassenbahnen, München das weitmaschigste. Dresden hat auch den im Verhältnisse zur Bevölkerungszahl stärksten Strassenbahnverkehr; dem Strassenbahnverkehrs Berlins thun Stadtbahn, Omnibusse und Droschken nicht unwesentlich Abbruch. — Der auf den einzelnen Fahrgast entfallende Fahrpreis bewegt sich — abgesehen von Hannover, wo die Innenlinien der Strassenbahngesellschaft von ihren Aussen- und weit ausgedehnten Ueberlandlinien nicht zu trennen sind — dicht um den Betrag von 10 ₰ herum. Er schwankt zwischen 8,7 (Breslau) und 10,8 ₰ (Hamburg-Altona).

— **Eisenbahn-Bauinspektor z. D. Georg Albrecht** ist am 16. d. Mts. in Berlin im 51. Lebensjahre nach mehrwöchigem Krankenlager an Gelenkrheumatismus verschieden. Der Verstorbene gehörte bis zum Jahre 1895 der preussischen Staatseisenbahnverwaltung an und entwickelte namentlich im technischen Büro der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg und später als Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts zu Braunschweig eine sehr fruchtbringende und umfassende Thätigkeit, insbesondere bei der Bearbeitung wichtiger technischer Projekte. Später war er als Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion in Gera thätig. Leider nöthigte ihn ein Halsleiden zu frühem Ausscheiden aus dem Dienst (im Jahre 1895), doch hatte sich gerade im letzten Jahre seine Gesundheit so befestigt, dass er bei der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen in Berlin die Stellung als Betriebsleiter der sogen. Spreetunnelbahn und der elektrischen Bahn Rummelsburg-Oberschöneweide übernahm, eine Thätigkeit, die ihm sehr zusagte. An den Versammlungen des Vereins für Eisenbahnkunde nahm er regelmässig theil und blieb so mit seinem Kollegenkreise in steter freundschaftlicher Berührung. Alle, die den Verstorbenen kannten, werden dem tüchtigen, fleissigen, dabei bescheidenen und liebenswürdigen Manne ein treues Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Behrends, bisher in Posen, ist als Vorstand der Bauabtheilung (für den Bau der Bahnlinien Trompet-Cleve und Trompet-Rheinhausen) nach Xanten versetzt worden.

Oesterreich.

— **Zur Verstaatlichung der österreichischen Nordwestbahn und der Linien der Staatseisenbahngesellschaft.** Der Bericht des vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses zur Berathung dieser Frage eingesetzten Unterausschusses gibt zunächst eine Darstellung der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens mit Rücksicht auf das System der staatlichen Herstellung und Verwaltung der Eisenbahnen, weist auf den bezüglich der Verstaatlichungsaktion seit Beginn der 90er Jahre eingetretenen Stillstand hin und geht dann zur Besprechung der Erwägungen über, welche die Verstaatlichung der genannten Eisenbahnlinien betreffen. Es wird festgestellt, dass bezüglich der Verstaatlichung der Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, in welche vom 25. Juni 1900 ab auch das Ergänzungsnetz einbezogen werden kann, im Eisenbahnausschusse keine Einwendungen erhoben, im Gegentheil, die Vortheile auch in finanzieller Richtung anerkannt wurden. Bezüglich der Verstaatlichung der österreichischen Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft sei der Einlösungstermin im Uebereinkommen vom 12. November 1882 festgestellt. Der Bericht setzt hierauf die Vortheile der Verstaatlichung dieser Linien sowie der Verstaatlichung aller Hauptbahnen insbesondere in Bezug auf die Ermöglichung einer selbständigen Tarifpolitik gegenüber Ungarn auseinander, fordert eine Umgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung und stellt die in Nr. 101 S. 1574 Jahrg. 1901 d. Ztg. mitgetheilten Anträge.

— **Der Budgetausschuss über den Staatsbahnbetrieb.** Der Berichterstatter des Budgetausschusses berührt auch die gegen den unzulänglichen Ertrag der Staatsbahnen gerichteten Vorwürfe sowie die Tariffrage und kommt zu dem Ergebniss, dass sich der Anlagewerth der Staatsbahnen im Be-

trage von 2 649 992 386 Kr. mit 2,21 % verzinst, so dass der Staat, 4,25 % als Zinsfuss für das zu verzinsende Anlagekapital angenommen, 2,04 % vom Anlagewerth des Staatsbahnnetzes jährlich daraufzahlt. Der Berichterstatter bemerkt hierzu, dass der Staatsbahnbetrieb unbestritten zunächst wohl als ein wirthschaftliches Unternehmen zu betrachten sei, jedoch dürfe nicht vergessen werden, dass bei seiner Beurtheilung auch andere Rücksichten ausschlaggebend sein müssen: die Hebung der Volkswirthschaft des Staates und aller seiner Theile, und infolge dessen die Ermöglichung der Ausfuhrfähigkeit von Waaren durch Erstellung dementsprechender Tarife, Einlegung von Personen- und Lastzügen im Hinblick auf das unabweisliche Bedürfniss der Bevölkerung und des Waarenverkehrs, Rücksichten der Betriebssicherheit, nothwendige Wohlfahrts- und sonstige sozialpolitische Einrichtungen, Rücksichten auf die Heeresmacht des Staates und seiner Schlagfertigkeit u. dergl. Gewiss sei die so oft beliebte Vergleichung der Ergebnisse des österreichischen Staatsbahnbetriebes mit den ganz erstaunlichen Erfolgen des preussischen Staatsbahnbetriebes ungerecht, da die beiden Bahnnetze der gleichen Grundlagen und Voraussetzung entbehren. Die geographische, orographische und hydrographische Lage der österreichischen Staatsbahnen, Klima und Witterungsverhältnisse, besonders in unseren Gebirgsgegenden, machen die Anlage von Bahnen und deren Betrieb in Oesterreich in der Regel bedeutend kostspieliger, als bei den zumeist auf ebenem Boden führenden preussischen Staatsbahnen. Diese für Oesterreich ungünstigen Verhältnisse erhalten eine bedeutende Verschärfung durch die geringe Entwickelung der Volkswirthschaft und durch die besonderen finanziellen Verhältnisse, welche sich hauptsächlich durch einen höheren Zinsfuss in Oesterreich ausdrücken; ferner gebe es in Oesterreich sehr theuer erbaute und ertraglose Linien. Dies alles seien Gründe, welche die Forderung nach den verlockend hohen Erträgnissziffern der preussischen Staatsbahnen ungerecht, ja unmöglich erscheinen lassen. Damit die Staatsbahnen wenigstens die gesammten Selbstkosten aus den eigenen Einnahmen decken, wäre eine Erhöhung der Einnahmen um mindestens 62 620 000 Kr. erforderlich. Nun seien die bedeutendste Einnahmequelle die Transporteinnahmen in der Höhe von 243 660 000 Kr. Nur hier könnte die erwähnte Erhöhung einigermaassen erzielt werden. Die Personentarife der österreichischen Staatsbahnen seien unstreitig als niedrig zu bezeichnen. Hinsichtlich des Personenverkehrs erschiene daher eine mässige Mehrbelastung ohne schädliche Rückwirkung auf den Verkehr thunlich. Was die Höhe der Frachtentarifsätze anlangt, so trage das Tarifschema der österreichischen Staatsbahnen für den Güterverkehr wohl den berechtigten Interessen der Frachtgeber im allgemeinen Rechnung, nachdem namentlich die Frachtsätze für Massenartikel im Vergleiche zu den Tarifen anderer, auch ausländischer Bahnen als niedrig bezeichnet werden können. Der Berichterstatter warnt jedoch vor einer Tariferhöhung hinsichtlich des Güterverkehres. Zu besonderer Vorsicht mahne aber insbesondere die ganze gegenwärtige wirthschaftliche Lage im Staate, der unmittelbar vor der Erneuerung des Ausgleiches mit der anderen Reichshälfte und vor dem Ablaufe der Wirksamkeit der Handelsverträge, also vor einer wirthschaftlich ganz ins Dunkle gehüllten Zukunft steht, daher eine wesentliche Erhöhung der Frachttarife wenigstens im gegenwärtigen Zeitpunkte geradezu ausgeschlossen erscheinen muss. Ob späterhin eine mässige Erhöhung in Verbindung mit einer Fortsetzung der Verstaatlichung empfehlenswerth wäre, könne, wie im Bericht ausgeführt wird, dermalen nicht weiter in Erwägung gezogen werden.

— Die böhmische Braunkohlenausfuhr. Der Verein für bergbauliche Interessen im nordwestlichen Böhmen hat vor einiger Zeit eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher dringend gebeten wird, dass die Staatsbahnen sowie die an dem Braunkohlenverkehr nach Deutschland betheiligten Privatbahnen die früher bestandene Kürzung der Abfertigungsgebühr wieder einführen und die Tarife zur Elbe um die erfolgte Erhöhung von 4 Kr. für 10 t wieder kürzen. Als diese Erhöhung der Ausfuhrtarife — führt die Eingabe aus — im Herbst 1900 erfolgte, befand man sich inmitten einer Hochkonjunktur, weshalb sich die tarifarischen Maassnahmen weniger fühlbar gemacht hatten. Die gegenwärtige Krise in der wirthschaftlichen Entwickelung Deutschlands sei aber geeignet, sobald die Tariferhöhung im Braunkohlenverkehr nach Deutschland noch länger aufrechterhalten wird, die österreichische Braunkohlenindustrie in bedeutender Weise zu gefährden. Die Thatsache, dass jetzt der Absatz der deutschen Kohlenwerke täglich mit mindestens 15 000 Wagen hinter der Produktion zurückbleibt, ist ein um so bedenklicheres Zeichen, als überdies in Deutschland beiläufig 70 neue Bergbauanlagen im Bau begriffen sind, deren Produktion in kurzer Zeit ebenfalls mit der österreichischen Braunkohle in Wettbewerb treten wird. Dass die österreichische Kohlenausfuhr durch die Tariferhöhung geschädigt werde, gehe aus der Thatsache hervor, dass im laufenden Jahre die sächsischen Staatsbahnen für ihre Regiezwecke täglich 40 Wagen böhmischer Braunkohle weniger wie in den früheren Jahren beziehen. Der Grund liege darin, dass den sächsischen Staatsbahnen die bisher für ihre Regiekohlenbezüge gewährte Kürzung der österreichischen Frachtantheile entzogen wurde. Desgleichen werde jetzt den bayerischen Staatsbahnen die ihnen für die Regiekohlenbezüge aus dem österreichischen Braunkohlenrevier früher bewilligte Frachtermässigung nicht mehr zugestanden. Es seien dies Maassnahmen, die eine berechtigte Empfindlichkeit der sächsischen und bayerischen Staatsbahnen hervorrufen, und es müsse derselben Rechnung getragen werden, wenn diese Verwaltungen, von denen insbesondere die bayerischen Staatsbahnen auf die österreichische Braunkohle keineswegs angewiesen sind, als Abnehmer erhalten bleiben sollen. In noch schärferem Maasse habe sich die Wirkung der Tariferhöhung im Braunkohlenverkehr zur Elbe geäussert. Die Erhöhung der Bahnfrachten zur Elbe habe insbesondere bei sinkenden Kohlenpreisen einen Rückgang des Elbeverkehres zur unvermeidlichen Folge und führe überdies zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Braunkohlenwerke zur Zeit des besten Geschäftsganges im Winter, und zwar um so mehr, als die Braunkohle im Gegensatze zur Steinkohle eine monatelange Lagerung nicht verträgt. Der Ausfall im Absatze österreichischer Braunkohle nach Sachsen — Bayern gar nicht mitgerechnet, weil diesbezüglich statistische Daten noch nicht vorliegen — betrage in der Zeit vom 1. Mai bis Ende 1901: 60 000 Wagen oder durchschnittlich für einen Fördertag gerechnet mehr als 300 Wagen. Die Absatzverhältnisse im ersten Monate dieses Jahres weisen eine weitere Verschlechterung auf, und es unterliege keinem Zweifel, dass die österr. Braunkohlenausfuhr nach Deutschland immer mehr zurückgedrängt werde, ohne eine Entschädigung im Inlandsabsatze finden zu können. Bei dem Umstande, dass die Preise der Braunkohle in stetem Sinken begriffen sind und bereits nahezu denselben Stand erreicht haben, den sie vor dem Arbeiterausstand hatten, erscheine es dringend geboten, dass die im Herbste 1900 rücksichtlich der Auslandstarife und am 1. Januar 1901 rücksichtlich der Tarife zur Elbe eingeführten Erhöhungen wieder fallen gelassen werden. Mit der längeren Aufrechterhaltung der Tariferhöhungen im Auslandsverkehre sei übrigens noch eine andere, bisher, wie es scheint, noch gar nicht gewürdigte Gefahr verbunden, und zwar die Gefahr, dass die deutschen Bahnen dem Beispiele der österreichischen folgen und die Tarife um denselben Preis wie diese erhöhen, was eine neuerliche Erschwerung der Ausfuhr und eine Verminderung der Frachteneinnahmen der an dieser Ausfuhr betheiligten österreichischen Bahnen zur Folge haben würde. Nach der bisherigen Uebung haben nämlich bei Bildung direkter Tarife die österreichischen Aufgabebahnen und die deutschen Abgabebahnen je nur die Hälfte der Abfertigungsgebühr berechnet, und dieses beiderseitige Zugeständniss ermöglichte die Erstellung direkter Auslandstarife. Deren Fortbestand werde aber jetzt in Frage gestellt. Die Befürchtung, dass die deutschen Bahnen das bisher gewährte Zugeständniss der Kürzung der Gebühr ebenfalls widerrufen, liege um so näher, je mehr die Ueberproduktion der deutschen Kohlenwerke zunimmt, und je lebhafter sich infolge dessen die alte Agitation gegen die österr. Braunkohleneinfuhr nach Deutschland gestaltet. Die Eingabe schliesst wie folgt: „Die im Herbste 1900 eingeführten Tariferhöhungen im Braunkohlenverkehre nach dem Auslande sowie die mit 1. Januar 1901 in Kraft getretene Erhöhung der Tarife im Verkehre zur Elbe sind sonach ein sogar für die Bahnen selbst höchst gefährliches Wagniss. Wir erlauben uns, auf die für unsere Braunkohlenausfuhr herbeigeführte Gefahr die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums zu lenken. Wir ersuchen das Eisenbahnministerium, es möge ohne Verzug veranlassen, dass die österr. Staatsbahnen sowie die an dem Braunkohlenverkehre nach Deutschland betheiligten Privatbahnen die früher bestandene Kürzung der Manipulationsgebühr wieder einführen und die Tarife zur Elbe um die erfolgte Erhöhung von 4 Kr. für 10 t wieder kürzen.

— Oberösterreichische Lokalbahnprojekte. Der Gemeinderath der Stadt Linz hat sich vor kurzem mit den Anträgen beschäftigt, welche ihm von seinem Eisenbahnkomitee in Bezug auf die Leistung eines Beitrages zu den Kosten der Pyhrnbahn sowie in Bezug auf sonstige Eisenbahnfragen unterbreitet wurden. Bezüglich des Beschlusses über die Beitragsleistung zu den Kosten der Pyhrnbahn wurde bereits in Nr. 11 S. 185 d. Ztg. Mittheilung gemacht. Was die in dem Programm des Linzer gemeinderäthlichen Eisenbahnkomitees erörterten Bahnpläne anbelangt, so ist der Bau der elektrischen Kleinbahn Linz-Kleinmünchen als gesichert zu betrachten und die Konzessionsertheilung bevorstehend (vergl. Nr. 2 S. 26 d. Ztg.). Das Projekt Linz-Efferding-Peuerbach dürfte gleichfalls in absehbarer Zeit der Verwirklichung zugeführt werden. Dagegen erfordern die weiteren Projekte, welche eine Verlängerung der Mühlkreisbahn in nördlicher Richtung zum Anschlusse an die Budweis-Salnauer Staatsbahn und in südlicher Richtung an die Donau und zum Anschlusse an die Wels-Aschacher Lokalbahn zum Gegenstande haben, noch

gründliche Vorarbeiten, haben auch den Anschluss der Böhmerwaldbahn an das bayerische Eisenbahnnetz zur Voraussetzung, weil erst durch diese Verbindung die zu verlängernde Mühlkreisbahn als Durchzugsbahn zur Verwirklichung käme. Auch die übrigen Projekte befinden sich derzeit noch in einem wenig ausgereiften Stadium.

— **Wiedereröffnung des Güterverkehres in Triest.** Der allgemeine Arbeiterausstand in Triest, welcher schwere Ausschreitungen im Gefolge gehabt und zur Verhängung des Standrechts über Triest geführt hat, wurde am 17. d. Mts. beendet und am 18. d. Mts. wurde der Güterverkehr in Triest bei allen Aufnahmestellen in vollem Umfange wieder eröffnet.

Ungarn.

— **Rückvergütungen der ungarischen Staatsbahnen.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hatte bezüglich der von den Staatsbahnen gewährten Rückvergütungen (Refaktien) für die zur Bespritzung der Weingärten dienenden Materialien sowie für die in Mindestsendungen von 10 000 kg aufgegebenen Kraftfutterstoffe beschlossen, durch eine an den Handelsminister zu entsendende Abordnung um Aufhebung der Bedingung zu ersuchen, wonach diese Sendungen mit einem von den politischen Behörden, landwirthschaftlichen Vereinen oder von der Genossenschaft ungarischer Landwirthe ausgestellten Zeugniss aufgegeben werden müssen. Die Kammer hat durch ihre Abordnung geltend gemacht, dass diese Einschränkung geeignet sei, den Verkehr in den erwähnten Artikeln dem Geschäftskreise der Fabrikanten und Kaufleute zu entziehen, jedoch nicht imstande sei, die in Rede stehende Frachtbegünstigung nur ausschliesslich den Landwirthen zuzuwenden. Die ohne Einschränkung gewährte Frachtbegünstigung hätte nämlich infolge des zwischen den Fabrikanten und Kaufleuten bestehenden Wettbewerbes das Gute, dass sie in der That den Landwirthen zu Gute kommen würde, während gerade durch die in Rede stehende Einschränkung und hauptsächlich durch den Umstand, dass zur Ausstellung des den Sendungen beizugebenden Zeugnisses auch die Genossenschaft ungarischer Landwirthe ermächtigt wurde, letztere in die Lage komme, die Mitbewerber aus dem Geschäfte zu verdrängen und die den Landwirthen zugedachten Begünstigungen für sich selbst auszunutzen.

Der Handelsminister antwortete der Abordnung, dass er dem gestellten Ansuchen nicht entsprechen könne, weil die in Rede stehende Begünstigung ausschliesslich nur zur Unterstützung der Landwirthe bewilligt wurde und die den Gegenstand des Handelsverkehrs bildenden und nicht unmittelbar für Landwirthe bestellten, in grossen Mengen auch zur Ausfuhr gelangenden Artikel von dem Genusse dieser Begünstigung auszuschliessen sind, was nur mittelst Zuhilfenahme des eingeführten Legitimationsverfahrens erreicht werden könne. Im Falle der Beseitigung des Legitimationsverfahrens würden nicht nur solche Sendungen der Begünstigung theilhaftig werden, welche nicht für Landwirthe bestimmt sind, sondern auch solche, welche nach dem Auslande ausgeführt werden, wie dies verschiedene im Vorjahre trotz der Einschränkung vorgekommene Fälle beweisen. Die der Genossenschaft ungarischer Landwirthe gegebene Ermächtigung erstrecke sich nur darauf, Zeugnisse für ihre Mitglieder, daher ausschliesslich für Landwirthe ausstellen zu dürfen; demnach sei auch die besagte Genossenschaft, ebenso wie die übrigen zur Ausstellung der Zeugnisse berechtigten Vereine und Behörden nur insoweit an der in Rede stehenden Begünstigung interessirt, als sie durch das ausgestellte Zeugniss den Adressaten der Sendung in die Lage versetzt, die Begünstigung in Anspruch nehmen zu können. Dies erachte der Minister für den Kaufmannstand um so weniger für erschwerend, als ja der Absender ein beliebiger sein könne und die Ausstellung des Zeugnisses das Genossenschaftsmitglied noch nicht verpflichte, die Vermittelung der Genossenschaft in Anspruch zu nehmen. Gegen das bei der Ausstellung der Zeugnisse seitens der Genossenschaft ausgeübte Verfahren seien bisher unter den Landwirthen keine Klagen laut geworden und halte somit der Minister eine Abweichung von dem jetzigen Vorgang für nicht begründet.

Diese Antwort des Ministers wurde in der Vollversammlung der Budapester Handels- und Gewerbekammer einer Besprechung unterzogen, und gaben sämmtliche Redner ihrem Befremden darüber Ausdruck, dass das Handelsministerium nur die von agrarischer Seite herrührenden Angaben zur Grundlage seiner Entscheidung mache, und dass es die von der Kammer angeführten Gründe unberücksichtigt lasse. Es wurde beschlossen, die Antwort des Ministers nicht zur Kenntniss zu nehmen und in einem neuerlichen Ansuchen den Wünschen der kommerziellen und industriellen Kreise nochmals nachdrücklichst Geltung zu verschaffen.

— **Gebührenfreie Beförderung von Diensttelegrammen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass die ungarischen Eisenbahnverwaltungen dem Uebereinkommen, betreffend die gebührenfreie Beförderung von Diensttelegrammen auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beitreten können. Eine ähnliche Ermächtigung wurde auch den österreichischen Bahnen seitens der österreichischen Regierung ertheilt.

— **Der Budgetvoranschlag der königlich ungarischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1902** wurde vor kurzem im ungarischen Parlament verhandelt. In diesem sind die Ausgaben und Einnahmen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen mit folgenden Ziffern angesetzt:

		im Jahre 1902	im Jahre 1901
Ausgaben.		Kronen	
Ordentliche Ausgaben		136 259 860	132 407 080
Ausserordentliche Ausgaben:			
Durchlaufende (Inventarvermehrung) . .	400 000		
Investitionen (Umgestaltungen usw.) . .	3 500 000	3 900 000	4 321 900
Hierzu die im Sinne des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1879 zu bewirkenden grösseren Investitionen (Bau und Ergänzung von Werkstätten und Heizhäusern, Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, Umgestaltung der Holzbrücken auf Eisenkonstruktion, Ausbau von zweiten Gleisen, Vergrösserung von Stationen usw.)		28 200 000	25 346 000
zusammen		168 359 860	162 074 980
Einnahmen.			
Ordentliche Einnahmen		218 200 000	211 596 000
Aus dem Erlös der im Sinne des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1879 auszugebenden Staatsschuldverschreibungen . . .		28 200 000	25 346 000
zusammen		246 400 000	236 942 000
Der Ueberschuss beträgt daher im Ordinarium (Betriebsüberschuss)		81 940 140	79 188 920
hiervon ab die ausserordentlichen Ausgaben		3 900 000	4 321 900
bleibt zur Verfügung		78 040 140	74 867 020

Das Ordinarum bessert sich also für 1902 um 2 751 220 Kr., das Extraordinarium um 421 900 Kr., zusammen um 3 173 120 Kr.

— **Statistische Daten über den Stand und die Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1900 und über die Hauptergebnisse in den Jahren 1891 bis 1900.** Unter diesem Titel hat das königlich ungarische Handelsministerium unlängst in amtlicher Ausgabe ein interessantes statistisches Werk erscheinen lassen, welches von den für 1898 und 1899 herausgegebenen ähnlichen Werken nur insofern absticht, als jetzt auch die Hauptergebnisse der letzten 10 Jahre aufgenommen sind.

Wir entnehmen dem Werke für heute folgendes: Die Bau- und Betriebslänge der ungarischen Eisenbahnen war Ende des Jahres 1900 bezw. 1899 die folgende:

	1900		1899	
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge
	in Kilometern			
Staatseisenbahnen . . .	7 327,623	7 531,207	7 315,504	7 517,754
Privatbahnen (ersten Ranges)	1 322,482	1 342,869	1 321,983	1 342,706
Vizinalbahnen	8 458,147	8 667,213	8 314,661	8 523,305
zusammen	17 108,252	17 541,289	16 952,148	17 383,765
von diesen Bahnen im Betriebe der Staatseisenbahnen	14 133,271	14 526,039	13 618,859	14 004,553
Stadt- und Gemeindebahnen (Dampfseilrampen, Pferdebahnen, Lokomotivstrassenbahnen, elektrische Bahnen)	252,074	251,610	235,621	235,64

In diesen Längen sind die Industriegleise sowie die für Forst-, Bergbau- und Landwirthschaftszwecke bestimmten Gleise nicht enthalten.

— **Personalnachrichten.** Der Inspektor Guido v. Thaly wurde zum Vorstand der Bau- und Bahnerhaltungsabtheilung und der Inspektor Robert Eder zum Vorstand der Maschinenabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Centralbahnhof in Brüssel.** Die seit Jahren schwebende Frage der Errichtung eines Centralbahnhofes in Brüssel, der zur Verbesserung der Verbindungen und zur Entlastung der ungenügenden bestehenden Bahnhöfe für nothwendig erklärt wurde, gelangte in der Sitzung der belgischen Abgeordnetenkammer vom 11. d. Mts. eingehend zur Erörterung. Abg. Lepage interpellirte die Regierung über den Stand der Dinge. Seit Monaten habe man keinen Schritt vorwärts, eher Schritte zurück gethan. Die Regierung habe Ankäufe für den Centralbahnhof und für die Nord-Südverbindung gemacht und einen Plan, aber man werde über den Stand der Dinge ganz im unklaren gehalten. Die Regierung wolle der Stadt Brüssel zu wenig entgegenkommen. Redner erinnerte daran, dass schon im Jahre 1900 der Eisenbahnminister Vandenpeereboom die Arbeiten als durchaus dringlich erklärt habe, und erwähnte das alte flämische Sprichwort: Veel beloven en weinig geven, Doet de zotten in vreugde leven. (Viel versprechen und wenig geben, macht die Dummen in Freude leben.) So dürfe man nicht das Gedeihen einer grossen Stadt gefährden. Eisenbahnminister Liebaert legte die Nothwendigkeit eines Centralbahnhofes dar. Technische Schwierigkeiten gebe es nicht, es seien nur Verkehrsschwierigkeiten, weil die zu errichtende Linie die Hauptstadt durchkreuzen müsse. Uebrigens könne die Verbindung auch ohne Centralbahnhof hergestellt werden, was am leichtesten durchzuführen sei, und er habe einen solchen Verbindungsplan ohne Centralbahnhof aufstellen lassen. Aber es wäre bedauerlich, wenn man diese Gelegenheit zur Errichtung eines Centralbahnhofes nicht ergriffe. Der Minister suchte dann zu beweisen, dass die Stadt Brüssel durch Hebung und Erleichterung des Verkehres viel mehr Interesse an der Sache habe, als die Staatsbahnverwaltung. Aber die Brüsseler Stadtverwaltung halte sich zurück, bringe nur Klagen und wolle statt entsprechender Beitragsleistungen die Gelegenheit zur Herausschlagung anderweitiger Vortheile ausnutzen. Die Stadt wolle keinen Bahnhof unter freiem Himmel und habe den Minister gezwungen, den Plan eines unterirdischen Bahnhofes zu machen, sie mache Schwierigkeiten wegen des Grund und Bodens, hindere eine entsprechend grosse Ausführung usw. Die Stadt Brüssel, sagte der Minister, hält mich in der Schwebe wie das Seil den Gehängten. Früher dagegen habe die Stadt wärmstens den Plan befürwortet; die Schwenkung sei nur erfolgt, weil man seither „die famose Frage der Kompensationen" erfunden habe. Der Minister, der wohl ein halbes Dutzend Mal das Wort ergriff, verkündete schliesslich rundweg: der Centralbahnhof wird unter Mitwirkung der Stadt Brüssel oder gar nicht hergestellt werden.

In der Kammer fand der Minister wenig Anklang. Von verschiedenen Seiten wurde ihm vorgeworfen, dass die Regierung nicht stetig und energisch genug vorgehe, mehr zögere als jemals und den Stand der Dinge verheimliche. Auf die direkte Forderung, die Pläne vorzulegen, antwortete der Minister, Angelegenheiten dieser Art erforderten eine gewisse Vorsicht, ein gewisses Mysterium. Der Berichterstatter Renkin, der jüngst ein sehr trübes Bild der belgischen Eisenbahnverhältnisse entworfen hat, bemerkte, aus der Rede des Ministers scheine man schliessen zu müssen, dass der Centralbahnhof bedroht sei. Und doch sei er das gegebene Mittel, um den sehr schweren, aus der Ueberlastung des Nordbahnhofes sich ergebenden Gefahren abzuhelfen. Uebrigens meinte auch Renkin, durch Schaffung eines Netzes von elektrischen Bahnen und Verschiebung des Nord- und Südbahnhofes könne man auf den Centralbahnhof verzichten. Ein Beschluss wurde nicht gefasst, im Gegentheil äusserte ein Redner, nach der langen Erörterung wisse man ebenso wenig wie zuvor.

— **Arbeiterabonnements in Belgien.** Seit 14. d. Mts. werden auf den belgischen Staatsbahnen die Arbeiter mit Wochenabonnementskarten von den übrigen Reisenden getrennt. Diese Regel soll durchaus gelten, selbst wenn auf den Abfahrtstationen die Morgen- und Abendzüge verdoppelt werden müssen. In den gewöhnlichen Zügen werden besondere Wagen für die abonnirten Arbeiter zurückbehalten. Diese Wagen können auf Bahnhöfen, wo zahlreiche Arbeiter aussteigen, vom Zuge abgetrennt und den ganzen Tag im Bahnhof gelassen werden, um wieder an die Abendzüge angehängt zu werden.

— **Die Nebenkosten (frais accessoires) auf den französischen Eisenbahnen.** In der französischen Abgeordnetenkammer interpellirte Abg. Debussy wegen des Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Oktober 1900, der die Eisenbahngesellschaften ermächtigte, Nebenkosten zu erheben, die angeblich viel zu beträchtlich und schädigend für den Verkehr seien. Die Kosten der Beladung, Entladung und Lagerung sowie Wagenaufstellung seien übermässig; der Erlass sei „der Schwäche des Ministers abgerungen". Redner griff zugleich die allgemeinen Tarife an und zog überhaupt, wie das zur Zeit wieder einmal an der Tagesordnung, gegen die Verwaltung der französischen Privatbahnen scharf zu Felde. In Frankreich seien die Eisenbahngesellschaften Herren der Tarife; sie seien stärker als der Minister der öffentlichen Arbeiten, stärker als der Kassationshof. Dem solle das Parlament einmal abhelfen! Minister Baudin antwortete, das Anwachsen des Verkehrs habe gewisse Verbesserungen unumgänglich gemacht, die eine Kostenvermehrung zu Lasten der Gesellschaften nach sich ziehen mussten. Schon im Jahre 1894 habe der Generalberichterstatter über das Budget die Nothwendigkeit einer Erhöhung der Nebenabgaben anerkannt. Der damalige Bericht stellte fest, die den Eisenbahngesellschaften auferlegten Kosten würden für den Staat infolge von dessen Zinsbürgschaft für die Eisenbahnen neue Ausgaben mit sich bringen, und das einzige Mittel, diese zu erleichtern, bestehe darin, die Gesellschaften zur Erhöhung ihrer Nebenkosten zu ermächtigen. So habe auch der Erlass von 1900 die Einzeichnungsgebühr für Frachtgüter und die Erhöhung gewisser Taxen genehmigt. Wenn man dem Handel Vortheile in der Schnelligkeit der Belastung und Entlastung gewähre, so dürfe er auch Opfer dafür bringen. Jeder von den Eisenbahnen geleistete Dienst müsse bezahlt werden. Uebrigens versicherte der Minister, dass seit den anderthalb Jahren der Geltung des Erlasses nur noch sehr schwache Einwände dagegen erhoben würden. Was sonstige Klagen anlange, so hob der Minister hervor, dass er jetzt gerade eine Verkehrsaufsicht (contrôle commerciale) der Eisenbahnen ins Leben gerufen habe, die dem Handel grosse Dienste leisten würde. Der Leiter dieses Dienstes, Georges Villain, habe schon eine grosse Untersuchung in ganz Frankreich in die Wege geleitet und sei bereit, alle Klagen entgegenzunehmen. Minister Baudin schloss: „Ich kann die Eisenbahngesellschaften nur ‚kontroliren'; ich muss mich darauf beschränken, sie ihre Lastenhefte innehalten zu machen. Aber ich kann ihnen nicht meinen Willen auferlegen, denn sie sind durchaus Herren ihrer Tarife. Immerhin können die Gesellschaften der öffentlichen Meinung nicht entgehen. Und unter deren Druck und den fortwährenden Beschwerden kann vielleicht ihre Macht, gegen welche man so oft in diesem Hause sich sträubt, eines Tages gebeugt werden." (Beifall.) Zu alledem ist nur zu bemerken, dass Neuwahlen vor der Thür stehen und Kammer und Regierung den Strömungen der öffentlichen Meinung ja nachdem Rechnung tragen. Die Abgeordneten, die wieder gewählt werden möchten und der Volksgunst oder -Ungunst unmittelbarer ausgesetzt sind, natürlich noch mehr. So nahm auch die Kammer die Tagesordnung des Abg. Debussy mit Mehrheit an, obwohl Minister Baudin sie als zu weitgehend und zu verwickelt verworfen hatte. Andererseits klagen die Eisenbahngesellschaften und ihre Anhänger, dass ihnen in der letzten Zeit durch Verfügungen des Ministers und Einmischung des Parlaments schon zu viel Erschwerungen und Lasten, besonders in Verfolg der sozialpolitischen Strömung, auferlegt seien.

— **Unfälle und Entschädigungen auf den französischen Eisenbahnen.** In der französischen Kammer wurde aus Anlass eines schweren Unfalls auf dem Bahnhof von Valence vom Minister der öffentlichen Arbeiten verlangt, dass er bei den Eisenbahngesellschaften einschreiten solle, um Unfälle besser zu verhüten und den Opfern grössere Entschädigungen zu sichern. Minister Baudin erachtete, die Gesellschaften sollten bei solchen Unfällen grossmüthiger sein; es sei zu bedauern, dass die Opfer nur ungenügende Hilfe erhalten hätten. Er habe nichts zu thun vernachlässigt, damit die Opfer die Entschädigung erhielten, auf welche sie ein Recht hätten. — Auf dem Pariser Marsfeld-Bahnhof war im Oktober 1900 eine Frau im Gedränge umgestossen und schwer verwundet worden. Jetzt hat das Gericht die Westbahngesellschaft zu einer Entschädigung von 3000 Fr. verurtheilt. In der Begründung heisst es, dass die Bahnverwaltung vollständig verantwortlich ist für das Gedränge, welches den Fall der Klägerin verursachte, da dieser nicht vorgekommen wäre, wenn ein genügender Ordnungsdienst bestanden hätte, um auf dem Bahnsteig höchstens eine den Plätzen in jedem Zuge entsprechende Zahl von Personen zuzulassen. Die ministerielle Entscheidung vom 10. Januar 1885, geändert durch die vom 10. März 1886, gestatte den Reisenden den freien Zutritt zu den Bahnsteigen unter zwei Vorbehalten: dass für gewisse, unter besonders schwierigen Verhältnissen stehende Bahnhöfe Ausnahmen gemacht werden; dass der freie Zutritt bei irgend welchen Bahnhöfen unter Aus-

nahmeumständen, wie ungewöhnliches Zuströmen von Reisenden, zeitweise aufgehoben werde. Bekanntlich habe aber während der Weltausstellung auf dem Marsfeldbahnhof zu gewissen Tageszeiten und Zügen ein allzugrosser Andrang stattgefunden und sei trotz wiederholter Unfälle kein Ordnungsdienst eingerichtet worden.

— **Die Weiterführung der Orléansbahn innerhalb von Paris und der neue Bahnhof am Quai d'Orsay.** Einer eingehenden Beschreibung dieses auch von uns mehrfach erwähnten neuen Bahnhofs der Orléansbahn im „Génie civil" entnehmen wir folgendes: Der Bahnhof verdankt seine Entstehung der zu grossen Entfernung des bisherigen Endbahnhofs der Orléansbahn, des Gare d'Austerlitz, vom Mittelpunkte der Stadt; die Orléansbahn fand den nöthigen Platz für einen neuen Endbahnhof am Quai d'Orsay, dort wo das 1871 eingeäscherte alte Palais de la Cour des Comptes gestanden hatte. Hier konnte gebaut werden, ohne das linke Ufer der Seine verlassen zu müssen, und man erreichte auch leicht unterirdisch eine Verbindung mit dem alten Endbahnhof. Das dem Parlament vorgelegte Projekt wurde im November 1897 genehmigt und als von öffentlichem Nutzen erklärt. Die Trasse der Linie, die von der Place Valhubert bis zum Endbahnhof gebaut werden musste, ist die denkbar einfachste, da sie nur den Kais am linken Ufer der Seine zu folgen brauchte. Sie bildet die Fortsetzung zweier Linien, die in den Austerlitzbahnhof münden. Die Linie senkt sich mit einer Neigung von 0,011 auf 442 m Länge und läuft unter den Bahnhofsgebäuden und der Place Valhubert ihrem neuen Endpunkt zu. Der Austerlitzbahnhof bleibt Ausgangspunkt nicht nur für den Güterdienst, sondern auch für Truppen-, Pilger- und Stückgüterzüge. Der Bahnhof am Quai d'Orsay ist nur für den Verkehr der Reisenden und deren Gepäck geöffnet. Die Schienen der neuen Bahnstrecke haben eine Länge von 16,5 m und ein Gewicht von 42,5 kg auf das Meter. Eine dritte Schiene ist für den elektrischen Strom, da der Betrieb zwischen den beiden Bahnhöfen ein elektrischer ist. Bei der Ausführung der Arbeiten kam es darauf an, den Verkehr so wenig wie möglich zu hindern, und zu diesem Zweck wurde der Tunnelbrustschild überall da angewandt, wo die zur Verfügung stehende Höhe die Anwendung von Mauergewölben gestattete. Unsere Quelle lässt nun eine genaue Schilderung der einzelnen Bauabschnitte mit zahllosen beigefügten Abbildungen folgen. Der neue Bahnhof selbst musste, da die einmündenden Gleise ungefähr 6 m tiefer als die benachbarten Strassenzüge liegen, und da die Unterbringung der verschiedenen Dienststellen im Bahnhof auf gleicher Höhe mit den Strassen erfolgen musste, naturgemäss aus zwei Stockwerken bestehen, einem tiefliegenden Erdgeschoss und einem Erdgeschoss in Strassenhöhe. Diese Einrichtung ist eine der eigenartigsten Anordnungen dieses neuen Bahnhofs. In den Bahnhof münden 15 Gleise, welche sämmtlich durch Weichen mit den vier Hauptgleisen, die von dem Austerlitzbahnhof und der verlängerten Sceauxlinie kommen, verbunden sind. Die ersten sechs Gleise reichen bis über den Bahnhof hinaus, so dass sie später an den kürzlich von der Westbahn erbauten Gare des Invalides angeschlossen werden können; die folgenden neun Gleise endigen als todte Gleise im Innern des Bahnhofs, sind aber durch eine elektrische Schiebebühne unter einander und mit zwei der erstgenannten Gleise verbunden. Diese zum ersten Mal für Lokomotiven gebaute, nicht versenkte Schiebebühne ist 9 m lang und stark genug, um elektrische Lokomotiven oder Tenderlokomotiven von 50 t Gewicht zu verschieben; sie vereinfacht mit Hilfe des Weichenwerks im Innern des Bahnhofs den Betrieb ausserordentlich. Im Erdgeschoss des Bahnhofs befinden sich die verschiedenen Dienststellen, Fahrkartenschalter, Gepäckausgabestellen, Wartesäle usw. Unsere Quelle beschreibt eingehend die Art und Weise des Ankunfts- und Abfahrtsverkehrs, des Gepäckdienstes, die Apparate für die mechanische Behandlung des Gepäcks, die elektrischen Hebevorrichtungen usw. Zum Schluss wird der Architektur des neuen Bahnhofs eine ausführliche Betrachtung zu Theil. Schon seine Lage fast angesichts der Tuilerien erforderte eine der Nachbarschaft würdige Bauart. Eine besondere von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Kommission entschied unter den eingesandten Projekten zu Gunsten des Projektes von Mr. Laloux, das dann im April 1898 durch eine ministerielle Verfügung gebilligt wurde. In dem Bahnhofsgebäude befindet sich auch zum Theil das Terminushotel. Vom architektonischen Standpunkt ist besonders die Hauptfassade, die nach dem Quai d'Orsay blickt, am interessantesten und wichtigsten. Sie ist ganz aus Quadersteinen hergestellt, während das ganze sonstige Gebäude in Eisengerippe erbaut ist. Sämmtliche Arbeiten gingen durchweg sehr schnell von statten; schon im Juli 1900 wurde der Bahnhof, wenigstens für gewisse Züge, für den Betrieb eröffnet. Die Gesammtkosten beliefen sich für die verlängerte Linie und für den Bahnhof auf 40 000 000 Fr.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Zum Vorstand des statistischen Büros der Bundesbahnen ist von der Generaldirektion der Generalsekretär des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, Th. Sourbeck, gewählt. Sourbeck war seiner Zeit der Führer der Ausständigen bei dem grossen Streik der Nordostbahn und seitdem die beliebteste Persönlichkeit in der Organisation und Bewegung der schweizerischen Eisenbahnangestellten. Doch wusste er so weit verständig Maass zu halten, dass die „zünftige" Sozialdemokratie ihn schon seit Jahre bekämpfte.

Allgemeines.

— **Ein Schwellentränkungsverfahren,** welches von dem bayerischen Baumeister Hasselmann (vergl. die Erwähnung dieses Verfahrens in Nr. 14 S. 236 d. Ztg.) erfunden wurde, wird in der berg- und hüttenmännischen Zeitschrift „Glückauf" gegenüber den bisher üblichen Tränkungsverfahren empfohlen, weil es von stärkerer und nachhaltigerer Wirkung sein soll. Während die älteren Verfahren die Schutzmasse in mechanischer Weise in die zu tränkenden Holzmassen einführen, wird bei dem Hasselmann'schen Verfahren die Holzfaser selbst auf chemischem Wege von fäulnissverhindernden Stoffen durchtränkt, und zwar wird dies dadurch erreicht, dass diese Stoffe unter gewissen erhöhten Druck- und Wärmeverhältnissen eingeführt werden. Dadurch wird das getränkte Holz nicht nur gegen Fäulniss und Wurmfrass geschützt, es behält auch ein gutes Aussehen, nimmt keinen unangenehmen Geruch an und gewinnt an Härte. Zur Tränkung werden verwendet Eisen- und Kupfervitriol. Die Ausführung geschieht durch Dämpfung in einem luftdicht abgeschlossenen Raume bei etwa 120° C. und unter einem durch die Dämpfe gesteigerten Ueberdruck. Die Dauer dieser Kochung hängt von der Art und Beschaffenheit des Holzes ab und beträgt zwei bis vier Stunden, je nachdem Nadelholz oder Laubholz, altes oder frisches Holz dem Verfahren unterworfen werden. Die Zerstörung der nicht getränkten oder nach den älteren Verfahren getränkten Schwellen erfolgt bekanntlich durchweg durch das Lockerwerden der Nägel, welches das Umlegen der Schienen nöthig macht, dann dem Eindringen der Feuchtigkeit Raum schafft und dadurch in den Nagellöchern Fäulniss hervorruft. Diesem grossen Uebelstande aber wird durch das chemische Tränkungsverfahren in erheblichem Maasse entgegengewirkt. Die hornartige Beschaffenheit der so getränkten Schwellen erschwert das Lockern der Nägel, so dass die Schienen längere Zeit ohne Umlegung liegen können. Hat dann aber eine Lockerung stattgefunden, so genügt das Einschlagen eines getränkten Nagelpfropfens, weil die Feuchtigkeit im Loche keine Fäulniss, sondern eine Verhornung des Schwellenholzes herbeiführt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Im Theil II B (französische Schnittsätze) vom 1. Februar d. J. ist auf den Seiten 77—101 die bei Spezialtarif 26 § 3 zur Einhebung kommende Einschreibe- und Stempelgebühr von 50 in 80 Centimes zu berichtigen.

Strassburg, den 18. Februar 1902. (521)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Wiederaufnahme des Güterverkehres nach Triest.

Infolge Beendigung des allgemeinen Arbeiterausstandes in Triest werden von

heute angefangen Güter nach "Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahnen und Triest Freihafen wieder im vollen Umfange zur Beförderung übernommen.

Wien, am 18. Februar 1902. (522)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 werden die badischen Stationen Ettlingen, Karlsruhe Hafen, Karlsruhe Hauptbhf., Karlsruhe Rangirbhf. und Karlsruhe Westbhf. in den Ausnahmetarif 19 für Abfälle von Baumwolle etc. — Tarif Seite 278 — aufgenommen.

München, den 15. Februar 1902. (523)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 wird die Station Friedland Ndr./Schl. des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau mit den für die Station Dittersbach bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 für Garne aller Art usw. aufgenommen.

Breslau, den 15. Februar 1902. (524)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden für die Beförderung von Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt, und zwar von Volpriehausen nach:

Stettin . . . . 0,77 ℳ
Swinemünde . . . . . 0,88 "
je für 100 kg. (525)

Frankfurt a/M., den 15. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 20. Februar d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 11 in Kraft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. von Herrenhausen, für Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts von Voldagsen, sowie sonstige bereits veröffentlichte Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 14. Februar 1902. (526)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 20. Februar d. J. bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. wird für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe eingeführt.

Die Kerkerbachbahn ist von diesem Ausnahmetarif ausgeschlossen.

Münster, den 13. Februar 1902. (527)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Trachenberg-Militscher Kreisbahn einerseits und den Staatsbahnstationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle, Erfurt, Elberfeld, Essen, Cöln und St. Johann-Saarbrücken andererseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben, Torfstreu, Torfmull, Wegebaustoffe und Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Militsch bezw. Trachenberg um 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Posen, den 19. Februar 1902. (528)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 10. März d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 2 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) in Kraft:

Nach	von Friedburg-Lengau k. k. St. B.	von Gurten k. k. St. B.	von Obernberg-Altheim k. k. St. B.	von Uttendorf-Helpfau k. k. St. B.
	Pfennige für 100 kg			
Schwarza b. Rudolstadt (Thüringen) K. E. D. E.	112	109	106	106

Breslau, den 18. Februar 1902. (529)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

1. Für die Zeit bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. gelangt für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe und den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung. Der Ausnahmetarif findet Anwendung für den Verkehr zwischen den Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, königlichen Militär-Eisenbahn und oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger, Greifswald-Grimmener, Neustadt-Gogoliner, Reinickendorf-Liebenwalde-Gr. Schönebecker, Stargard-Cüstriner und Stralsund-Tribseer Eisenbahn, der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn sowie der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld und Rauscha-Freiwaldau andererseits.

2. Für die Stationen Homburg v. d. H., Oberursel und Usingen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. treten anderweite ermässigte Entfernungen infolge Eröffnung der Strecke Friedrichsdorf-Friedberg in Kraft.

3. Mit Gültigkeit vom 5. April d. J. werden die Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn für sämmtliche Tarifklassen um 2 ₰ für 100 kg bei Entfernungen über 5 km seitens der Privatbahn zu Gunsten der letzteren erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 19. Februar 1902. (530)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommt im Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a/S., der braunschweigischen Landesbahn, der Osterwieck-Wasserlebener, der niederlausitzer und der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn einerseits und der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits mit Gültigkeit vom 25. Februar bis 31. Dezember 1902 ein Ausnahmetarif zur Einführung. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe zu Grunde gelegt.

Magdeburg, den 17. Februar 1902. (531)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bockenheim in den Ausnahmetarif 5b für Steine des Tarifheftes A1 aufgenommen.

Frankfurt a/M., den 18. Febr. 1902. (532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Güterverkehr.

Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und westfälischen Landeseisenbahn einerseits und der königlich sächsischen Staatseisenbahnen andererseits wird für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe für die Zeit vom 24. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. eingeführt.

Erfurt, den 18. Februar 1902. (532a)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der im Magdeburg-Halle-sächsischen und norddeutsch-sächsischen Güterverkehre laut unserer Bekanntmachung vom 10. Februar 1902 eingeführte Ausnahmetarif für Eis wird mit Gültigkeit vom 22. Februar d. J. ab auf den Verkehr mit Stationen der Neuhaldensleber, Wittenberg-Perleberger, Kremmen-Neuruppin-Wittstocker und

Greifswald-Grimmener Eisenbahn ausgedehnt.
Dresden, den 20. Februar 1902. (532b)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit und bis einschliesslich 31. Dezember d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Entfernungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe.

Im Verkehr mit den bayer. Vizinal- und Lokalbahnstationen und bayer. Stationen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München erfolgt Frachtberechnung auf Grund der Gesammtentfernung.

Hannover, den 19. Februar 1902. (533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 20. d. Mts. treten die nachbezeichneten Ausnahmesätze für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb in Kraft:

von Königs-Wusterhausen nach Georgsmarienhütte	0,64 ℳ
von Königs-Wusterhausen nach Vienenburg	0,46 „
von Zeuthen nach Georgsmarienhütte	0,63 „
von Zeuthen nach Vienenburg	0,46 „

für 100 kg.

Essen, den 17. Februar 1902. (534)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Der für die Zeit vom 1. Februar bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in Wagenladungen gilt mit den gleichen Bestimmungen für die Frachtberechnung und bis zu dem gleichen Endtermin vom 24. d. Mts. auch im hanseatisch-ostdeutschen Verbande mit Ausschluss der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn, der Altona-Kaltenkirchener und der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Berlin, den 19. Februar 1902. (535)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 24. d. Mts. wird im Verkehr zwischen den Stationen der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, braunschweigischen Landes-, Dahme-Uckroer, Eisenberg-Crossener, Halberstadt-Blankenburger, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Neuhaldensleber, niederlausitzer, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Südharz-, Weimar-Berka-Blankenhainer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn (einschliesslich Sallgast-Lauchhammer) andererseits im Wechselverkehr vorgenannter Privatbahnen untereinander, sowie im Verkehr dieser Privatbahnen mit den Stationen der Hansdorf-Priebuser, Muskau-Teuplitz-Sommerfelder und Rauscha-Freiwaldauer Eisenbahn für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe eingeführt, welcher bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. in Kraft bleibt.

Erfurt, den 17. Februar 1902. (536)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Braunkohlen (rohe) und Braunkohlenbriketts, welche von Stationen der vollspurigen Cöln-Frechener Kleinbahn mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz aufgegeben werden, die Frachtsätze von der Uebergangsstation Cöln-Ehrenfeld bis zur Empfangsstation um 2 ₰ für 100 kg gekürzt. Die Beförderung auf der Cöln-Frechener Kleinbahn erfolgt auf Grund des Binnentarifs dieser Bahn.

Essen, den 15. Februar 1902. (537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr zwischen belgischen Stationen und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1902 ist die Station Dillingen (Saar) in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. Belgien-Reichsbahn vom 1. November 1898 aufgenommen (vergl. Bekanntmachung der Reichseisenbahnen vom 30. Januar 1902). Die in dem Tarif für oben genannten Verkehr enthaltenen Frachtsätze treten daher ausser Kraft. (538)

St. Johann-Saarbrücken, 18. Febr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für leere Holzschachteln von Senftenberg nach Trient (Trento).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 werden für Holzschachteln der Pos. K — 17 des Tarifes, Theil I von Senftenberg nach Trient (Trento) folgende direkte Frachtsätze berechnet, u. zw.:

a) bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen ohne Gewichtsbeschränkung; bei rationeller Verladung und vollständiger Ausnutzung des Wagenraumes: 798 Heller für 100 kg;
b) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen: 611 Heller für 100 kg;
c) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen: 569 Heller für 100 kg.

Das Auf- und Abladen obliegt den Versendern bezw. Empfängern.

Wien, am 15. Februar 1902. (539)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangt der 1. Nachtrag zum Tarif — Theil II — für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete vom 1. Mai 1901 zur Einführung.

Amsterdam, den 12. Februar 1902. (540)
Der Administrationsrath.

4. Verdingungen.

Die Lieferung und fertige Aufstellung zweier Schiebebühnen mit versenktem Gleise und elektrischem Antrieb, 16,150 m Fahrschienenlänge, Normalkonstruktion der preussischen Staatseisenbahnen, Blatt 42—49, jedoch mit Abweichung für elektrischen Antrieb, nach besonderer Skizze, für den Rangirbahnhof Dortmund soll vergeben werden.

Besondere Lieferungsbedingungen nebst Angebotformularen und Zeichnungen Blatt 42—49 (letztere, soweit der Vorrath reicht) sind vom Herrn Eisenbahnsekretär Peus hierselbst (Hamburger Strasse 30) gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 21 ℳ (nicht Briefmarken) zu beziehen. Bei portofreier Rücksendung der Zeichnungen werden 20 ℳ durch Postanweisung zurückvergütet, falls der Zuschlag nicht ertheilt wird.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 8. März d. J., Vorm. 11 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter stattfindet.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 12. Februar 1902. (541)
Königl. Eisenb.-Maschinen-Inspektion.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1902/1903 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“ sind bis spätestens am 1. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1902. (542)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, maschinentechnisches Büreau.
Eichwald.

Verkauf alter Güterwagen, Untergestelle, Gleiswaagen, einer alten Nähmaschine und einer Wasserpumpe.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5, des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Güterwagen usw.“ versehene Gebote sind bis zum 3. März 1902, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. (543)

Ende der Zuschlagsfrist 15. März 1902.

St. Johann-Saarbrücken, 16. Febr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 17. 26. Februar 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Einführung, Bauart und Bewährung der selbstthätigen Wagenkupplung auf den nordamerikanischen Eisenbahnen.

Der Umbau der Leipziger Bahnhöfe.

Nachrichten:

Deutschland: Berathung des Etats der Reichseisenbahnen. — Januareinnahmen der preuss.-hess. Eisenbahngemeinschaft. — Verstellbare Schienenbefestigung für Holzschwellen. — Maassregeln zur einheitlichen Durchführung des Betriebes. — Mangel an technischen Beamten bei den Kleinbahnverwaltungen der Kreise. — Nebenbahn Gütersloh-Hövelhof. — Erster Sonntag auf der elektr. Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. — Bayerischer Eisenbahnrath. — Betriebseinnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Tarifänderungen im inneren bayer. Verkehr. — Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. — Nebenbahn Miltenberg-Stadtprozelten-Wertheim. — Der Staatsvertrag über die Vereinfachung der Main-Neckarbahn. — Platzkarten im sächs. Binnen- u. Durchgangsverkehr. — Nachbewilligung für den Bau der Nebenbahn Chemnitz-Wechselburg im sächs. Landtage. — Aeusserungen des neuen sächs. Finanzministers Dr. Rüger über die sächs. Eisenbahnbauten. — Wohlfahrtseinrichtungen auf den badischen Staatsbahnen. — Neuregelung der Verhältnisse der Dampfstrassenbahnen und Nebenbahnen in Darmstadt und Umgegend.

Oesterreich: Die bosnischen Bahnen. — Die Frage der Eisenbahnverbindung zwischen Venedig und dem Brenner. — Holztarife. — Personalnachrichten.

Ungarn: Ausbau der Strecke Budapest-Marchegg. — Arader Wagenfabrik.

Uebrige europäische Länder: Jura-Simplonbahn und Simplontunnel.

Fremde Welttheile: Direkter Eisenbahnverkehr zwischen Europa und dem fernen Osten. — Zustände auf der chinesischen Ostbahn. — Eröffnung des Verkehrs auf der Eisenbahn Peking-Hankow. — Entwickelung der Hafenanlagen in Port Arthur und Dalny. — Selbstthätige Blocksignale in Nordamerika.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Einführung, Bauart und Bewährung der selbstthätigen Wagenkupplung auf den nordamerikanischen Eisenbahnen.

Vom kgl. preussischen Eisenbahn-Bauinspektor Glasenapp, z. Zt. in Chicago.

Im Jahre 1892 wurde dem Kongress der Vereinigten Staaten ein Gesetzentwurf vorgelegt, der betitelt war: „Eine Akte, durch die zwecks Förderung der Sicherheit der Bediensteten und der Reisenden auf Eisenbahnen die Transportunternehmer des Bundesverkehres gezwungen werden, ihre Wagen mit selbstthätigen Kupplungen und durchgehenden Bremsen und ihre Lokomotiven mit Treibradbremsen auszurüsten." Dieser Entwurf erhielt am 2. März 1893 Gesetzeskraft mit der Bestimmung, dass u. a. vom 1. Januar 1898 ab alle Eisenbahnwagen, die auf den eigenen Strecken der Eisenbahngesellschaften oder für den zwischenstaatlichen Bundesverkehr im Gebrauch sind, mit Kupplungen versehen sein müssen, die selbstthätig durch Stoss kuppeln, und die entkuppelt werden können, ohne dass es nothwendig wird, dass die Bediensteten zwischen die Enden der Wagen treten. Gleichzeitig wurde die amerikanische Eisenbahnvereinigung („American Railway Association") ermächtigt, die Höhenlage der Mittellinie der Zugvorrichtung für Güterwagen, mit den entsprechenden grössten Abweichungen für beladene und leere Wagen, zu bezeichnen. Hiernach wurde die normale Höhe dieser Mittellinie für Normalspurwagen auf 34,5" (876,3 mm) und für Schmalspurwagen auf 26" (660,4 mm) über Schienenoberkante, mit den grössten Abweichungen von 3" (76,2 mm) über oder unter dieses Maass, festgesetzt. Weitere Bestimmungen, insbesondere über die Bauart der selbstthätigen Kupplung, sind nicht getroffen.

Obgleich selbstthätige Kupplungen schon längere Zeit vor der Verabschiedung des Gesetzes angewendet worden waren, nahm die Ausrüstung der noch rückständigen Wagen doch so viel Zeit in Anspruch, dass eine Durchführung des Gesetzes am 1. Januar 1898 nicht stattfinden konnte und dieser Zeitpunkt daher bis zum 1. Januar 1900 hinausgeschoben werden musste. Nach den Jahresberichten des Bundesverkehrsamtes waren am Schluss der nachbezeichneten Berichtsjahre, jedesmal am 30. Juni, vorhanden:

Berichtsjahr	Betriebsmittel	Gesammtzahl	mit selbstthätigen Kupplungen versehen	in Prozenten der Gesammtzahl	in Prozenten der Güterzug-Betriebsmittel
1892	Lokomotiven	33 136	2 923	8,82	2,56
	Wagen . . .	1 215 092	241 411	19,87	16,51
1898	Lokomotiven	36 234	12 533	34,6	30,2
	Wagen . . .	1 326 174	896 813	67,6	69,0

Die hieraus ersichtliche Steigerung der verwendeten selbstthätigen Kupplungen hatte folgende Wirkungen in Bezug auf die beabsichtigte Förderung der Sicherheit der ausschliesslich im Wagen- und Zugdienst beschäftigten Bediensteten, und zwar ohne das Lokomotiv-, Weichensteller- und Bahnwärterpersonal:

Berichtsjahr	Gesammtzahl der Bediensteten	vorgekommene Tödtungen	%	vorgekommene Verletzungen	%
1892	94 774	253	0,26	7 766	8,2
1898	93 884	182	0,19	5 290	5,6

Die Zahl der Tödtungen war hiernach um 0,07 %, die der Verletzungen um 2,6 % gefallen und hatte übrigens auch in den Zwischenjahren eine Abnahme gezeigt. Die auffällige Verminderung der Zahl der betreffenden Bediensteten im Jahre 1898

gegenüber 1892 trotz der Vermehrung der Betriebsmittel dürfte hauptsächlich auf die vorgeschrittene Ausrüstung der Güterzüge mit durchgehenden Bremsen, also die Zurückziehung von Bremsern, zurückzuführen sein.

Am 1. Januar 1900 war die Ausrüstung der Güterwagen mit selbstthätigen Kupplungen wiederum noch so weit im Rückstand, dass die Zurückziehung der nicht ausgerüsteten Wagen aus dem Betriebe bedenkliche Folgen gehabt hätte, so dass die nochmalige endgültige Hinausschiebung des fraglichen Zeitpunktes auf den 1. August 1900 erfolgte.

Die Bauart der selbstthätigen Kupplung ist im Prinzip zuerst von Janney angegeben worden. Dieses besteht darin, dass zwei vierzähnige Räder, deren Achsen je mit den Enden der Zugstangen verbunden sind, mit einander in Eingriff gebracht und dann festgestellt werden. Die für den vorliegenden Zweck nicht erforderlichen zwei Zähne wurden weggelassen und die beiden anderen sowie die Zugstangenköpfe entsprechend ausgebildet.

Das Kuppeln und Entkuppeln, also das Feststellen und Auslösen des so gebildeten Winkelhebels, des Gelenkknaggens, geschieht durch einen Riegel a, der im Zugstangenkopf senkrecht auf und ab bewegbar ist. Das Kuppeln wird beim Zusammenschieben zweier Wagen dadurch selbstthätig bewirkt, dass die vorher gelösten und geöffneten Gelenkknaggen mit dem einen Schenkel an der inneren Begrenzungsfläche des gegenüberstehenden Zugstangenkopfes entlang gleiten, sich hierbei drehen und mit dem anderen Schenkel vermittelst eigenartiger schiefer Flächen den Riegel anheben, bis dieser, in der End- und Kuppelstellung des Gelenkknaggens, durch sein eigenes Gewicht herabfällt und damit letzteren feststellt. Das Entkuppeln erfolgt durch Anheben des Riegels, also Auslösen des Gelenkknaggens, vermittelst Hebelübersetzung, von den Wagenaussenseiten aus.

Zum Zweck der Verbindung je eines Wagens mit dieser neuen selbstthätigen und der alten Kupplung während der Uebergangszeit hat der äussere Schenkel des Gelenkknaggens am Ende ein durchgehendes Bolzenloch und in der Mitte seiner senkrechten Höhe einen Schlitz erhalten, entsprechend der alten Kupplung, deren Zugstangenende ebenfalls ein senkrechtes Bolzenloch und einen waagerechten Schlitz besass. Die Verbindung je zweier solcher Wagen wurde daher nach wie vor vermittelst eines länglichen Kettengliedes, das in die Schlitze gesteckt wurde, und zweier Bolzen hergestellt. Kettenglied und Bolzen waren den Wagen lose beigegeben und haben infolge der vielen Verluste hohe Unterhaltungskosten verursacht.

Die Wichtigkeit und Tragweite dieser Erfindung wurde bald erkannt, und von vielen Seiten wurden im Prinzip gleichartige Bauarten angegeben und vertrieben, von denen noch heute eine ganze Anzahl in Anwendung ist. Sämmtliche Arten mussten aber dieselben Begrenzungslinien für den Eingriff besitzen.

Die Einzeltheile der selbstthätigen Kupplung haben naturgemäss im Laufe der Zeit vielfache Aenderungen erfahren. Das Hauptverdienst um die Ausbildung und Verbesserung hat sich unstreitig die Vereinigung der Wagenbauingeniöre (Master Car Builders Association) erworben, die sich u. a. auch die Feststellung von Normalien für Wagen zwecks Ermöglichung eines allgemeinen Wagenüberganges zur Aufgabe gemacht hat. Diese Vereinigung befasste sich alsbald ebenfalls mit diesem Gegenstande und gab bereits im Jahre 1887 eine normale Bauart der selbstthätigen Kupplung an. Seitdem hat ein ständiger Ausschuss die Erfahrungen, die bei der Herstellung, Abnahme und Benutzung im Betriebe gewonnen worden sind, zu sammeln und für etwaige Zusatz- und Abänderungsvorschläge zu verwerthen. Die Kupplungsfrage ist daher seitdem nicht von der Tagesordnung der Jahresversammlungen dieser Vereinigung verschwunden, und auch zur Zeit schweben noch wichtige Fragen für die Verbesserung und besonders für die Verstärkung einzelner Theile, die sich nach der Einführung der Wagen von der bekannten grossen Tragfähigkeit als nothwendig herausgestellt haben.

Die Feststellungen, die die genannte Vereinigung hinsichtlich der selbstthätigen Kupplung getroffen hat, sind in ihren Jahresberichten niedergelegt und bestehen zur Zeit in Normalzeichnungen des Kupplungskopfes, der Begrenzungslinien für den Eingriff nebst einer Lehre zur Benutzung bei der Abnahme, des Befestigungsschlosses für den Kupplungsschenkel, der Anbringung der Buffer, der Anbringung der Kupplung an die Wagen, der Entkupplungseinrichtung, einer Lehre für neue Kupplungsköpfe zur Feststellung etwaiger Verdrehungen und Verbiegungen und einer Lehre für die zulässige Abnutzung, und ferner in Prüfungsvorschriften für neue Kupplungen nebst einer Normalzeichnung für eine Fallversuchs-Vorrichtung. Es sei noch bemerkt, dass die Eisenbahngesellschaften an diese Feststellungen nicht gebunden sind, sondern dass es ihnen überlassen ist, ob und inwieweit sie diese anwenden wollen.

Das Material, aus dem die Kupplungen hergestellt sind, besteht für den Kupplungskörper aus Stahlguss oder schmiedbarem Eisenguss und für den Gelenkknaggen aus Stahlguss oder Schmiedeeisen.

Was die Bewährung der selbstthätigen Kupplung anlangt, so haben die obigen statistischen Zahlenangaben bereits dargethan, in welchem Maasse die Sicherheit der Bediensteten gegen Unfälle gesteigert worden ist, da diese der Nothwendigkeit überhoben sind, zum Zwecke des Kuppelns und Entkuppelns zwischen die Wagen in das Gleis zu treten. Auch die weiteren Vorzüge sind augenscheinlich. Sie bestehen in der leichten und schnellen Handhabung, die eine schnellere Abwickelung des Verschiebegeschäfts, des Zusammensetzens der Züge und eine Ersparniss an Bedienungsmannschaften, also eine höhere Leistung auf den vorhandenen Bahnanlagen bei geringerem Personalbedarf zur Folge hat. Auch ist der Abstand zwischen je zwei Wagen und damit die ganze Zuglänge verkürzt. Hierdurch wird einerseits der Zugwiderstand gegen die Einwirkung des Windes herabgemindert, andererseits wiederum die Leistung auf den vorhandenen Bahnanlagen gesteigert. Ferner besteht die Kupplung aus weniger und kräftigeren Theilen als die Kettenkupplung, es werden daher die leidigen Kupplungsbrüche und die Verzögerungen durch Ausbesserungen oder Auswechselungen gebrochener Theile und damit auch die laufenden Unterhaltungskosten herabgemindert. Endlich ist noch auf einen wesentlichen Umstand hinzuweisen, der namentlich bei den Personenzügen sehr fühlbar wird. Bei der langen Kettenkupplung kann ein seitliches Hin- und Hergehen der Wagenenden während der Fahrt, das sogen. Schlingern der Wagen, auch durch Anspannen der Kupplungen nicht verhindert werden. In Krümmungen werden noch die seitlich angebrachten Buffer ungleich angespannt, und da trifft oft, besonders wenn Wagen mit ungleich langen überhängenden Enden mit einander gekuppelt sind, ein seitliches, stossweises Gleiten der Buffer an einander ein. Beides ruft den bekannten unruhigen Gang der Wagen hervor, der für die Insassen sehr belästigend ist. Demgegenüber sind bei der selbstthätigen Kupplung die Wagenenden mit einander klauenartig fest verbunden. Die Seitenstösse, die auf den einen Wagen ausgeübt werden, werden auch von dem anderen Wagen aufgenommen und kommen deshalb weniger zur Wirkung. Der ganze Zug bildet eine Linie mit steifen Gelenken. Den Unterschied in der Gangart merkt man erst ganz beim Fahren in einem Zuge, dessen Wagen selbstthätige Kupplungen besitzen.

Obgleich die amerikanische selbstthätige Kupplung, wie bereits oben angedeutet, beständig Verbesserungen erfahren hat, haften ihr doch noch einige Mängel an, deren Beseitigung oder Herabminderung bei der Einführung einer derartigen Kupplung auf anderen Bahnen von Wichtigkeit ist, insbesondere aber, wenn eine Aenderung der Begrenzungslinie des Eingriffs in Frage kommt. Denn eine einmal angenommene Form dieser

Begrenzungslinie kann nicht mehr abgeändert werden, wenn nicht der Eingriff aller bis dahin angewendeten Kupplungen in Frage gestellt werden soll.

Die amerikanische Kupplung hat nach obigem nicht die Form eines Hakens, dessen Anwendung für zwei mit einander zu verbindende Fahrzeuge selbstverständlich erscheint. Der Schenkel *a* des die Verbindung herbeiführenden Gelenkknaggens steht im geschlossenen Zustand senkrecht zu der Mittellinie der Zugrichtung. Die tragende Fläche ist zwar etwas geschweift, doch fällt diese geringe Unterschneidung für die Praxis garnicht ins Gewicht. Bei eintretender Zugwirkung auf zwei im Eingriff befindliche Kupplungen findet daher kein festeres Zusammenschliessen derselben statt, sondern es kann die Berührungslinie sich unter der Einwirkung der Seitenstösse oder in Krümmungen willkürlich verschieben. Dies geschieht vorwiegend nach dem Schenkelende des Gelenkknaggens hin, bis dessen Rücken an dem Gegenhalter zur Anlage kommt, und diese Stellung bildet die Regel. Die Folge davon ist, dass die Gelenkknaggen sich an den Schenkelenden, wo sie durch das Bolzenloch ohnehin geschwächt sind, am stärksten abnutzen und deshalb vorzeitig unbrauchbar werden.

Dass dieser Vorgang thatsächlich stattfindet, habe ich an einem ganzen Haufen zum Schrott zurückgestellter Gelenkknaggen, die an der schwächsten Stelle meistens bereits Anbrüche besassen, selbst festgestellt. Von den abgenutzten Flächen derselben habe ich eine Anzahl Aufnahmen gemacht, die im Mittel das nebenstehende Bild ergeben. Statt der erwünschten Haken, die bei gesteigerter Zugwirkung einen festeren Zusammenschluss der beiden im Eingriff befindlichen Kupplungen bewirken sollten, sind Keilflächen entstanden, die, wie aus der nächsten Figur ersichtlich ist, ein Auseinandergleiten begünstigen, so dass das Entkuppeln nur noch durch die Gegenhalter verhütet wird. Dass hier ein schwacher Punkt der Kupplung vorliegt, ist auf den ersten Blick erkennbar.

Einen zahlenmässigen Belag dafür und gleichzeitig einen Hinweis, auf welche weitere Stellen der Kupplung die Aufmerksamkeit zu richten ist, liefern die nachstehenden Nachweisungen. Diese sind das Ergebniss von Aufschreibungen, die die Chicago & North Western-Eisenbahn über die in ihrem Bezirk im Laufe der letzten drei Jahre vorgekommenen Kupplungsbeschädigungen hat ausführen lassen.

Die folgenden Nachweisungen, die sich übrigens auch mit anderen in meinen Händen befindlichen Aufschreibungen im allgemeinen decken, liefern werthvolles Material für die Beanspruchung der Einzeltheile der Kupplung. Hiernach betragen z. B. die Beschädigungen, welche an der in Rede stehenden Stelle des Gelenkknaggens vorgekommen sind, im ganzen etwa 70 % aller an den Gelenkknaggen überhaupt eingetretenen Beschädigungen, von welchem Betrage etwa 55 % auf das obere Bolzenloch entfallen. Beim Kupplungskörper treten die meisten Beschädigungen am Gegenhalter und in der Mittelwand auf. Die amerikanischen Eisenbahnen können den gedachten Abnutzungen der Gelenkknaggen nicht mehr beikommen, da die Begrenzungslinien der Kupplungen von sämmtlichen, etwa 1 500 000 Wagen festliegen.

Ein weiterer Mangel der Kupplung, der z. Zt. der Erörterung in den hiesigen betheiligten Kreisen unterliegt, besteht darin, dass die jetzige Verbindung der Kupplung mit dem Untergestell nicht eine genügende seitliche Verschiebung und Einstellung des Kupplungskopfes in Krümmungen zulässt. Bei der Bewegung von zwei gekuppelten Fahrzeugen aus einer Krümmung in die Gerade entstehen deshalb seitliche Pressungen, die sich noch vergrössern beim Uebergang von einer Krümmung in eine Gegenkrümmung oder bei der Kupplung eines Fahrzeuges mit weit überragendem Untergestell mit einem solchen, dessen Untergestell nur wenig überhängt, z. B. eines ganz langen Wagens und eines Tenders. Die Einstellung der

Nachweisung 1.

Beschädigungen am Gelenkknaggen.

Bezeichnung der Beschädigungen	Jahre, endigend am 31. Mai	Anzahl	in Hundertsteln der Gesammtzahl
Bruch durch das obere Bolzenloch	1899	4 340	54,9
	1900	4 853	55,4
	1901	5 123	58,2
Bruch durch das untere Bolzenloch	1899	355	4,4
	1900	406	4,6
	1901	281	3,2
Abnutzung oder Bruch durch beide Bolzenlöcher	1899	752	9,5
	1900	605	6,9
	1901	900	10,2
obere Oese abgebrochen	1899	599	7,5
	1900	626	7,1
	1901	563	6,4
untere Oese abgebrochen	1899	75	0,9
	1900	76	0,9
	1901	57	0,6
Bruch am Drehpunkt	1899	1 073	13,5
	1900	1 537	17,5
	1901	1 292	14,6
Schenkelende abgebrochen	1899	701	8,9
	1900	643	7,3
	1901	593	6,7
unbestimmt	1899	13	0,2
	1900	3	
	1901	—	
Gesammtzahl	1899	7 908	
	1900	8 749	
	1901	8 814	

Die Zunahme der Beschädigungen in den letzten zwei Jahren wird als Folge der Zunahme der Zuglänge und der Tragfähigkeit der Wagen bezeichnet.

Nachweisung 2.
Beschädigungen am Kupplungskörper.

Bezeichnung der Beschädigungen	Jahre, endigend am 31. Mai	Anzahl	in Hundertsteln der Gesammtzahl
Bruch durch die Mittelwand	1899 1900 1901	739 772 831	26,0 22,6 23,2
Gegenhalter abgebrochen	1899 1900 1901	1 028 1 138 958	35,9 33,3 26,9
obere Oese abgebrochen	1899 1900 1901	174 403 681	6,1 11,8 19,3
untere Oese abgebrochen	1899 1900 1901	121 132 174	4,2 3,8 4,9
beide Oesen abgebrochen	1899 1900 1901	84 128 183	2,9 3,7 5,1
Hinterwand gebrochen	1899 1900 1901	131 180 124	4,6 5,3 3,5
Hinterwand gerissen	1899 1900 1901	180 169 112	6,3 4,9 3,1
hinteres Ende abgebrochen	1899 1900 1901	75 133 170	2,6 3,9 4,8
Kupplungskopf abgebrochen	1899 1900 1901	324 359 313	11,3 10,9 9,1
Gesammtzahl	1899 1900 1901	2 856 3 414 3 536	

Fahrzeuge in solchen Fällen ist nachstehend schematisch dargestellt. Die hierbei auftretenden seitlichen Pressungen, die mit Abnahme des Halbmessers der Krümmung zunehmen, haben sich, wie durch Versuche festgestellt ist, bis zu 57 000 Pfund gesteigert. Sie wirken natürlich auf Kupplung wie Wagen und Gleis sehr ungünstig ein.

Zweck der vorstehenden Ausführungen ist nun, darauf aufmerksam zu machen, dass es bei etwaigen Vorarbeiten für die sehr wünschenswerthe Einführung der selbstthätigen Kupplung nicht rathsam ist, die amerikanische Kupplung als etwas Fertiges und Tadelloses „unbesehen" zu übernehmen, sondern dass es sich vielmehr empfehlen möchte, unter Berücksichtigung der Beschädigungsziffern der obigen Nachweisungen die Formen und besonders die Begrenzungslinien für den Eingriff so abzuändern, dass die Beschädigungen und die Unterhaltungskosten auf das geringste Maass beschränkt werden. Hierbei würde

anzustreben sein, dass die Kupplungen sich bei gesteigerter Zugwirkung fester zusammenschliessen können, dass die Berührung und dementsprechend die Abnutzung sich auf grosse Flächen vertheilt und dass endlich von vornherein die schwachen Stellen genügend verstärkt werden und genügend Material für die Abnutzungen vorgesehen wird. Andererseits würde zu berücksichtigen sein, dass die amerikanischen Güterwagen durchschnittlich 27 bis 36 und theilweise bis zu 45 t Tragfähigkeit besitzen und im Verschiebe- wie Zugdienst recht rauh behandelt werden.

Der Umbau der Leipziger Bahnhöfe.

Wie wir bereits in Nr. 4 S. 54 und Nr. 9 S. 152 d. Ztg. mitgetheilt haben, ist den sächsischen Ständen von der Regierung eine Vorlage gemacht worden, nach welcher der lange erörterte Plan des Umbaus der Leipziger Bahnhöfe und deren Vereinigung zu einem Centralbahnhofe jetzt zur Ausführung kommen soll. In Leipzig besitzt bekanntlich die sächsische Staatsbahnverwaltung zwei Bahnhöfe — den Dresdener und den bayerischen —, die preussische Staatsbahnverwaltung dagegen vier Bahnhöfe — den Berliner, den Thüringer, den Magdeburger und den Eilenburger —; jetzt soll der Verkehr aller dieser sechs Anlagen nach einem einheitlichen, grossartigen Plane zusammengefasst werden. Die Eigenart der Leipziger örtlichen Verhältnisse hat es bedingt, dass für die neue Gemeinschaftsanlage die Form der Kopfstation hat gewählt werden müssen, wie sie auch bei den grossen Centralbahnhöfen in München, Frankfurt a/Main und Altona zur Anwendung gebracht ist. Im allgemeinen ist man ja bei den grossen Bahnhofsumbauten der Neuzeit bemüht gewesen, die Form des Durchgangsbahnhofes, als die dem Betriebe günstigere, da beizubehalten, wo dies nur irgend möglich war. In Hannover, in Magdeburg, in Halle, in Köln, in Bremen und neuerdings auch in Breslau und Hamburg haben die Umstände es gestattet, die neuen Anlagen als Durchgangsbahnhöfe auszugestalten. In Leipzig wäre dies nur durch eine weite Hinausverlegung der Anlage nach dem Norden möglich gewesen, und man konnte es den Leipzigern nicht zumuthen, dass sie auf die Vortheile, die ihnen die Lage ihrer Bahnhöfe in unmittelbarster Nähe ihrer Altstadt seit zwei Menschenaltern bot, verzichten sollten. Da die in Leipzig ein- und aussteigenden Reisenden 95 %, die Durchgangsreisenden nur 5 % des Personenverkehrs ausmachen, so erschien eine solche Rücksichtnahme um so dringender geboten, als sich die Stadt bereit erklärte, den an sie dieserhalb zu stellenden Anforderungen gerecht zu werden.

Für den Personenverkehr wird ein Personenhauptbahnhof als Kopfstation auf dem jetzt von dem Dresdener, dem Magdeburger und dem Thüringer Bahnhofe eingenommenen Gelände errichtet. Auf diesem gemeinschaftlichen Bahnhofe sollen die Fernzüge sämmtlicher in Leipzig einmündenden sächsischen und preussischen Linien, zum grossen Theil auch die Lokal- und Vorortzüge ein- und auslaufen. Daneben bleiben für den Lokal- und Vorortpersonenverkehr sächsischerseits der bayerische, preussischerseits der Eilenburger Bahnhof bestehen. Die Anlagen für Abfertigung des Ortsgüterverkehrs schliessen sich beiderseits unmittelbar an den Personenhauptbahnhof an, und zwar die sächsischen östlich, zunächst der Wintergartenstrasse, die preussischen westlich, an der Blücherstrasse. Ausserdem werden für denselben Zweck von Sachsen der bayerische, von Preussen der Eilenburger und der Berliner Bahnhof beibehalten. Für den hauptsächlichsten Rangirverkehr wird je ein umfänglicher Rangirbahnhof hergestellt, für die sächsischen Linien der östlichen Richtung in Engelsdorf, für die preussischen Linien in Wahren. Ueberdies wird sächsischerseits der Bahnhof Gaschwitz als Rangirbahnhof für die Linien der südlichen Richtung ausgebaut, preussischerseits ein Vorbahnhof in Mockau hergestellt. Die Rangirbahnhöfe Engelsdorf und Gaschwitz sollen künftig Ausgangs- und Endpunkte für den fahrplanmässigen Güterzugverkehr derjenigen Linien sein, an denen sie liegen. Die wechselseitige Uebergabe von Güterwagen zwischen den beiden Verwaltungen wird an zwei Uebergangsstellen bewirkt, von denen eine im Osten auf dem preussischen Bahnhofe Schönefeld, eine im Westen auf den unmittelbar nebeneinander liegenden beiderseitigen Bahnhöfen Plagwitz-Lindenau angelegt wird.

Durch diese Neuanlagen werden dann noch vielfache Um- und Erweiterungsbauten an den nach Leipzig führenden Zufahrtslinien erforderlich werden, so dass sich die veranschlagten Gesammtkosten auf rund 100 Millionen Mark stellen, von denen jede der beiden betheiligten Staatsbahnverwaltungen annähernd die Hälfte übernimmt. Zu bemerken ist noch, dass der Leipziger Stadtrath die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen der Leipzig-Hofer und der Plagwitz-Gaschwitzer Strecke nördlich von Oetzsch und Gautzsch beantragt hat, indem er sich von dieser Maassnahme die Möglichkeit einer späteren Durchführung von Ringbahnzügen verspricht.

Im weiteren ist folgendes vereinbart worden:

Das Empfangsgebäude des Personenhauptbahnhofes nebst dem Querbahnsteige wird eine gemeinschaftliche Anlage, die im Miteigenthume beider Staaten steht. Diese Anlage sowie das Hallendach werden von der sächsischen Eisenbahnverwaltung nach gemeinschaftlich festzusetzendem Bauplane ausgeführt. Die Kosten hierfür trägt jede Verwaltung zur Hälfte, da am Querbahnsteige dieser Kopfstation für Preussen wie für Sachsen die gleiche Anzahl Gleise geplant ist. Es erfolgt räumliche Theilung derart, dass von der Mittelachse der Bahnsteighalle des Personenbahnhofes aus, welche zugleich die Grenze des Grundeigenthums beider Verwaltungen bildet, nach Osten zu die sächsischen, nach Westen zu die preussischen Anlagen zu liegen kommen. Jede Verwaltung erwirbt das zu ihren Anlagen erforderliche Gelände in der Regel selbst und stellt auch die Bauten daselbst auf Grund des, soweit erforderlich, im gegenseitigen Einvernehmen aufzustellenden Gesammtplanes selbständig her. Der Betrieb wird gleichfalls thunlichst zwischen den Verwaltungen getrennt. Die sächsische wie die preussische Regierung bestellen je auf ihrem Theile des Personenbahnhofes zur Leitung des Dienstes einen Vorstand und das erforderliche Betriebspersonal selbständig. Fahrkartenschalter und Gepäckabfertigungsstellen werden im gemeinsamen Gebäude für jede Verwaltung gesondert angelegt. Dagegen wird die Verwaltung der Gemeinschaftsanlage sowie die Dienstaufsicht über das hierzu nöthige Personal einem auf gemeinsame Kosten von der sächsischen Regierung zu stellenden Beamten übertragen, dem auch im Nothfalle die Entscheidung bei Meinungsverschiedenheiten der beiden Stationsvorstände zusteht.

Von der Stadt Leipzig sind seitens der preussischen und sächsischen Regierung verschiedene Leistungen für die Bahnhofsumbauten gefordert worden, so zunächst die Beschaffung des Vorplatzes vor dem Personenhauptbahnhofe. Nur die in diesen Platz fallende Fläche der jetzigen sächsischen und preussischen Bahnhofsanlagen wird der Stadt unentgeltlich überlassen, im übrigen hat sie sämmtlichen für den Platz erforderlichen Grund und Boden auf ihre Kosten zu erwerben und von Gebäuden frei zu legen, auch die strassenmässige Herstellung und die künftige Unterhaltung und Reinigung auf ihre Kosten zu übernehmen. Ferner wird die Stadt auf ihre Kosten an der Südostseite der sächsischen Ortsgüteranlagen auf dem ihr theilweise von der sächsischen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellten Gelände eine öffentliche Strasse anlegen, welche mittelst Ueberbrückung der sächsischen Bahnhofsgleise die Verbindung der durch diese Gleise getrennten Stadttheile herstellen wird.

Der Personenhauptbahnhof wird am Georgiring erbaut. Zum Bauplatz für die gemeinschaftlichen Anlagen werden Flächen von den jetzigen Bahnhöfen beider Eisenbahnverwaltungen sowie ein Theil des städtischen Lagerhofes beansprucht. Das Empfangsgebäude liegt an dem zu einem geräumigen Vorplatze zu erweiternden Georgiring mit der etwa 300 m langen Front nach Südwesten. Es wird in würdiger Weise, aber unter Vermeidung alles unnöthigen Prunks gestaltet; geeignete Entwürfe sollen durch öffentliche Ausschreibung gewonnen werden. Das Gebäude erhält in der Mitte eine grosse, vom Vorplatze aus zugängige Vorhalle und in den beiden Seitenflügeln zwei kleinere Vorhallen. Zwischen diesen befinden sich im östlichen Gebäudetheile die für die sächsische Verwaltung nöthigen Räume, als Fahrkartenschalter, Gepäckräume, Wirthschaftsräume, Betriebsdiensträume usw., im westlichen in entsprechender Weise die gleichen Anlagen für die preussische Verwaltung.

Hinter dem Empfangsgebäude erstreckt sich auf dessen ganzer Länge ein 20 m breiter Querbahnsteig, in den alle Längsbahnsteige rechtwinklig und in gleicher Höhenlage einmünden. Da die Zahl der Bahnsteiggleise 26 beträgt, werden für den Ab- und Zugang der Reisenden von und zu den Zügen 12 Zwischenbahnsteige und 2 Randbahnsteige gebildet, die je 270 m Längenausdehnung erhalten.

In Betreff des Güterbahnhofes legt die Staatsregierung im Interesse des Leipziger Handels den grössten Werth darauf, dass auch die für den Güterladeverkehr bestimmten Schuppen und Gleise eine möglichst günstige Lage zur inneren Stadt erhalten. Sie hat deshalb beschlossen, sie unmittelbar neben dem Personen-

bahnhofe, südöstlich und östlich von diesem zu errichten, wenngleich der Erwerb des Geländes daselbst einen nicht unbeträchtlichen Kostenaufwand verursacht, da der Ankauf einer grösseren Anzahl von Hausgrundstücken entlang der Georgen-, Garten- und Mittelstrasse nicht zu umgehen ist. Einige dabei verfügbar bleibende Bauplätze können voraussichtlich für die neuen Dienstgebäude der Betriebsdirektion und der Maschinen- und Werkstätteninspektion sowie für ein grösseres Beamtenwohnhaus Benutzung finden. Im übrigen wird für den Güterbahnhof Gelände des jetzigen Dresdner Bahnhofes und des Uebergabebahnhofes verwendet.

Alle Anlagen auf dem Güterbahnhofe werden im Vergleiche zu den jetzt vorhandenen in angemessen vergrösserten Maassen ausgeführt, auch wird durch ihre Anordnung und durch vorsorglichen Grunderwerb auf die Möglichkeit künftiger Erweiterung Rücksicht genommen.

Als Bauzeit für die gesammte Anlage des Centralbahnhofes sind 12 Jahre in Aussicht genommen, so dass die Fertigstellung im Jahre 1914 zu erwarten ist. Da zum Bauplatz für den Personenhauptbahnhof und die Leipziger Güterladeanlagen fast der ganze jetzige Dresdner Bahnhof sowie der Uebergabebahnhof freizulegen sind, ist es nothwendig, zunächst für den Rangir- und Uebergabeverkehr anderweit zu sorgen und mithin zuerst die Bahnhöfe zu Engelsdorf, Plagwitz und Gaschwitz nebst den Neubauten von Verbindungslinien und den Umbauten auf der freien Strecke plangemäss auszuführen, womit die erste Hälfte der Bauzeit ausgefüllt werden wird. Im Jahre 1908 dürften sodann die Arbeiten am Personenhauptbahnhofe und dem Leipziger Güterbahnhofe in Angriff genommen werden. Diese sind vielfach innerhalb der Betriebsanlagen zu bewerkstelligen und werden daher geraume Zeit beanspruchen.

Die Gesammtkosten der aus Mitteln des sächsischen Staates zu bezahlenden Bauten werden danach, wie bereits in Nr. 9 d. Ztg. gemeldet wurde, auf 53 000 000 ℳ. berechnet. Diese Summe vertheilt sich auf die einzelnen Bahnhöfe und Linien in nachstehender Weise: Personenhauptbahnhof und Güterbahnhof Leipzig 27 700 000 ℳ., Rangirbahnhof Engelsdorf mit Verbindungsbahn nach Schönefeld 12 000 000 ℳ., Bahnhof Plagwitz-Lindenau nebst Verbindungsbahn nach Grosszschocher 3 000 000 ℳ., Bahnhof Gaschwitz 1 000 000 ℳ., Umbauten an der Linie Leipzig-Dresden 2 025 000 ℳ., Verbindungsbahn von Engelsdorf nach Stötteritz 3 000 000 ℳ., Umbauten an der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn, einschliesslich der Haltestelle Stötteritz 4 275 000 ℳ., insgesammt 53 000 000 ℳ.

Zur Einleitung der Bauausführung kommt in erster Linie der Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens in Betracht. Der Gesammtaufwand hierfür ist auf 18 000 000 ℳ. veranschlagt, jedoch stehen ihm nicht unbeträchtliche Rückeinnahmen von ziemlich 3 750 000 ℳ., namentlich mehrere von der Stadt Leipzig zurückzuerstattende Kaufsummen für kostspielige Hausgrundstücke, gegenüber. Da es dringend geboten erschien, zur Vermeidung anderenfalls mit Bestimmtheit zu erwartender erheblicher Preissteigerungen das Gelände vor dem Bekanntwerden der Einzelheiten des Projektes sich thunlichst zu sichern, hat die Regierung sich für verpflichtet erachtet, darauf bezügliche Schritte in Erwartung der Genehmigung bereits zu thun und Grundstücke zum Gesammtpreise von 9 300 000 ℳ. theilweise durch einen Vertrauensmann angekauft. Zur Deckung des dazu aus dem Staatsvermögen genommenen Vorschusses sowie zur Fortsetzung der Erwerbungen ist für die Finanzperiode 1902/03 ein Betrag von 11 330 000 ℳ. nöthig.

Weiter soll im nächsten Jahre mit den Erdarbeiten und Kunstbauten an den nachstehend angeführten Stellen vorgegangen werden: auf dem Rangirbahnhofe Engelsdorf nebst Verbindungsbahn nach Schönefeld, auf dem Bahnhofe Plagwitz-Lindenau nebst Verbindungsbahn nach Grosszschocher, auf dem Bahnhofe Gaschwitz, auf der Leipzig-Dresdner Linie, auf der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn, einschliesslich der Haltestelle Stötteritz. Hierfür sind im ganzen 3 470 000 ℳ. veranschlagt.

Der Gesammtbedarf für das Finanzjahr 1902/03 beläuft sich hiernach auf 14 800 000 ℳ.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Berathung des Etats der Reichseisenbahnen.** Die Budgetkommission des Reichstags berieth vor einigen Tagen den Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Ueberwiesen sind der Kommission sämmtliche Titel der einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats (3 956 000 ℳ.) und des ausserordentlichen Etats (13 920 000 ℳ.) sowie die Einnahmen Titel 1 und 2 (Personen-, Gepäck- und Güterverkehr), der Fehlbetrag von 1900 und der Zuschuss durch Anleihen, beides einmalige Ausgaben. Zur Berathung gelangen zunächst die Einnahmen. Nach längerer Geschäftsordnungsdebatte über die Petitionen, die ans Plenum verwiesen werden sollen, tritt die Kommission in die Berathung ein. Einleitend bemerkt Staatsminister v. Thielen, dass das Bild des Eisenbahnverkehrs ein trübes sei und voraussichtlich mit einem Minderüberschuss von 12 000 000 ℳ. für das laufende Jahr zu rechnen ist. Dass die Eisenindustrie besonders leidet, macht sich im Reichsland auch sehr fühlbar, trotzdem sei eine Steigerung der Einnahmen von etwa 500 000 ℳ. eingestellt; dies sei aber bereits im August geschehen, wo man den Umfang des Rückganges im September noch nicht kannte. Doch sei bestimmt zu hoffen, dass die jetzt noch herrschende Verkehrsstockung nur eine vorübergehende sei.

— **Januareinnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Januar d. J. stellen sich auf 95 974 000 ℳ. und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr um 3 401 000 ℳ. zurückgegangen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 23 165 000 (— 1 085 000 Mark), der Güterverkehr 66 098 000 (— 4 293 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 711 000 (— 193 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. Januar d. J. sind 1 145 526 000 ℳ., das sind 30 833 000 ℳ. weniger als im Vorjahre, eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit 4 146 000 ℳ. auf den Personen- und Gepäckverkehr, mit 26 170 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 517 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— **Verstellbare Schienenbefestigung für Holzschwellen.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlass an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen unter Aufhebung eines früheren Erlasses bestimmt, dass von dem Bohren der Löcher in Holzschwellen vor deren Tränkung und von der Anwendung der hierdurch bedingten verstellbaren Schienenbefestigung für die Folge aus praktischen Gründen allgemein abzusehen ist. Bei der Verlegung von Buchenschwellen ist fortan das für Eichenschwellen vorgeschriebene Kleineisenzeug anzuwenden.

— **Maassregeln zur einheitlichen Durchführung des Betriebes.** Vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist der Regierungs- und Baurath Richard beauftragt worden, sich über die Durchführung des Betriebes im Personen-, Vieh- und Güterverkehr auf den preussischen Staatsbahnen dauernd unterrichtet zu halten. Der Genannte wird zu diesem Zweck als Kommissar des Ministeriums an Ort und Stelle Prüfungen vornehmen und seine Wahrnehmungen dem Minister und gegebenenfalls den Eisenbahndirektionen mittheilen.

— **Zu dem Mangel an technischen Beamten bei den Kleinbahnverwaltungen der Kreise** äussern sich die „Berliner Pol. Nachr.“ folgendermaassen:

„Die Provinzen haben sich mehrfach bemüht, dem Mangel an eisenbahntechnischen Kräften bei den Kreisen durch Anstellung von eisenbahntechnisch gebildeten Männern im Provinzialdienst abzuhelfen. So lobenswerth diese Bestrebungen der Provinzialverwaltungen aber waren, so haben sie doch nicht überall vollständig zum Ziele geführt. Selbst bei der Prüfung der Unterlagen für ein zu gründendes Kleinbahnunternehmen haben die technischen Organe der Provinzen zuweilen versagt, und es befinden sich jetzt mehrere Kleinbahnunternehmungen in ernsten finanziellen Schwierigkeiten, weil die Kosten des Baues und des Betriebes in Wirklichkeit sich sehr viel höher gestaltet haben, als bei der Beurtheilung der Rentabilität des Unternehmens seitens aller Betheiligten angenommen wurde. Aus diesem Grunde ist man jetzt dazu übergegangen, bei der Prüfung von Anträgen auf Gewährung von Staatsbeihilfen als Unterlagen allgemein von den betreffenden Eisenbahndirektionen nachgeprüfte Vorarbeiten zu verlangen. Aus derselben Erwägung heraus ist in neuerer Zeit die Entsendung von Mitgliedern der Eisenbahndirektionen, und zwar von eisenbahntechnischen Mitgliedern, in die Verwaltungskommissionen kreiskommunaler Kleinbahnen angeordnet worden. Diese Delegirten dienen keineswegs allein dazu, die finanziellen Interessen des Staates zu wahren, sondern sie haben vor allem die Aufgabe, woran ja auch der Staat in erster Linie ein Interesse hat, für die sachgemässe Einrichtung und Verwaltung des Kleinbahnunternehmens nach der bau- und betriebstechnischen Seite hin

zu sorgen. Sie dienen der Verwaltung selbst als eisenbahntechnischer Beirath namentlich auch in Beziehung zu den Bau- und Betriebsunternehmern, deren sich die Kreise häufig bedienen müssen. Gerade in der Beiordnung solcher staatlichen Eisenbahntechniker zu den kreiskommunalen Kleinbahnverwaltungen wird man daher einen wesentlichen Fortschritt und eine erwünschte Gewähr dafür zu erkennen haben, dass der Bau und Betrieb solcher Bahnen sich sachlich und wirthschaftlich richtig vollzieht, und manche Fehler vermieden werden, an denen einzelne ältere Kleinbahnunternehmungen jetzt in bedauerlicher Weise kranken. Dies wird auch thatsächlich von den betreffenden Verwaltungen kreiskommunaler Bahnen gern anerkannt und ebenso gern zugegeben, dass es sich bei dieser Einrichtung keineswegs um eine Beschränkung der kommunalen Selbstverwaltung, sondern lediglich um die wirksame Förderung der Verkehrsunternehmungen der Kreise handelt."

— **Nebenbahn Gütersloh-Hövelhof.** Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht eine Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Gütersloh nach Hövelhof durch die Teutoburger Wald-Eisenbahngesellschaft.

— **Erster Sonntag auf der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.** Am verflossenen Sonntag, den 23. d. Mts., sind auf der Hochbahnstrecke Potsdamer Platz-Stralauer Thor nicht weniger als 68000 Personen befördert worden, eine ganz riesige Ziffer, wenn man bedenkt, dass die Länge dieser Strecke nur 6,1 km beträgt, gegen 10,1 km Länge der ganzen Bahn, und dass es sich in der Hauptsache um Fahrgäste handelte, die die Bahn besichtigen wollten und daher die g a n z e eröffnete Strecke befuhren. An diesem Tage sind 500 Züge gefahren worden. Auf den Zug kommen also 140 Personen, so dass ausser den Sitzplätzen auch noch die Stehplätze in erheblichem Umfange für den Verkehr herangezogen sind. Wie in Nr. 8 d. Ztg. berichtet, hat ein Dreiwagenzug, wie sie jetzt verkehren, $2 \times 39 + 44 = 122$ Sitzplätze.

Der Betrieb ist trotz der ungewöhnlichen Anforderungen, die an diesem Sonntage an das neue Unternehmen gleich wenige Tage nach der Eröffnung gestellt wurden, ohne jede Störung geführt worden; die Bahn hat diese erste Feuerprobe glänzend bestanden. Die Betriebsleitung ruht bekanntlich in der Hand des Oberingeniörs Reichel.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Unter dem Vorsitze des Generaldirektors der Staatseisenbahnen fand am 18. d. Mts. die 49. Sitzung des Eisenbahnrathes statt. Bei Erörterung der Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1901 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife wurde in Anknüpfung an die für die neuerbaute Lokalbahnstrecke Moosach bei München-Schwabing durchgeführte Auflassung des Lokalbahnzuschlages von verschiedenen Seiten neuerdings die gänzliche Aufhebung der Lokalbahnzuschläge angeregt. Demgegenüber verwies die Vertretung der Staatseisenbahnverwaltung auf die hierwegen von der Staatsregierung im Landtage abgegebenen Erklärungen, wonach die Auflassung dieses Zuschlages insbesondere mit Rücksicht auf die weitere Fortführung des Lokalbahnbaues im bisherigen Umfange gewichtigen Bedenken begegne.

Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Annahme des sogenannten Rohstofftarifs für minderwerthige Artikel im Güterverkehr der bayerischen Staatseisenbahnen. Nach kurzer Erörterung der Vorlage stellte der Vorsitzende das Einverständniss des Eisenbahnrathes mit der Einführung des Rohstofftarifs in dem von der Generaldirektion vorgeschlagenen Umfange fest.

Bei dem weiteren Punkt der Tagesordnung, betreffend die Sommerfahrordnung 1902, nahm die Vertretung der Staatseisenbahnverwaltung zunächst Veranlassung, näher darzulegen, dass die Aufstellung des Fahrplanentwurfs durch den gegenwärtigen wirthschaftlichen Niedergang sehr nachtheilig beeinflusst wurde und unter diesem Druck zum ersten Male wieder Zugeinschränkungen platzgreifen müssen.

Zur Herstellung des Gleichgewichts im Eisenbahnetat muss in der kommenden Sommerfahrordnung eine gewisse Summe von täglichen Zugkilometern weniger gefahren und eine dementsprechende Anzahl von Zügen aufgelassen werden. Um bei Durchführung dieser unvermeidlichen Maassnahme berechtigte Interessen möglichst zu schonen und eine empfindliche Schädigung der ohnehin gedrückten wirthschaftlichen Verhältnisse zu vermeiden, sind in dem Entwurf die Einsparungen mit grösster Vorsicht in der Weise vorgenommen worden, dass in erster Linie einzelne wenig benutzte Züge, die in den letzten Jahren auf Drängen der Interessenten zu bestimmten Zwecken eingelegt worden sind, aber den Erwartungen nicht entsprochen haben, ganz aufgelassen und andere seither ständig verkehrende Züge in nur an bestimmten Tagen zu fahrende Markt-, Arbeiter- und Sonntagszüge umgewandelt sowie Parallelzüge, die sich in kurzem Zeitabstande folgten, in der Weise zusammengelegt wurden, dass nur ein Zug etwa in der Mitte vorgesehen ist. Ferner sind in weitgehendem Maasse Züge, die früher während der ganzen Sommerfahrordnung verkehrten, in solche, welche nur während der Hauptreisezeit gefahren werden, umgewandelt worden. Früher gefahrene Doppelzüge sind durch Bedarfszüge, Vor- oder Nachläufer ersetzt, und an Stelle verschiedener schwach benutzter Personenzüge, als allerdings unerwünschter Nothbehelf, Güterzüge mit Personenbeförderung vorgesehen worden. Die infolge der Zugeinschränkungen etwa zu befürchtenden Schädigungen werden aber durch Vortheile, die durch Verbesserung des Fahrplanes eintreten werden, grossentheils ausgeglichen. — Die hauptsächlichsten Verbesserungen bestehen in der Einrichtung einiger neuer Schnellzugverbindungen von hervorragender Wichtigkeit, im Wegfall des Zuschlags für einzelne Schnellzüge, auf die künftig der bisherige Verkehr in Fortfall gekommener Personenzüge voraussichtlich übergehen wird, in der Beigabe der III. Wagenklasse bei weiteren Schnellzügen und in einer günstigeren Gestaltung der Fahrordnung selbst.

Hierauf wurde in die Besprechung und Berathung des Entwurfs im einzelnen eingetreten und dieser alsdann endgültig festgesetzt.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat J a n u a r d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5808 (5782) km befördert worden 1826288 (1655817) Personen und 1283055 (1326681) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2485763 (2347677) *M.*, aus dem Güterverkehr 7056596 (7380976) *M.*, aus dem Gepäckverkehr 188842 (175843) *M.* und aus dem Thiertransport 235799 (205235) *M.*, zusammen 9967000 *M.* gegen 10109731 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres.

— **Tarifänderungen im inneren bayerischen Verkehr.** Ein mit Wirkung vom 1. April d. J. zur Ausgabe gelangender Nachtrag zu Heft A der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird verschiedene Aenderungen der die Fahrpreisermässigungen für akademische und Schulausflüge, für Theaterunternehmungen und Musikkorps, dann zu milden Zwecken betreffenden Zusatzbestimmungen zu § 11 enthalten, wodurch theilweise Erhöhungen, aber auch Verbilligungen der seitherigen Fahrpreise eintreten. Durch diesen Nachtrag gelangt auch die Bestimmung, nach welcher Inhaber von Fahrkarten I. und II. Klasse mit einem Hunde in der III. Klasse oder im Packwagen ohne besondere Bezahlung für den Hund Platz nehmen können, zur Aufhebung.

— **Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.** Durch Entschliessung des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde der vorgenannte, auf den Linien der Staats- und der pfälzischen Eisenbahnen sowie auf jenen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München bereits eingeführte Ausnahmetarif ab 30. April d. J., und zwar mit vereinfachten Anwendungsbedingungen, auf weitere fünf Jahre verlängert. Die Verlängerung erstreckt sich sowohl auf den inneren Verkehr der genannten Eisenbahnen, als auch auf deren direkten Verkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie den übrigen deutschen Eisenbahnen, die sich dieser Maassnahme bereits angeschlossen haben oder noch anschliessen werden.

— **Nebenbahn Miltenberg-Stadtprozelten-Wertheim.** Die badische Kammer hat den Staatsvertrag mit Bayern über die Fortsetzung der Nebeneisenbahn Miltenberg-Stadtprozelten bis Wertheim genehmigt. Laut Vertrag wird die Bahn bei Hassloch mittelst fester Eisenbahnbrücke über den Main nach Baden übergeführt und die Stadt Freudenberg durch Herstellung einer Strassenbrücke mit der gegenüberliegenden bayerischen Eisenbahnstation verbunden. Die Kosten für Bayern betragen 1138200 *M.*, für Baden 673300 *M.*

— **Der Staatsvertrag über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn** vom 14. Dezember 1901 ist in der Presse mehrfach zum Gegenstande von Angriffen in dem Sinne gemacht worden, als ob durch die betreffenden Vereinbarungen der hessische Staat erheblich in seinen berechtigten Ansprüchen verkürzt und alle daraus entspringenden Vortheile von Preussen und Baden vorweg genommen seien. Der Inhalt jenes Vertrages ist von uns in Nr. 12 S. 193 ff. bereits eingehend besprochen. Zur Widerlegung jener Bemängelungen erhalten wir jetzt von wohlunterrichteter Seite eine kurze Erörterung des fraglichen Sachverhaltes, der wir um so lieber Raum geben, als die darin vertretene Auffassung auch unserer Anschauung durchaus entspricht: „Da beim Abschluss des preussisch-hessischen Gemeinschaftsvertrages im Jahre 1896 die besondere Verwaltung der Main-Neckarbahn durch eine besondere, den drei Regierungen unterstellte Direktion noch bestand, so konnte eine Einfügung des hessischen und des preussischen Antheiles an der Main-Neckarbahn in die preussisch-hessische B e t r i e b s gemeinschaft

damals nicht in Frage kommen. Dagegen musste hessischerseits, um gegen die Folgen der bei Abschluss des 1896 er Staatsvertrages mit seiner völligen Verschiebung der bisher bestandenen Interessen- und Machtverhältnisse für jeden Kundigen bereits mit Bestimmtheit vorauszusehenden Veränderung in der Leitung des Güterverkehres gesichert zu sein, unbedingt die Einbeziehung des hessischen Antheiles am Reinertrag der Main-Neckarbahn in die grosse preussisch-hessische Eisenbahn-Finanzgemeinschaft verlangt werden. Diese Einbeziehung des hessischen und damit natürlich auch des preussischen Antheiles am Reinertrag der Main-Neckarbahn in die preussisch-hessische Finanzgemeinschaft ist denn auch in dem 1896 er Staatsvertrag vereinbart. Diese Antheile bilden demnach auf Grund dieses Vertrages keine besondere Einnahme Hessens oder Preussens mehr; sie fliessen in die grosse preussisch-hessische Gemeinschaftskasse und werden hier mit den übrigen Reinerträgnissen des preussisch-hessischen Gesammtunternehmens unter die beiden Theilhaber Preussen und Hessen nach Maassgabe der Theilungsziffern vertheilt. In der hessischen Theilungsziffer ist hiernach auch der auf das hessische Baukapital bei der Main-Neckarbahn im Stichjahre 1894 erfallene Antheil am Reinertrag dieses Unternehmens mit enthalten (entsprechend gilt natürlich dasselbe für Preussen).

Das Baukapital bei der Main-Neckarbahn hat sich in den Jahren 1894 ff. wie folgt verzinst: 1894: 12,26 %; 1895: 13,58 %; 1896: 12,94 %; 1897: 13,02 %; 1898: 13,11 %; 1899: 8,56 %; 1900: 10,60; Durchschnitt mithin 12,01 %, worüber die im Stichjahre 1894 erfallene und in der hessischen Theilungsziffer steckende Rente des Jahres 1894 sogar noch etwas hinausgeht. Da nun aber der unter die beiden Vertragsstaaten zur Vertheilung kommende Reinertrag des preussisch-hessischen Gesammtunternehmens gegenüber demjenigen des Stichjahres 1894 und damit gegenüber den Theilungsziffern ganz ausserordentlich (für die preussischen Linien von 1894 bis 1896 um fast ein Drittel) gestiegen ist, so entfällt auf den in der hessischen Theilungsziffer steckenden hessischen Antheil am Reinertrag der Main-Neckarbahn für Hessen auch ein entsprechend höherer Betrag des preussisch-hessischen Gesammtreinertrages. In der hessischen Regierungsvorlage zum neuen Main-Neckarbahn-Staatsvertrag ist angegeben, dass der in der hessischen Theilungsziffer steckende 1894 er hessische Reinertragsantheil bei der Main-Neckarbahn 1 047 176 *M.* betrage, dass dagegen im Jahre 1900 auf diesen Antheil der hessischen Theilungsziffer in der grossen preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft thatsächlich ein Betrag von 1 351 899 *M.* entfallen sei.

Das von Hessen in der Main-Neckarbahn angelegte Baukapital hat sich hiernach durch Einbeziehung des hessischen Antheiles in die preussisch-hessische Finanzgemeinschaft gegenüber 12,26 % im Jahre 1894 im Jahre 1900 mit 15,82 % verzinst, während die thatsächliche Rente der Main-Neckarbahn in dem letzteren Jahre nur 10,60 % betragen hat. Wie günstig die Einbeziehung des Main-Neckarbahnantheiles in die preussisch-hessische Finanzgemeinschaft für Hessen gewirkt hat, ist hieraus klar ersichtlich.

Da der hessische Antheil am Reinertrag der Main-Neckarbahn in der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft mit enthalten ist, so folgt gemäss den obigen Auseinandersetzungen, dass nunmehr Hessen an dem thatsächlichen Reinertrag der Main-Neckarbahn nur noch in demselben Verhältniss betheiligt ist, als es an dem Gesammtreinertrag der Finanzgemeinschaft theilnimmt, d. h. mit etwa $^1/_{50}$. Aus diesen Gründen kann Hessen auch nicht verlangen, dass es an dem durch die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn zu erwartenden Ersparnissen in einem anderen Verhältniss theilnimmt, als es auch an dem auf dem ganzen grossen Netz der preussischen Staatsbahnen erzielten Gewinnen Theil nimmt. Ein solches Verlangen würde gegen die für die hessischen Finanzen so sehr nützlichen Grundlagen der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft verstossen. Eine Nutzanwendung hieraus auf Baden und den für diesen Staat aus dem neuen Staatsvertrag zu erwartenden finanziellen Gewinn würde nicht zutreffend sein. Baden ist eben überhaupt nicht und also auch mit seinem Main-Neckarbahnantheil nicht in der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft. Es nimmt bisher an den finanziellen Vortheilen dieses Unternehmens nicht Theil; der Antheil am Reinertrag der Main-Neckarbahn wird ihm besonders zugeschieden. Aus diesem Grunde muss ihm auch ein entsprechender Antheil an den infolge des neuen Vertrages zu erwartenden Ersparnissen zufallen."

— **Platzkarten im sächsischen Binnen- und Durchgangsverkehr.** Ueber den Verkauf der Platzkarten für die D-Züge Berlin-Hof-München und Dresden-Hof-München sind mit Gültigkeit vom 1. März d. J. neue Bestimmungen dahin ergangen, dass die daraus erwachsenden Einnahmen nicht mehr, wie bisher, der erhebenden Verwaltung verbleiben, sondern dass die Gebühren für die im Wechsel- und Durchgangsverkehr verkauften Karten den betheiligten Verwaltungen nach dem Verhältniss der damit in ihren Gebieten zurückgelegten Entfernungen zugeschieden werden. Es werden daher für den Binnenverkehr und den durchgehenden Verkehr je besondere Platzkarten bei den Fahrkartenausgaben aufgelegt und an die Zugführer der D-Züge ausgegeben werden. Die Zugführer haben beim Verkaufe die Namen der Abgangs- und Bestimmungsstation — soweit diese nicht vorgedruckt sind — mit Tintenstift in die Karten einzuschreiben. Der Ausgabetag ist in Bruchform einzutragen; er ist auch auf den Stamm der Blanketts für den durchgehenden Verkehr nach den Nachbarbahnen hinter die Bestimmungsstation zu setzen.

— **Nachbewilligung für den Bau der Nebenbahn Chemnitz-Wechselburg im sächsischen Landtag.** Der jetzt erschienene Zusatzbericht der Finanzdeputation B der zweiten Kammer zu ihrem Berichte Nr. 69 über Tit. 51 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats für 1902/03, den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Chemnitz durch das Chemnitzthal nach Wechselburg (Nachpostulat) betreffend, lautet: „Die Kammer hat sich bezüglich der staatsrechtlichen Frage in der Sitzung vom 7. d. Mts. auf den Standpunkt der Finanzdeputation B gestellt. Inzwischen ist der Rücktritt des Finanzministers v. Watzdorf, in dessen Ressort die angefochtenen Ueberschreitungen vorkamen, von Sr. Majestät dem König genehmigt worden. Dem neuen Finanzminister gegenüber, der für das, was bisher geschehen, nicht verantwortlich gemacht werden kann, entfällt die Veranlassung, die aus Anlass der früheren Ueberschreitungen aufgeworfene staatsrechtliche Frage im Wege der Indemnität weiter zu verfolgen. Zudem hat der neue Finanzminister bezüglich der künftigen Gebahrung bei Staatsbauten beruhigende Zusicherungen in der Deputation gegeben und um Vertrauen zu seiner künftigen Geschäftsführung gebeten. Die Deputation erachtet nach alledem den Antrag unter a) am Schlusse ihres Berichts Nr. 69 für erledigt und beantragt lediglich, die Kammer wolle beschliessen: die bei Tit. 51 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats für 1902/03 für den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Chemnitz durch das Chemnitzthal nach Wechselburg als Nachpostulat eingestellten 2 695 500 *M.* nach der Vorlage zu bewilligen."

— **Aeusserungen des neuen sächsischen Finanzministers Dr. Rüger über die sächsischen Eisenbahnbauten.** Bei der Berathung über den Eisenbahnbau Weissenberg-Radibor erklärte Staatsminister Dr. Rüger folgendes: Von seinem Kommissar höre er, dass für den Bahnbau nennenswerthe Aufwendungen überhaupt noch nicht gemacht und die Vorarbeiten noch nicht zum Abschluss gebracht worden sind. Aus der Debatte habe er entnommen, dass es sich um einen dringenden Bau handelt, der nun von der Regierung nach allen Seiten hin gefördert werden solle. Er wolle gleichzeitig der Ueberzeugung Ausdruck geben, dass es möglich ist, dass Sachsen in den letzten Jahren sich mit Bahnbauten vielleicht etwas übernommen, im grossen und ganzen habe es aber volkswirthschaftlich nicht falsch gehandelt, wenn es nothwendige Bahnen baute. Die Zukunft werde diesen Satz wahrscheinlich bestätigen und zeigen, dass die Bahnbauten vielleicht etwas übereilt waren, aber sich im grossen und ganzen nutzbringend erwiesen haben.

— **Wohlfahrtseinrichtungen auf den badischen Staatseisenbahnen.** Vor mehreren Jahren ist von der badischen Staatseisenbahnverwaltung im Centralgüterbahnhof Mannheim und zwar auf der sogenannten Neckarspitze für die Kinder der zahlreich daselbst in Dienstwohnungen untergebrachten Beamten und Arbeiter eine Kleinkinderschule errichtet worden, die sich einer lebhaften Benutzung erfreut. Diese befindet sich in einem eigens für den Zweck erbauten zweistöckigen Gebäude in centraler Lage. Der erste Stock enthält einen sehr geräumigen Schulsaal und eine gedeckte Veranda für die Kinder sowie ein Lehrerinnenzimmer, und der zweite Stock die Wohnung für die Lehrerin (2 Zimmer mit Küche) und eine Wohnung für einen Eisenbahnbediensteten. Die Kinderlehrerin ist eine geprüfte Kinderschwester, die neben freier möblirter Wohnung, Heizung und Beleuchtung noch eine Jahresvergütung von 500 *M.* erhält und ihr Amt zu allseitiger Zufriedenheit versieht. Die Schule wird durchschnittlich von 60 bis 80 Kindern (darunter auch einige Kinder von Zollbediensteten) besucht. — In dem Schulsaal wird auch alle 14 Tage evangelischer Sonntagsgottesdienst für die Bewohner der Kolonie der Neckarspitze abgehalten und es werden darin auch kirchliche Handlungen, wie z. B. Kindtaufen, vorgenommen. Die dazu erforderlichen kirchlichen Geräthe (Abendmahl- und Taufgeräthe) hat I. K. H. die Frau Grossherzogin Luise von Baden, welche die Anstalt wiederholt mit ihrem Besuche beehrte, zu stiften die Gnade gehabt.

Eine weitere Wohlfahrtseinrichtung ist im Centralgüterbahnhof Mannheim von der badischen Staatseisenbahnverwaltung durch Errichtung einer Krankenpflegestation vor zwei Jahren geschaffen worden, die sich ebenfalls als eine segensreiche Einrichtung erwiesen hat. Es ist zu diesem Zweck eine geprüfte Krankenschwester des unter dem Protektorate I. K. H.

der Frau Grossherzogin Luise von Baden stehenden badischen Frauenvereins daselbst stationirt worden, mit der Verpflichtung, in den Familien der im Centralgüterbahnhof Mannheim wohnhaften Arbeiter (in erster Linie) und Beamten (in zweiter Linie) Krankenpflegedienst zu versehen und den Familien hierin unterstützend und belehrend an die Hand zu gehen. Die Wöchnerinnenpflege hat dabei dem übrigen Pflegedienst voranzugehen. Die Krankenschwester erhält von der Eisenbahnverwaltung freie möblirte Wohnung, freie Verpflegung, Heizung, Beleuchtung und Besorgung der Leibwäsche nach Maassgabe des Schwesternstatuts sowie die zur Versehung ihres Dienstes erforderlichen Ausrüstungsgegenstände, Instrumente und Medikamente. Ausserdem ist von der Eisenbahnverwaltung an den badischen Frauenverein das ihr nach dem Statut zustehende Jahresgehalt zu ersetzen. Im Jahre 1901 hat die Krankenschwester 44 Angehörige von Arbeitern und 26 von Beamten der Eisenbahn und 7 von Zollbediensteten behandelt. Sie hat an 337 Tagen gepflegt, 2616 Einzelfälle und 14 Nachtwachen ausgeführt.

Um den nicht am Sitze einer Apotheke wohnenden Beamten und Arbeitern die Beschaffung von Arzneimitteln zu erleichtern, hat die badische Staatseisenbahnverwaltung ebenfalls eine wohlthätige Einrichtung geschaffen. Jede Station ist nämlich verpflichtet, ein ihr übergebenes Rezept, welches vom Bahnarzt oder Betriebskrankenkassenarzt für einen Eisenbahnbeamten oder -Arbeiter oder eines seiner Familienangehörigen ausgestellt ist, mit dem nächsten Zuge unter Umschlag mit dem Vermerk: „Eilt, Rezept" an die Adresse des Apothekers zu befördern und die Arznei, nachdem sie vom Apotheker mit einem schon von der Absendestation dem Rezept beigegebenen vorgedruckten Anhängezettel versehen worden ist, der die Bezeichnung: „Arzneimittel, Dienstgut" und die Adresse des Arzneiempfängers enthält, kostenfrei ohne Einschrift an die Absendestation zurückzubefördern. Die Abholung daselbst ist Sache des Arzneimittelempfängers.

— **Eine Neuregelung der Verhältnisse der Dampfstrassenbahnen und Nebenbahnen in Darmstadt und Umgegend** wird in der auf den 28. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Versammlung der süddeutschen Eisenbahngesellschaft zur Erörterung kommen. Zwischen der Stadt Darmstadt und der genannten Gesellschaft ist, wie die „B. B.-Ztg." mittheilt, ein Gesellschaftsvertrag in der Weise in Aussicht genommen, dass beide Theile sich an folgenden Unternehmungen sowohl hinsichtlich des Anlagekapitals, als auch der Erträgnisse je zur Hälfte betheiligen. Es sollen 1. die der Gesellschaft gehörigen Dampfstrassenbahnen von Darmstadt nach Griesheim, von Darmstadt nach Eberstadt und von Darmstadt nach Arheilgen angekauft und 2. die Konzession zum Bau und Betrieb folgender schmalspurigen Nebenbahnlinien erworben werden: a) von Gernsheim (Hafen) über Hahn-Pfungstadt-Eberstadt, mit Anschluss an die Vorortbahn Darmstadt-Eberstadt, nach dem Mühlthal; b) von Griesheim über Crumstadt-Eschollbrücken oder Hahn nach Pfungstadt; c) von Darmstadt, unter theilweiser Benutzung der bestehenden Vorortbahn Darmstadt-Eberstadt, über Eberstadt-Malchen nach Seeheim; d) von Darmstadt, unter theilweiser Benutzung der bestehenden Vorortbahn Darmstadt-Griesheim, über Dornheim oder Erfelden nach Kornsand (Oppenheimer Fähre); 3. sollen die dem Staat gehörigen vollspurigen Nebenbahnlinien Eberstadt-Pfungstadt und Bickenbach-Jugenheim-Seeheim käuflich oder pachtweise übernommen werden. Sodann erhält die Stadt zu Eigenthum unentgeltlich die gesammten Gleisanlagen innerhalb des bebauten Stadtgebietes, wogegen die Stadt verpflichtet ist, die Strecken zweigleisig auszubauen und für elektrischen Betrieb mit Oberleitung einzurichten und die Mitbenutzung dieser Bahnanlagen für die Vorortbahnen zu gestatten.

Zur Deckung der hierbei aufzuwendenden Kosten von rund 5 800 000 ℳ. wird die süddeutsche Eisenbahngesellschaft nach Abzug von 1 600 000 ℳ., welche sie als Ankaufspreis für die zu 1. gedachten Vorortbahnen erhält, noch 1 300 000 ℳ. aufbringen müssen, doch soll, da diese Geldverwendung nicht unmittelbar bevorsteht, über deren Beschaffung nicht schon jetzt Beschluss gefasst, das nähere vielmehr dem Aufsichtsrath und der Direktion nach Maassgabe des eintretenden Bedarfs überlassen werden. Grund und Zweck dieses Vertrages ist in erster Linie die Beseitigung des Dampfbetriebes auf den Vorortbahnen und dessen Ersatz durch elektrische Kraft und die Ermöglichung einer häufigeren Verbindung auf diesen Strecken. Zugleich wird die Gemeindeverwaltung Darmstadts durch ihren Eintritt in diese Betriebsgemeinschaft einen bestimmenden Einfluss auf die Leitung der betreffenden Bahnstrecken gewinnen.

Oesterreich.

— **Die bosnischen Bahnen.** Das österreichische Abgeordnetenhaus hat die Gesetzvorlage über die bosnischen Bahnen (vergl. Nr. 95 S. 1473 und Nr. 101 S. 1575 Jahrg. 1901 d. Ztg.) nach längerer Berathung angenommen. In letztere griff u. a. auch der Eisenbahnminister mit einer Rede ein, in welcher er einerseits die Einwendungen entkräftete, welche gegen die nach der Gesetzvorlage zu bauenden Eisenbahnlinien erhoben worden waren, und andererseits die bei den Verhandlungen im Abgeordnetenhause in Anregung gebrachten Gegenlinien eingehend erörterte. Zunächst bemerkte der Minister bezüglich der Linie Banjaluka-Jajce, dass es bei einem flüchtigen Blick auf die Karte allerdings den Eindruck macht, als ob der Bau dieser kurzen Linie eine höchst einfache Sache wäre. Thatsächlich liegen aber die Verhältnisse nicht so glatt. Die Linie Banjaluka-Jajce habe nach der kürzesten Entfernung, nämlich nach der Strecke im Vrbasthale, eine Länge von 77 km. Für diese Linie bestehe ein Projekt für eine elektrische Strassenbahn. Dieses Projekt bedinge einen Kostenaufwand von 6 500 000 Kr., und sei die Bahn schmalspurig gedacht. Würde man nun eine vollspurige Bahn in Fortsetzung der bestehenden Militärbahn Doberlin-Banjaluka bauen, so könnte diese vollspurige Bahn die Trasse der elektrischen Schmalspurbahn auf dem bestehenden Strassenkörper nicht benutzen. Es müssten grosse Abweichungen und Umlegungen stattfinden, die Kosten würden sehr hohe sein, und schliesslich noch eines: Wenn man die beiden Punkte Banjaluka-Jajce zu verbinden strebe, so komme man merkwürdigerweise dahin, dass man die Linie Banjaluka-Jajce nicht bauen könne, sondern die Linie Prjedor-Jajce bauen müsse, weil nämlich das Sanathal, durch welches die Verbindung von Prjedor nach Jajce geführt werden könnte, viel günstigere Verhältnisse für den Bau darbiete, als das Vrbasthal für die Linie Banjaluka-Jajce, welche die kürzeste geographische Verbindung darstelle. Infolge dessen würde eine vollständige Aenderung der Trasse stattfinden müssen; man würde nicht mehr die Linie Banjaluka-Jajce, sondern die Linie Prjedor-Jajce bauen müssen, die aber natürlich länger als 77 km sei, die auch bedeutend höhere Kosten als 6 500 000 Kr., möglicherweise 10 000 000 oder 12 000 000 Kronen erfordern würde.

Fragt man nun, was für Ergebnisse das Zustandekommen dieser anderen Linie haben würde, so müsse man zurückgehen auf die Verkehrsverhältnisse, wie diese sich zwischen Oesterreich und Bosnien gestalten. Auf den ersten Blick scheine es naturgemäss zu sein, dass die kürzeste Linie diejenige sein müsste, die — von Wien ausgehend — über Banjaluka und Jajce hinunter nach Sarajevo führe. Das sehe so aus, sei aber leider nicht wahr. Denn ein genauer ziffermässiger Vergleich der Linie und der Abkürzungen, die durch den Bau der Linie Banjaluka-Jajce herbeigeführt werden, führe dazu, dass die kürzeste Linie unter Anrechnung dieser Abkürzung nicht durch Steiermark, nicht über Graz und Steinbrück gehe, sondern über Oedenburg-Kanizsa, und dass unter Anrechnung dieser Abkürzung, welche die Linie Banjaluka-Jajce herbeiführen würde, nicht die österreichische Strecke, nämlich die Linie über die Südbahn, den Nutzen ziehen würde, sondern eine andere, welche auch eine ungarische Linie ist, nämlich die von Wiener-Neustadt über Oedenburg nach Kanizsa. Daraus könne schon entnommen werden, dass ein ausschlaggebender Vortheil für den österreichischen Verkehr aus dem Bau dieser Linie sich nicht ergebe. Zudem werde die Linie über Budapest, wenn sie auch etwas länger ist, doch immer die leistungsfähigere sein, sowohl in Bezug auf die Technik, als auch in Bezug auf die Tarife.

Die Linien, welche zur Linie Jajce-Banjaluka zuführen und von denen nur 124 km auf ungarischem Gebiete liegen würden, haben auch für den Verkehr gewiss einen geringeren Werth als die Linie über Budapest, und zwar auch für Oesterreich, weil die ungarischen Staatsbahnen, welche auf der Linie von Marchegg an die bosnische Grenze bis nach Brod — und in Zukunft, wenn die Eisenbahnlinie Doboj-Samac fertig ist, bis Samac — gehen, das naturgemässe und berechtigte Bestreben haben, den Verkehr auf ihre längste Linie zu ziehen; wogegen sie bei den anderen Linien, wo sie nur mit einer kleineren Strecke betheiligt sind, nicht in dem gleichen Maasse, wie es bei ihrer langen, durchaus ebenen Hauptlinie der Fall ist, das Bestreben haben, den Verkehr durch Gewährung von Zugeständnissen zu beleben, welche durch die bestehenden tarifarischen Abmachungen in der gleichen Richtung und für den gleichen Artikel auch dem österreichischen Verkehr nicht vorenthalten werden dürfen.

Darum werde man auch in Oesterreich immer der Linie über Budapest in Hinsicht des Verkehrs den Vorrang einräumen müssen, und es werde daher, wenn Oesterreich als Kundschaft dieser Linie für den Verkehr mit Bosnien auftrete, auch für Oesterreich von Interesse sein, wenn diese Linie einen vollspurigen Anschluss bekomme, durch welchen deren Leistungsfähigkeit gehoben werde.

Ausser der Linie Banjaluka-Jajce sind während der Berathungen im Abgeordnetenhause als Gegenlinien gegenüber der Gesetzvorlage die Linie einerseits durch die Militärgrenze, also von Knin zum Anschlusse gegen Karlstadt, andererseits die Linie Knin-Novy vorgeschlagen worden. Die erstere Linie ist, wie der Minister betont, eigentlich heute schon als überholt zu betrachten, denn auch diejenigen, welche sich für den direkten Anschluss durch eine parallel zur Küste laufende Bahn oder, wie sie genannt worden ist, durch eine Transversalbahn so interessiren, scheinen zur Einsicht gelangt zu sein, dass die Linie durch das Gebiet der vorherigen Militärgrenze in mehrfacher Hinsicht nicht in Betracht gezogen werden könne, insbesondere weil sie ausserordentlich grosse Kosten und Schwierigkeiten hinsichtlich der Wasserversorgung und des Geländes bedinge, und weil in neuerer Zeit eigentlich übereinstimmend sich immer die Neigung bemerklich mache, diese Verbindung parallel zur Küste weiter ins Innere des Landes und über das bosnische Gebiet zu führen. Uebrigens brachte der Minister die Bereitwilligkeit der Regierung zum Ausdrucke, sobald von Seite der bosnischen oder ungarischen Regierung ein Anschluss gegen Knin sichergestellt werden würde, auch von österreichischer Seite den Anschluss von Knin bis an die Landesgrenze zur Ausführung zu bringen und zu diesem Zwecke die verfassungsmässige Zustimmung des Abgeordnetenhauses einzuholen.

Der Minister gelangte auf Grund seiner eingehenden Ausführungen zu dem Schlusse, dass, wenn man die technischen und kommerziellen Verhältnisse der Linien, welche im Gesetzentwurfe vorgeschlagen werden, mit den gleichen Verhältnissen der Gegenprojekte vergleiche, die Entscheidung doch zu Gunsten des von der Regierung vorgeschlagenen Liniennetzes ausfallen dürfte.

Die gleichmässige Wahrung der Interessen der beiden Reichshälften sei in diesem Gesetzentwurfe dadurch zur Geltung gelangt, dass die Linie, welche vom Standpunkte der Gesammtinteressen beider Reichshälften in erster Linie stehe, auch in diesem Gesetzentwurfe als die erste Linie, als diejenige, deren finanzielle Sicherstellung sofort vorgeschlagen wird, genannt sei, d. i. die Linie Sarajevo-Uvac mit der Abzweigung zur serbischen Grenze, und dass die Linien, von denen man annimmt, dass sie überwiegend dem Interesse der einen oder der anderen Reichshälfte dienen sollen, nämlich einerseits die Linie Bugojno-Arzano der österreichischen Reichshälfte, die Linie Doboj-Samac der anderen Reichshälfte, vollständig parallel und gleichmässig in die zweite Linie gerückt sind, derart, dass die beiden Linien nur gleichzeitig mit einander zur finanziellen Sicherstellung gelangen können.

— **Die Frage der Eisenbahnverbindung zwischen Venedig und dem Brenner.** Es wurde vor kurzem von den Bestrebungen Mittheilung gemacht, welche dahin abzielen, eine Verlängerung der Valsuganabahn von der Grenzstation Tezze über Bassano, Primolano nach Mestre und Venedig sicherzustellen. Entgegen diesen Bestrebungen wird in einer vor kurzem veröffentlichten Broschüre die Lösung der Frage der kürzesten Verbindung zwischen Venedig und dem Brenner durch den Bau einer Eisenbahnlinie von Schio nach Roveredo empfohlen. Der Verfasser der erwähnten Broschüre erwartet von dieser Verbindung bedeutende Vortheile, insbesondere für Venedig und die an der Strecke Venedig - Mestre - Padua - Vicenza - Schio gelegenen Städte. Ein Blick auf die Karte zeige, dass die Linie Schio - Roveredo die eine Seite eines Vierecks bildet, dessen drei andere Seiten von der gegenwärtigen Linie Vicenza-Verona - Ala - Roveredo dargestellt werden. Aber nicht nur im Vergleiche mit dieser thatsächlich bestehenden Verbindung, sondern auch gegenüber der erst zum Theil ausgebauten Valsuganabahn werde die in der Broschüre befürwortete Linie den Vortheil einer kürzeren Verbindung bieten. Wenn man die Länge der herzustellenden Linie Schio - Roveredo mit 42,5 km veranschlage, so betrage die Abkürzung der Linie Mestre-Trient über Schio - Roveredo gegenüber der bestehenden Verbindung Mestre - Verona - Ala - Trient beinahe 60 km. Die Kosten der in Rede stehenden Strecke würden die Summe von 9 000 000 L. für den italienischen und 12 000 000 L. für den österreichischen Theil nicht übersteigen. Die Valsuganabahn habe eigentlich, so führt der Verfasser weiter aus, das Ziel verfolgt, Venedig dem Brenner und dem Bodensee näher zu bringen. So lange jedoch die Fahrgeschwindigkeit der Züge ohne übermässige Betriebskosten nicht über 30 km in der Stunde gesteigert werden könne, fehle jeder Vortheil gegenüber der gegenwärtigen Verbindung über Ala und Verona, da die grössere Geschwindigkeit die grössere Entfernung ausgleiche. Hierzu kommen die namhafteren Zugförderungskosten für den Güterverkehr auf der Valsuganabahn. Durch den Bau der Linie von Trient sei übrigens, wie die Broschüre schliesst, die Angelegenheit noch nicht entschieden. Denn das so dicht bevölkerte, an Produkten reiche und gegen Italien geöffnete Suganathal habe, ohne Rücksicht auf die Verbindung mit Venedig, das Recht auf eine eigene Eisenbahn.

— **Holztarife.** Auf Anfrage des österreichischen Ackerbauministeriums hat die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer hinsichtlich der Abänderung der Ausfuhrtarife für Rohholz sich dahin ausgesprochen: 1. dass lediglich die Ausfuhr des Schnittholzes und nicht auch jene des Rundholzes tarifarisch begünstigt werde; 2. dass Rundholz aus dem Ausnahmetarife IX (Ausfuhrtarif) der Staatsbahnen ausgeschieden werde; 3. dass die bestehenden Ausnahmetarife für Rundholz aus Oesterreich nach Deutschland gekündigt und neue direkte Tarife auf Grund der Normalfrachtsätze erstellt werden, sowie dass womöglich die Erstellung der neuen Frachtsätze ohne jede wie immer geartete Kürzung erfolge.

— **Personalnachrichten.** Nach 33 jähriger Dienstzeit ist der Abtheilungsvorstand des Tariferstellungs- und Abrechnungsbüros der österreichischen Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Oberinspektor Josef Kühnelt, aus dem aktiven Eisenbahndienst geschieden, bei welchem Anlasse ihm das Ritterkreuz des Franz Josefordens verliehen worden ist. Gleichzeitig wurde Oberinspektor Kühnelt zum Konsulenten für eisenbahntarif-technische Angelegenheiten im Ackerbauministerium ernannt.

Ungarn.

— **Ausbau der Strecke Budapest-Marchegg.** In dem Staatsbudget für das Jahr 1902 wurden zum vollständigen Ausbau des zweiten Gleises der Budapest - Marchegger Linie 800 000 Kr. eingestellt. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat dieserhalb ein Arbeitsprogramm ausgearbeitet, welches vom Handelsminister genehmigt wurde. Laut diesem Programm werden zunächst der Pressburger Tunnelbau und die damit verbundenen Einrichtungen vollendet werden, zu welchem Zwecke 655 000 Kr. nöthig sind; von der Restsumme dürfte ein Theil der Kosten der Vergrösserungsbauten der Pressburger Station bestritten werden.

— **Die Arader Wagenfabrik** hat mit Rücksicht auf den Arbeitsmangel vom Staate Wagenbestellungen im Betrage von 5 500 000 Kr. erhalten. Die Fabrik ist somit in die Lage versetzt, ihre entlassenen Arbeiter wieder einzustellen. 60 Arbeiter sind mittlerweile nach Amerika ausgewandert.

Uebrige europäische Länder.

— **Jura-Simplonbahn und Simplontunnel.** In schweizerischen Blättern wurde verschiedentlich die Ansicht ausgesprochen, dass durch die Störungen wegen des grossen Wasserzuflusses auf der Südseite die Fertigstellung des Tunnels bedeutend verzögert werden würde. Sowohl seitens des schweizerischen Eisenbahndepartements, wie der Jura-Simplon-Eisenbahngesellschaft werden indess beruhigende Versicherungen gemacht, dass der Simplon programmmässig im Mai 1904 durchbohrt sein werde. In der kürzlich abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsraths der Jura-Simplon-Gesellschaft gab Direktor Dumur auf Anfrage gleichfalls beruhigende Auskunft; die Arbeiten würden zur Zeit wegen der schlechten Beschaffenheit des auf der Südseite vorgefundenen Felsens etwas verzögert.

Direktor Dumur hat übrigens aus Gesundheitsrücksichten seine Entlassung genommen, die mit Dank für die geleisteten ausgezeichneten Dienste angenommen wurde. Mit Rücksicht auf den baldigen Uebergang des Netzes der Jura-Simplonbahn an den Bund wird Herr Dumur in der Direktion nicht ersetzt. Die anderen Direktionsmitglieder wurden einstimmig wiedergewählt.

In der französischen Abgeordnetenkammer wurde angefragt über die Studien der ausserparlamentarischen Kommission, welche eingesetzt ist zur Untersuchung der Mittel, um die Nachtheile abzuwenden, welche die Durchbohrung des Simplon für den französischen Verkehr haben könnte. Minister Baudin antwortete, die Kommission habe sehr genau geprüft und verschiedene Lösungen vorgeschlagen. Die Frage sei jedoch nur, die Fahrt bis zum Simplon abzukürzen, um den Durchgangsverkehr so viel als möglich über die französischen Linien zu leiten. Die Abkürzung über Vallorbes und den See von Joux könne bald dem Parlament unterbreitet werden. Die französische Regierung betrachte als ihre bestimmte Pflicht, so viel als möglich einem Vorgang, der Frankreichs Handel und Industrie bedrohe, abzuhelfen. „Es ist Zeit, unserem Lande seine alte Lebenskraft und den Verkehr wiederzugeben, welchen der Gotthard ihm genommen hat. Nehmen wir unseren Vormarsch wieder auf. Die Regierung wird ihre Pflicht nicht verfehlen.“ Diese schönen Reden des Ministers fanden natürlich

Beifall. Der neue französische Zufahrtsplan über La Joux, der die Linie durch einen langen Tunnel unter dem Jura hindurch bei Vallorbes münden lässt und der von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn befürwortet wird, scheint auch der Jura-Simplonbahn und der schweizerischen Regierung genehm zu sein und zur Zeit die meisten Aussichten auf Verwirklichung zu haben.

Fremde Welttheile.

— **Direkter Eisenbahnverkehr zwischen Europa und dem fernen Osten.** Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten beabsichtigt mit dem bevorstehenden Abschluss des Baues der chinesischen Ostbahn einen direkten Eisenbahnverkehr zwischen Europa und dem fernen Osten einzurichten. Zu diesem Zwecke sollen, wie die „St. Petersburger Zeitung" mittheilt, vom Jahre 1905 ab zwischen Moskau-Irkutsk täglich zwei Züge abgefertigt werden bezw. auf einer dieser Stationen ankommen.

— **Ueber die Zustände auf der chinesischen Ostbahn** wird in der Zeitung „Wladiwostok" nachstehendes mitgetheilt: „Gut ist es, wenn mit jedem Zuge nur vier erfrorene Chinesen eintreffen; es kommt aber auch vor, dass es deren acht gibt. Von Pogranitschnoje bis Charbin verkehrt nur ein als Personenwagen hergerichteter Pferdewagen, während Fahrkarten in unbeschränkter Zahl ausgegeben werden. Wer keinen Platz in diesem Wagen erhalten kann, muss auf einer Plattform Platz nehmen, und da ist es kein Wunder, dass bei den starken Frösten viele erfrieren. Indessen hat die Bahnverwaltung einen grossen Wagenbestand, und dabei einen besseren als die Ussuribahn, da sie über die grossen Pullmanwagen verfügt. Diese Wagen können aber nicht in Verkehr gesetzt werden, weil die Bahn stellenweise so scharfe Kurven macht, dass die Pullmanwagen nicht verkehren können.

— **Maassnahmen aus Anlass des Eisenbahnunglücks auf der Newyorker Centralbahn.** Der am 8. Januar im Tunnel erfolgte Unfall, welcher 17 Menschen das Leben kostete, und über den wir in Nr. 4 S. 59 und Nr. 11 S. 188 d. Ztg. berichtet haben, hat, wie „Engineering" schreibt, am 15. Januar der Centralbahnverwaltung Anlass gegeben, die gründliche Beseitigung derjenigen Uebelstände zu beschliessen, welche den beklagenswerthen Unfall herbeigeführt haben, und zu diesem Zwecke einen Betrag von 140 000 000 *M.* — schreibe hundertvierzig Millionen Mark — zur Verfügung zu stellen. Man beabsichtigt, den betreffenden Tunnel vom Vorortverkehr völlig zu entlasten, eine völlig neue Station dafür zu schaffen und den elektrischen Betrieb dort einzuführen. Sollte sich dieser dort als ausreichend erweisen, so würde er demnächst auch auf der Hauptlinie eingeführt werden. „Engineering" meint, dass die Entschlossenheit, mit der sich die Amerikaner bereits acht Tage nach dem Ereignisse über ein so gewaltiges Geldopfer schlüssig gemacht haben, verschiedenen englischen Bahnverwaltungen zum Muster dienen könnte. Sodann fügt er hinzu, dass die Centralbahngesellschaft am liebsten den Tunnel beseitigen und ihn durch einen offenen Einschnitt ersetzen würde, dass sie aber fürchte, mit ihren bezüglichen Plänen nicht durchdringen zu können. Die Tunnelanlage beruhe auf einer besonderen gesetzlichen Genehmigung und könne daher auch nur mit Zustimmung der gesetzgeberischen Gewalten abgeändert werden. Infolge dessen hat man sich entschlossen, als zweckmässigstes Mittel zur Bewältigung des ungeheueren Personenverkehres auf der grossen Centralstation eine Schleifenstation unter der vorhandenen anzulegen, und zwar in der Weise, dass die Vorortzüge mittelst elektrischer Kraft durch die bestehenden Nebentunnel geführt werden. Auf diese Weise würde sich die Leistungsfähigkeit der Linie nahezu verdoppeln und der Haupttunnel würde von dem grösseren Theil seines Verkehres entlastet werden. Diese Aenderung wird aber in der Parkavenue infolge der nothwendigen Verlängerung der Zufahrten grosse Rückwirkungen hervorrufen und ebenso die Herstellung von Tunneln unter Theilen der 43., 44. und 45. Strasse und unter der Park-, Vanderbilt- und Depewavenue erforderlich machen. Namentlich wird durch eine theilweise Verlegung der Parkavenue der Ankauf eines umfangreichen hochwerthigen Grundbesitzes unvermeidlich.

— **Eröffnung des Verkehres auf der Eisenbahn von Peking nach Hankow.** Wie das „Dresdner Journal" mittheilt, wird die chinesische Eisenbahn von Peking nach Hankow demnächst auf einer Strecke von 500 km dem Verkehr übergeben werden, und zwar in der Länge von 280 km am Nordende und in der Länge von 220 km am Südende. Der Bau der Linie macht dauernde Fortschritte, und wird in den chinesischen Zeitungen mitgetheilt, dass seit dem 25. Dezember 1901 ein vorläufiger Eisenbahnverkehr zwischen dem Strombahnhof in Hankow und dem Bahnhof von Kwangschui stattfindet, indem bis auf weiteres ein Zug wöchentlich nach jeder Richtung abgelassen wird. Der Zug geht nach Hankow jeden Mittwoch früh ab und berührt die Bahnhöfe von Nikou, Schitschawa, Sauschapu, Siaukan, Saudiahan, Kwayen, Wandsiatien und Kwangschui. Die Rückfahrt erfolgt am Donnerstag früh. Die Dauer der Fahrt von Hankow nach Kwangschui beträgt sechs Stunden, was der Geschwindigkeit von 37 km in der Stunde entspricht.

— **Die Entwickelung der Hafenanlagen in Port Arthur und Dalny** wird, wie wir einem in „Engineering" veröffentlichten Aufsatze entnehmen, von den Engländern mit dem gespanntesten Interesse verfolgt, da sie von dort aus einen unbequemen Wettbewerb für ihre Handelsbeziehungen in Niutschwang und Tschifu befürchten. Danach hätte die Stadt Dalny schon jetzt eine Einwohnerzahl von 50 000, darunter 23 000 meist chinesische, zum Theil aber auch russische, japanische und koreanische Arbeiter, die Strassen seien breit und mit Bäumen bepflanzt und die Ufermauern von starker Bauart. Nur die von den Deutschen an der Bucht von Kiautschou erbaute Hafenstadt Tsingtau vermöge in jener Gegend der chinesischen Küste einen Vergleich mit Dalny auszuhalten. Letzteres werde ein Freihafen in einem erweiterten Sinne dieses Wortes werden, indem es nicht nur Zollfreiheit geniesse, sondern auch für alle Völker zu gleichen Bedingungen die Befugniss zum Erwerb von Grund und Boden und den Zutritt zu den Gemeindeämtern biete. „Schon jetzt," so schliesst der Bericht, „stellt eine der russischen Eisenbahnverwaltung gehörige Flotte von mehr als 20 Dampfern die Verbindung zwischen Dalny und den benachbarten chinesischen, japanischen und koreanischen Häfen her, und in kurzem sollen rasche Dampfer, die zwischen Dalny und Nagasaki verkehren, einen regelmässigen Verkehr im Anschluss an die von dort nach Europa und Amerika fahrenden Postdampfer eröffnen. Ein Hauptzweck des sibirischen Bahnbaues war die Förderung und Erleichterung der Reisen um die Welt, und diese werden dadurch zweifellos einen grossen Aufschwung gewinnen. Eine solche Entwickelung wird aber auf den Handel und die Industrie des fernen Ostens von mächtiger Rückwirkung sein und daher mit Interesse beobachtet werden."

— **Selbstthätige Blocksignale in Nordamerika.** Die Länge der Eisenbahnen in Amerika, die mit selbstthätigen Blocksignalen ausgestattet sind, beträgt nach „Railroad Gaz." im Januar 1902: 3 347 engl. Meilen (= 5 389 km); davon entfallen 22 engl. Meilen (= 35 km) auf Kanada, gegen rund 2 300 engl. Meilen (= 3 703 km) im Vorjahre. Somit beträgt die Zunahme in dem einen Jahr fast 50 %. Ausserdem sind viele neue Bahnen im Bau oder sollen in allernächster Zeit gebaut werden, die mit selbstthätigem Blocksystem versehen werden, so dass man die Länge der mit solchem ausgerüsteten Bahnen auf 4 000 engl. Meilen (= 6 440 km), die Zunahme auf 65 % angeben kann. Die längste mit diesem Blocksystem versehene Bahn ist die Lehigh Valley; sie weist 470 engl. Meilen (= 757 km) davon auf, die kanadische Pacificbahn beispielsweise 16 engl. Meilen (= 26 km), die Baltimore- und Ohiobahn 94½ engl. Meilen (= 152 km), die Delaware-, Lackawanna- und Westernbahn 258 engl. Meilen (= 415 km) usw. Die geringste Ausdehnung hat das selbstthätige Blocksystem auf der Erie- und Wyoming Valleybahn mit nur zwei engl. Meilen (= 3 km).

Bücherschau.

— **Kilometer-Markensystem und Tarifreform im Personenverkehr der Eisenbahnen.** Von Anselm Hutter, Oberexpeditor bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen. München 1902. Kommissionsverlag von Max Kellerer's Hofbuch- und Kunsthandlung.

Der Verfasser ist ein eifriger Vertreter der Bestrebungen, welche auf eine Vereinfachung des Fahrkartenwesens abzielen. Er hat bereits im Jahre 1891 in Nr. 41 und 59 und im Jahre 1892 in Nr. 17 d. Ztg. nach dieser Richtung hin ganz bestimmte Vorschläge entwickelt und befürwortet jetzt in seiner neuen Flugschrift die Einführung von Kilometermarken, die je nach Entfernungen von 5 zu 5 km abgestuft sind und auf Kilometerkarten aufgeklebt werden, welch' letztere in besonders eingerichteten Fahrkartenautomaten überall in den Hallen der Bahnhöfe und an öffentlichen Plätzen erhältlich sein sollen. Der Schwerpunkt und u. E. die Schwierigkeit liegt hier wie bei den früheren Vorschlägen des Verfassers in der bei einer solchen Einrichtung erforderlichen Mitwirkung des Publikums bei der Herstellung der Fahrkarten. Unseren Bedenken wurde in einem Leitaufsatze, der in Nr. 92 Jahrg. 1891 d. Ztg. veröffentlicht wurde, Ausdruck gegeben, und wir glauben nicht, dass sich in dieser Beziehung inzwischen etwas geändert hat. Die überwiegende Mehrzahl der Reisenden besitzt in Verkehrssachen nicht die genügenden Vorkenntnisse, um in dieser Weise bei der Personenabfertigung selbstthätig mitzuwirken, und jeder Verbesserungsvorschlag, welcher nicht mit dieser leidigen, aber unabänder-

lichen Thatsache rechnet, wird unfehlbar an ihr scheitern müssen. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen beklagt der Verfasser das Scheitern der im Anfange der 90er Jahre versuchten Tarifreform. Er legt die Schuld daran zum grössten Theil dem Eintreten der preussischen Bezirkseisenbahnräthe für die Beibehaltung der IV. Klasse zur Last und vertritt die Ansicht, dass bei einer Herabsetzung der Fahrpreise auf 6, 4 und 2 ₰ für das Kilometer eine Beseitigung der IV. Klasse und eine Vereinheitlichung des Personentarifes für alle deutsche Staaten sehr wohl möglich und durchführbar sein werde. Auch hierin vermögen wir ihm nicht beizupflichten. So sehr wir einen einheitlichen Personentarif für wünschenswerth und erstrebenswerth halten, so dürfte er doch, so wie die Sachen jetzt liegen, in absehbarer Zeit wohl kaum erreichbar sein.

— **Dr. Koch's Ortsverzeichniss.** II. Theil des Handbuches für den Eisenbahngüterverkehr. Alphabetisch-geographisches Verzeichniss von Orten, welche mit mitteleuropäischen Eisenbahnstationen in Betreff der Güter-Ab- und -Anfuhr in Verbindung stehen, unter Angabe ihrer politisch-geographischen Lage und industriellen Bedeutung, ihrer Abstossstationen mit deren Bahngebiet und unter Hinzufügung von Quadratziffern zu den Stationsnamen zum Auffinden derselben auf der (beigefügten) Karte. Berlin 1902. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 9,50 *M*.

Soeben ist eine neue (die zehnte vollständig umgearbeitete und vermehrte) Auflage dieses II. Theiles des Handbuches erschienen, die von dem inzwischen verstorbenen Verfasser bis zur Drucklegung bearbeitet worden ist. Den Inhalt bildet ein umfangreiches Verzeichniss der Orte des Deutschen Reiches und der österreichisch-ungarischen Monarchie, welche, abseits von den Stationen liegend, diesen ihre Güter zuführen oder solche von ihnen empfangen. Es sind unter Benutzung der von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilten umfangreichen Notizen die für den Eisenbahngüterverkehr wichtigen Orte alphabetisch zusammengestellt, unter Angabe ihrer politischen und geographischen Lage (Richtung und Entfernung des betreffenden Ortes von der Eisenbahnstation), so dass durch das Nachschlagen des Ortsverzeichnisses möglichst jeder Zweifel darüber beseitigt wird, nach welcher Station die für einen solchen abseits von der Bahn gelegenen Ort bestimmten Güter abzufertigen sind.

Zur Lösung der an jeden Güterversender und Güterexpedienten täglich herantretenden Frage, ob der im Frachtbrief angegebene Adressort eine Eisenbahnstation ist oder nicht, und weiter im ersteren Falle, in welchem Bahngebiete die Station liegt, im letzteren Falle, nach welcher dem Adressorte zunächst liegenden Station das Gut am vortheilhaftesten zu adressiren ist, enthält das Werk ein möglichst vollständiges, systematisch geordnetes Material. Dabei ist die neue Auflage des Werkes erheblich vermehrt, was schon daraus ersichtlich ist, dass sie vier Bogen stärker ist als die vorige im Jahre 1899 erschienene neunte Auflage.

Mittelst der zum Werke gehörigen Uebersichtskarte der Abstossstationen, welche in kleine Quadrate (15 km Seitenlänge darstellend) getheilt ist, kann man sich über die geographische Lage eines jeden im Verzeichniss vorkommenden Ortes leicht vergewissern, da im Werke selbst bei jedem Stationsorte angegeben ist, in welchem der durch Zahlen und Buchstaben genau bezeichneten Quadrate die Abstossstationen liegen. Gleichzeitig ist durch die Karte ein sehr einfaches Mittel gegeben, um die Luftlinienentfernung zwischen zwei beliebigen auf der Karte verzeichneten Stationen in Kilometern festzustellen.

Das Werk, welches den Eisenbahndienststellen sowohl als auch den Speditions- und grösseren kaufmännischen Geschäften zu einem unentbehrlichen Nachschlagebuch geworden ist, bedarf wohl keiner weiteren besonderen Empfehlung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung der Strecke Braunschweig N.-Gliesmarode-Ueberg für den Personenverkehr.

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft. Auf der Strecke Braunschweig N.-Gliesmarode-Ueberg ist am 15. Februar d. J. der Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die Haltestelle Kleschkau, welche bereits für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, wird am 1. März d. J. für den Viehverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Vom 1. April d. J. ab wird der Thierverkehr für die an der Strecke Jauer-Rohnstock gelegene Haltestelle Seckerwitz auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt. Die Ver- und Entladung von Grossvieh ist ausgeschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 57 vom 15. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des Artikels 13 zum Uebereinkommen zum Betriebsreglement (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Nr. I 64 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Nr. I 65 vom 16. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Vertheilung einer Entschädigungssumme (abgesandt am 22. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 24. Februar cr. wird die normalspurige Kleinbahn von Höchst a/Main nach Königstein für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. An der Bahn liegen folgende Stationen, welche sämmtlich für alle 3 Verkehrszweige eingerichtet sind: Höchst (Uebergangsstation), Unterliederbach, Niederhofheim-Oberliederbach, Münster, Kelkheim-Fischbach, Hornau, Schneidhain, Königstein.

Fahrzeuge können nur auf Station Königstein entladen werden. (544)

Frankfurt a/M., den 22. Februar 1902.

Aktiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab erhalten die zu unserem Verwaltungsbezirk gehörigen Stationen Altendorf-Essen Süd und Altendorf-Essen Nord die Bezeichnungen Essen West und Essen Altendorferstrasse.

Essen, den 17. Februar 1902. (545)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Strecken.

In Ergänzung der Verlautbarung vom 12. d. Mts., betreffend die theilweise Eröffnung der Güteraufnahme, geben wir hiermit bekannt, dass am 27. Februar 1902 die Güteraufnahme an und nach sämmtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen eröffnet wird.

Die Güteraufnahme nach Stationen des österreichischen Lloyd (Donau-Orientverkehr via Galaz), dann nach Odessa und russischen Schwarzmeerhäfen wird mit heutigem Tage eröffnet.

Das Verzeichniss der fahrplanmässigen Güterfahrten, sowie der gesellschaftlichen Schiffsstationen wird auf Verlangen kostenfrei zugesendet.

Wien, 22. Februar 1902. (546)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Die Haltestelle Schönsee Stadt ist am 14. Februar 1902 für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Verladung von Vieh an anderen als an den vom zuständigen Landrath festgesetzten Tagen bedarf der Genehmigung des Landraths.

Bromberg, den 19. Februar 1902. (547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. tritt zu dem besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält:
1. Aufhebung von Frachtsätzen;
2. Abänderung eines Stationsnamens;
3. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Stempuchowo des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, Nittritz des Eisenbahndirektionsbezirks Posen, Fröbel und Klein-Tschirne des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, Naugard und Regenwalde der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und Soldin der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 19. Februar 1902. (548)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Auf der Station Eisenberg i. d. Pfalz können Fahrzeuge aller Art ver- und entladen werden. Die Dienstbeschränkung auf Seite 5 des Nachtrags II zum Gütertarif für oben genannten Verkehr kommt daher in Fortfall. (548a)

St. Johann-Saarbrücken, 18. Febr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft B vom 1. Juni 1890.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Paliseul für den Verkehr mit der Station Wanne in den Ausnahmetarif 16, Abtheilung B einbezogen. Der Frachtsatz beträgt 12,60 Frcs. für 1 000 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 19. Februar 1902. (549)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Ab 15. März 1902 wird die Station Branzoll der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 28, Abtheilung b für Pflastersteine etc. aufgenommen.

Nach oder von	Branzoll — Abtheilung b — Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen der k. württemb. Staatseisenbahnen	
Stuttgart Hauptbhf. . .	1,36
„ Nordbhf. . .	1,37
„ Westbhf. . .	1,38

München, den 19. Februar 1902. (550)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

(Tarife Theil II, Heft 1 und 2.)

Die mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1901 ergänzte Waarenbezeichnung des Ausnahmetarifs Nr. 14 D a (rohe Kalisalze usw.) erhält vom 15. März 1902 ab am Schlusse den Zusatz „auch kalzinirt“.

Breslau, den 19. Februar 1902. (551)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit sofortiger Wirkung wird die zwischen Neustadt i/Schwarzw. und Titisee gelegene Station Hölzlebruck für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen, die mit ihr durch Anschlussgleise verbunden sind, in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 20. Februar 1902. (552)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Ab 1. März 1902 erhält die Ziffer 5 sammt Anmerkung auf Seite 38 des Gütertarifs Basel badischer Bahnhof-Ostschweiz vom 1. Juni 1897 folgende neue Fassung:

5. Nach und von den belgischen Stationen. Ausgenommen sind Sendungen nach und von Antwerpen transit, sowie Antwerpen (gare centrale, Bassins und Entrepot) loco, bei denen in dem Frachtbriefe Beförderung über „Herbesthal“ vorgeschrieben ist.

Karlsruhe, den 22. Februar 1902. (553)
Grossh. Generaldirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Der Ausnahmetarif für Eis findet mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehr mit den Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Wittenberge-Perleberger, der Neubrandenburg-Friedländer, der Paulinenaue-Neuruppiner, der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker und der Greifswald-Grimmener Eisenbahn Anwendung.

Altona, den 22. Februar 1902. (554)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 wird die Station Volpriehausen des Bezirks Cassel als Versandstation in den Seehafenausnahmetarif F (Stein- und Siedesalz) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 20. Februar 1902. (555)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. März 1902 tritt zu dem vom 1. Juni 1900 gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft, welcher u. a. Ausnahmetarifsätze für Eisen des Spezialtarifs I (Ausnahmetarif E) von Brake (Oldbg.) nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Altona enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 20. Februar 1902. (556)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife I, II/IV, III/IV, IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII sowie mitteldeutscher und westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1902 wird die Station Osterholz-Scharmbeck des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl nach Küstenstationen) einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze gibt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 21. Februar 1902. (557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vom 10. April d. J. ab werden die im Anhang zum Gütertarif der Gruppe II nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn — mit Ausnahme von Gross-Tschuder, Ibsdorf, Liegnitz Nebenbahnhof, Rawitsch Ost, Smolitz, Steinau Oderhafen und Tscheschkowitz-Bienowitz — um je 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 20. Februar 1902. (558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Der Artikel „Abfälle von Baumwollgarn und Twisten“ wird mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab für den Verkehr nach den Seehafenstationen in die Tarifklasse 4 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs wieder aufgenommen.

Essen, den 19. Februar 1902. (559)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zum Heft 8 (Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz), Theil II A vom 1. April 1901 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen neue Frachtsätze für die drei verschiedenen Bahnhöfe in Frankfurt a/M. und Hanau. Soweit in dem Nachtrage Frachterhöhungen enthalten sind, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich 14. April d. J. in Kraft. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 21. Februar 1902. (560)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.
Tarif vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit ab 1. März d. J. gelangt der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 46 für die Beförderung von Talk, als Talkstein, auch gemahlen (Federweiss), Talkerde, Speckstein und Asbestine (Agalith, Nematolith) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen Salzburg-Mannheim 1,26 ℳ für 100 kg.

München, den 21. Februar 1902. (561)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 15. März 1902 wird die Station Kolin der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und der priv. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft für den Verkehr nach Eislingen mit einem Frachtsatze von je 1,53 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 73 für die Beförderung von Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin) einbezogen.

München, den 20. Februar 1902. (562)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 25. Februar d. J. ab werden die Stationen Lenhausen, Listernohl, Milspe und Olpe des Direktionsbezirks Elberfeld und Puchallowen des Direktionsbezirks Königsberg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Kattowitz, den 21. Februar 1902. (563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. März bis 31. Dezember 1902 wird im Gütertarife für den oben bezeichneten Verband im Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, den Stationen der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Rauscha-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht und jeden Wagen eingeführt. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe zu Grunde gelegt.

Breslau, am 20. Februar 1902. (564)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ermässigte Kartirungsfrachtsätze für Mahlprodukte im Verkehre von Wien etc.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 gelangen für im Ausnahmetarif 4 A des am 1. Januar 1902 in Wirksamkeit getretenen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1 genannte Mahlprodukte zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Korneuburg und Wien (diverse Bahnhöfe) nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafen-Verbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Letztere können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Februar 1902. (565)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Ermässigte Kartirungsfrachtsätze für Mahlprodukte.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 gelangen für Mahlprodukte des Ausnahmetarifes 5 B des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 3 unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen von den Stationen Arad, Budapest (diverse Bahnhöfe), Békés-Csaba, Czegléd, Debreczén, Györ, Nagy-Kikinda, Nagyvárad, Nyitra, Pozsony (diverse Bahnhöfe), Szeged, Szeged-Rokus, Szolnok-teher p. u., Temesvár-Gyárváros, Temesvár-Jozsefváros und Zombor nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Februar 1902. (566)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Aufnahme der Station Buda-Császárfürdö-kiterö in den Seehafenausnahmetarif 17.)

Mit Gültigkeit vom 5. März 1902 wird die Station Buda-Császárfürdö-kiterö in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Mineralwasser) des vom 1. November 1899 gültigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 4 mit den in diesem Ausnahmetarife für den Verkehr mit der Station Budapest-Ferenczváros vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Wien, am 20. Februar 1902. (567)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Tarif-Theil II, Heft 2.)
Ergänzung des Tarifnachtrages II.

Unter den auf Seite 24 des Nachtrages II im Verkehre mit Nowosielitza (Bhf.) trs. vorgesehenen Frachtsätzen der Schnitttafel I b für Getreide sind nachstehende Schnittfrachtsätze für Mais nachzutragen:

bei Glogau	155**)
„ Gramschütz	150**)
„ Grünberg i. Schl.	179**)
„ Kempen B. W. E.	98**)
„ Kempen (Güterbhf.)	98**)
„ Krotoschin	112**)
„ Lissa i. P.	143**)
„ Ostrowo	112**)
„ Pleschen	112**)
„ Rawitsch	139**)
„ Rothenburg a. O.	182**)
„ Trachenberg	133**)

Am Fusse der vorbezeichneten Seite hat die Anmerkung unter **) zu lauten:

Für Mais von dem unter A und B auf Seite 13 des Haupttarifes unter II/2 bezeichneten russischen Verkehrsgebiete (exklus. Russ. Nowosielitza).

Weiter sind auf Seite 25 und 26 unter den in den Rubriken A*) und B*) vorgesehenen Schnittfrachtsätzen für Getreide bei nachstehenden Stationen im Verkehre von Nowosielitza (Bhf.) trans. die Schnittfrachtsätze für Mais nachzutragen:

	A	B
Alt-Boyen	143†)	143†)
Beuthen (Bez. Liegnitz)	162†)	162†)
Grossgraben-Festenberg	115†)	115†)
Leiperode	143†)	143†)
Militsch	125†)	125†)

Am Fusse dieser beiden Seiten ist folgende Anmerkung zu setzen:

†) Für Mais.

Die im Nachtrage II auf Seite 7—21 enthaltenen Frachtsätze der Schnitttafeln I b für Kleie etc. im Verkehre von Brody trans., Nowosielitza trans. und Podwoloczyska trans. gelten nur für in den Grenzstationen mittelst Eisenbahn anlangende Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Russ. Nowosielitza). Für Kleie- etc. Transporte, welche mittelst Eisenbahn von letztgenannten Stationen, und für Sendungen, welche mittelst Strassenfuhrwerkes in Brody trans., Nowosielitza trans. und Podwoloczyska trans. anlangen, finden die auf den bezeichneten Seiten für den Verkehr mit Husiatyn trans. etc. enthaltenen Frachtsätze Anwendung.

Die auf Seite 24 dieses Nachtrages enthaltenen Frachtsätze der Schnitttafel I b, unter Ergänzung der vorstehenden Frachtsätze für Mais, gelten auch nur für die mittelst Eisenbahn in den bez. Grenzstationen anlangenden Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Russ. Nowosielitza). Für die von letztgenannten Stationen mittelst Eisenbahn und für die mittelst Strassenfuhr-

werkes in Brody trans., Nowosielitza transit und Podwoloczyska trans. anlangenden Sendungen finden sowohl rücksichtlich der auf Seite 22 und 23 befindlichen Stationsverbindungen, als auch rücksichtlich jener auf Seite 24 die im Haupttarife auf den Seiten 21 bis 34 für Getreide, und im Nachtrage I auf den Seiten 4—7 für Getreide bezw. Kleie enthaltenen Frachtsätze der Schnitttafeln I b auch fernerhin Anwendung.

Die Schnittfrachtsätze unter A auf Seite 25 und 26 gelten ebenfalls nur für die mittelst Eisenbahn anlangenden Sendungen von Russland (ausgenommen Radziwilow, Woloczysk und Russ. Nowosielitza). Für die von letztgenannten Stationen mittelst Eisenbahn anlangenden Sendungen und für die mittelst Strassenfuhrwerkes in Brody trans., Nowosielitza trans. und Podwoloczyska trans. eintreffenden Sendungen finden die auf diesen Seiten in der Kolonne B vorgesehenen Schnittfrachtsätze Anwendung.

Wien, am 21. Februar 1902. (568)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Einbeziehung der Haltestelle Nieder=Rengersdorf in den Tarif Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc., und in den dazu gehörigen Nachtrag II.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 wird die Haltestelle Nieder=Rengersdorf der königl. Eisenbahndirektion Breslau in den vom 1. August 1898 bestehenden Tarif Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. sowie in den zu diesem Tarife gehörigen Nachtrag II einbezogen.

Demzufolge ist Nieder=Rengersdorf auf Seite 30 des Haupttarifes für Getreide sowie auf Seite 16 des vorerwähnten Nachtrages für Kleie in die Schnitttafel I b wie nachstehend aufzunehmen:

Schnitttafel Ib.

Kilometer	vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B Getreide etc. in Pfennigen für 100 kg
216	Nieder=Rengersdorf	Breslau . . .	122

Schnitttafel Ib.

Kilometer	vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	Ausnahmetarif b (Kleie etc.) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs. A	Brody (Bhf.) trs. B	Husiatyn trs., Nadbrzezie=Landungsplatz trs., Skala trs.	Nowosielitza (Bhf.) trs. A	Nowosielitza (Bhf.) trs. B	Podwoloczyska (Bhf.) trs. A	Podwoloczyska (Bhf.) trs. B
			in Pfennigen für 100 kg						
216	Nieder=Rengersdorf	Breslau .	73	73	73	70	73	73	73

Wien, am 20. Februar 1902. (569)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Einbeziehung der Station Dessau in den Tarif Theil II, Heft 1.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1902 wird die Station Dessau der kgl. Eisenbahndirektion Halle a/S. in den Ausnahmetarif 8 B (Maschinen und Maschinentheile) des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes Theil II, Heft 1 für den in rubro bezeichneten Verkehr einbezogen, und ist auf Seite 97 des bezüglichen Tarifheftes in die Schnitttafel 1 b wie nachstehend aufzunehmen:

Schnitttafel 1 b.

Bis zum Schnittpunkte von	im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe*) I und II: a	I und II: b	I und II: c	III: a	III: b	III: c
	in Mengen					
	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg
	in Pfennigen für 100 kg					
Dessau	197	157	131	197	157	131

Wien, am 18. Februar 1902. (570)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

(Ergänzung der Nomenklatur des im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Ausnahmetarifes 27 A.)

Mit Gültigkeit vom 5. April 1902 wird das auf Seite 193 des in rubro bezeichneten Tarifes befindliche Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 27 A durch den hinter den Worten „Ganz- und Halbfabrikate“ einzuschaltenden Zusatz „(ausgenommen Geld und geldwerthe Münzen)“ ergänzt.

Wien, am 20. Februar 1902. (571)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Für Glas und Hohlglaswaaren zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete des Ausnahmetarifs Nr. 16 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz von Friedberg=Lengau	234 ₰	124 ₰
Nach Aussig=Landungsplatz von Friedberg=Lengau	237 „	129 „
Nach Schönpriesen=Umschlag von Friedberg=Lengau	229 „	119 „
Nach Dresden=Elbkai von Friedberg=Lengau	274 „	153 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. Februar 1902. (572)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Februar bis 31. Dezember d. J. ist für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe eingeführt worden. (573RM)

Mühlhausen i/Th., den 20. Februar 1902.

Der Vorstand
der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahngesellschaft.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnentarif der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangt der Nachtrag 2 zur Ausgabe, welcher Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften sowie neue, unter Anwendung anderweitiger Einheitssätze berechnete Preistafeln für die Beförderung von Personen, Hunden und Reisegepäck enthält.

Die in demselben enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt.

Näheren Aufschluss geben die Betriebsverwaltung in Gütersloh i/W. und die betheiligten Stationen. (574)

Tecklenburg, den 21. Februar 1902.
Direktion
der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Nordseebäderverkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk a. F., Westerland, Munkmarsch, Lakolk a. Röm und Büsum.

Der Tarif vom 15. Juni 1901 tritt mit dem 30. April d. J. ausser Kraft. Vom 1. Mai d. J. ab findet die Personen- und Gepäckabfertigung nach und von den Nordseebädern Helgoland, Amrum, Wyk a/F., Westerland, Munkmarsch und Lakolk a/Röm auf anderweiter Grundlage statt.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen. (575)

Altona, den 21. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines freistehenden Ueberladekrahnes von 20000 kg Tragkraft für Bahnhof Thorn soll verdungen werden. Zeichnung und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Zimmer 186, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 1 ℳ. mit Zeichnung und von 50 ₰ ohne Zeichnung von uns bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 12. März d. J., Mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 20. Februar 1902. (576)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung des Bahnkörpers der Neubaulinie Coblenz-Mayen soll einschliesslich Lieferung der Materialien (ausschliesslich Trass und Cement) in 4 Loosen vergeben werden.

Loos 1: rund 12 km lang, umfasst rund 171400 cbm Erdarbeiten, 1890 cbm Mauerwerk, 8000 qm Wegebefestigungen;
Loos 2: rund 7 km lang, umfasst rund 166600 cbm Erdarbeiten, 2830 cbm Mauerwerk, 2600 qm Wegebefestigungen;
Loos 3: rund 9 km lang, umfasst rund 155000 cbm Erdarbeiten, 700 cbm Mauerwerk, 7100 qm Wegebefestigungen;
Loos 4: rund 5 km lang, umfasst rund 260100 cbm Erdarbeiten, 6900 cbm Mauerwerk, 4300 qm Wegebefestigungen und 695 m Tunnel.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 25. Februar d. J. ab in unserem technischen Büreau (Neubau, Zimmer 9) hierselbst, zur Einsichtnahme aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) für jedes Loos, Abdrucke der Zeichnungen etc. gegen Nachnahme der Selbstkosten von dem vorbezeichneten Neubaubüreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers in Loos . . . der Neubaulinie Coblenz-Mayen" bis zum 25. März d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum deutschen Reichsanzeiger und königlich preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt. (577)

Ende der Zuschlagsfrist am 6. Mai d. J.

St. Johann-Saarbrücken, 20. Febr. 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Es sollen vergeben werden die Lieferungen von:
Loos I. 510000 kg Baustückkalk,
„ II. 360000 „ Cement.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Baustückkalk bezw. Cement" bis zum Dienstag, den 11. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, postfrei an uns einzusenden. Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen sind von unserem Rechnungsbüreau, hier, Louisenstrasse 10 (Zimmer 68) gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für Loos I und 50 ₰ für Loos II in baar zu beziehen.

Posen, den 22. Februar 1902. (578)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt verfügbaren neuen und alten noch brauchbaren Oberbaumaterialien, bestehend aus Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug, sowie die angesammelten alten unbrauchbaren Oberbaumaterialien, bestehend aus Eisen und Stahlschienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 18. März d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst der Nachweisung der Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 9 Tage.

Erfurt, den 20. Februar 1902. (579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Granitwerksteinen und Abdeckplatten nebst Bearbeitung von vorhandenen Steinen für die Unterführung der Teichstrasse nebst der anschliessenden Stützmauer im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 5. März d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ. in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 22. Februar 1902. (580)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

K. württemb. Staatseisenbahn.
Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde
ca. 127 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„ 1185 „ alte Eisenschienen Profil C,
„ 695 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt,
„ 11 „ Haarmann'sche Schwellenschienen,
„ 35 „ alte Eisenlaschen C,
„ 365 „ altes Schmiedeeisen, ungetrennt,
„ 50 „ altes Gusseisen,
„ 35 „ verbranntes Eisen,
„ 2 „ altes Eisenblech,
„ 1,8 „ altes Weissblech,
„ 1,2 „ alter Eisendraht,
1 alte Gleiswaage mit 4950 kg und
1 alte Drehscheibe mit 16790 kg;

ferner folgende noch verwendbare Materialien, und zwar:
ca. 30 t Unterlagsplatten für Stossschwellen } aus Schweisseisen,
„ 50 „ Unterlagsplatten für Zwischenschwellen } aus Schweisseisen,
„ 240 „ Unterlagsplatten für Zwischenschwellen aus Flusseisen,
„ 205 „ Stahllaschen,
„ 450 „ Schwellen aus Schweisseisen

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbaumaterialien" spätestens bis

14. März d. J., Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 19. Febr. 1902. (581RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in der Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 in den Eisenbahn-Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Börssum und Jerxheim sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer sollen, nach Loosen getrennt, verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. März 1902, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. März 1902.

Magdeburg, den 19. Februar 1902. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 6. Berlin, am 26. Februar 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	4468	1	Kiste	ca. 50 Fl. Wein —	98	1	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
2	A B	91	1	„	? —	30	2	Strassburg	Reichsbahn	
3	A D C	–	1	„	Feigen —	11	3	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
4	A G	2010	1	„	Zucker —	27,5	4	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
5	A v. H	1038	1	Cylinder	Karbid —	120	5	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
6	A M	3027	1	Kiste	Seife —	50	6	Düren	K. E.-D. Cöln	
7	A S Z	—	5 1	Säcke Rolle	Stockfische —	152	7	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
8	B	1818	1	Kiste	Glaskasten mit einer feinen Balkenwaage	15	8	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
9	B	165	3	Stück	Zinkblechrohre —	4	9	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
10	B	64	1	Fass	Petroleum —	177	10	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
11	B A	7169	1	Sack	Meerrettigwurzeln —	25	11	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
12	B F	110	1	Kiste	alte Kleidung —	10	12	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
13	B & H	4983	1	Ballen	Leinen —	16	13	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
14	B K	5535/8	4	Eimer	Preisselbeeren —	48	14	Bochum Süd	„	
15	B M B	5804	1	Ballot	anschein. 2 Ballen Stoffe	53	15	Jagstfeld	Badische Stsb.	
16	B P	7545	1	Sack	Kaffee —	52	16	Sonnefeld	K. E.-D. Erfurt	
17	C	3036	1	Kiste	Thonw. —	34	17	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
18	C B	65	1	Fass	Talg in Stücken —	63	18	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	
19	C B	9615	1	Kiste	? —	30	19	Neustadt b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	
20	C L	3 u. 5	2	Säcke	l. Malzsäcke —	77	20	Osberghausen	K. E.-D. Elberfeld	
21	—	—	1	Sack	l. Malzsäcke —		21			
22	C M	53121	1	Kiste	kand. Orangeschalen	15	22	Aachen	K. E.-D. Cöln	
23	C M	1574	2	Zinkkannen	leer —	20	23	Cöln-G.	„	
24	C S	800	1	Bll.	Webwaaren —	10	24	Neumark i/S.	Sächsische Stsb.	
25	C S S	1/2	2	Musterkoffer	? —	67	25	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
26	D	I	1	Stück	Roststab —	9	26	Duisburg-Hochfeld Süd	K. E.-D. Essen	
27	D B	255	1	Kiste	Kokskasten —	45	27	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
28	D K	1609	1	Bund	1 Stg. Rundeisen — 1 Stg. Quadrateisen	38	28	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
29	D R	19	3	„	Gusstheile —	30	29	Hagen	„	
30	E L	2521	1	Pack	Tapeten —	3,5	30	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
31	E S	4442/5	2	Kisten	leer —	38	31	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
32	F H	181	1	Bällchen	Gewebe —	27	32	St. Ingbert	Pfalzbahn	
33	F K B	5244	1	Fass	leer —	19	33	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
34	F L	10	1	Cylinder	leer —	22	34	Dortmund	K. E.-D. Essen	
35	F L	9466	1	Kübel	Butter —	18	35	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
36	F R	40	1	„	Schmalz —	28	36	Kohlscheid	K. E.-D. Cöln	
37	F S	455	1	Korb	Holzmodell —	4	37	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
38	F W	3919	1	Fass	leer —	10	38	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
39	G A	1/2	2	Korbflaschen	leer, neu —	8	39	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
40	G E	2656	1	Korb	Pflugschaare —	56	40	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
41	G G	—	1	Bund	8 eis. Kugeln —	10,5	41	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
42	G G W	392	1	Sack	Bürstenhölzer —	52	42	Aachen	K. E.-D. Cöln	
43	G H	5469	1	Kiste	? —	49	43	Hausen v. Wald	Badische Stsb.	
44	G & H	22	1	Bund	26 Forkenstiele —	22	44	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
45	G K	614	1	Kiste	? —	32	45	Regenwalde	Altdamm-Kolberger	
46	G L	3817	1	Fass	? —	55	46	Gronau	Württemberg. Stsb.	
47	G M	5351	1	Stange	Stahl —	100	47	Pforzheim	Badische Stsb.	4 m lang.
48	G S	58	1	Fass	leer —	93	48	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
49	G W	183	1	Kiste	Bürstenw. —	24	49	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
50	H	I	1	Sack	l. Kohlensäcke —	25	50	Oeventrop	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	H	44	1	—	Granitstein —	338	51	Wellmitz	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
52	H A	1132	1	Stück	Pflugschaar —	3	52	Weener	Oldenburgische Stsb.	
53	H B	59 N 15	1	Bund	Baudeisen —	38	53	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	3,30 m lang.
54	H B	10	1	Ballen	Teppich —	35	54	Cassel=U.	K. E.-D. Cassel	
55	H C	8942	1	„	anschein. Rosshaare —	61	55	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
56	H C	—	2	Tafeln	Kupferblech —	24,5	56	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	2 m lang.
57	H D	2517	1	Kiste	Packgarn, roth u. weiss	67	57	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
58	H H	105	1	„	Eier —	12	58	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
59	H H	I	1	Sack	Pantoffelhölzer —	39,5	59	Schwarzenbek	K. E.-D. Altona	
60	H J	734	1	Ballen	Leder —	107	60	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
61	H J & Co.	8620	1	Kiste	ord. Hohlglas —	48	61	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
62	H L	68	1	Fass	Petroleum —	180	62	Recklingh.=Bruch	K. E.-D. Essen	
63	H N	—	1	Sack	Möhren —	50	63	Werden	„	
64	J B	8610	1	Kiste	leere Flaschen —	55	64	Mainz	Direktion Mainz	
65	J B H	16	1	Korb	leere Flaschen —	44	65	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
66	J B R	4485	1	Kiste	Zollgut —	40	66	Heidelberg	Badische Stsb.	Liège.
67	J D	—	1	„	Korinthen —	29	67	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
68	J D	15	1	„	Korinthen —	59	68	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
69	J F	2323	1	Sack	Kleider —	17	69	Eger	Bayerische Stsb.	
70	J K A F	10015	1	Stück	Flacheisen —	56	70	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
71	J L	{ 3 / 213 }	1	Kiste	? —	10	71	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
72	J Sch	433	1	Korb	Eisenwaaren —	20	72	{ Neustadt b. Coburg }	K. E.-D. Erfurt	
73	J Z	90	1	Ballen	{ anschein. blau gestreifte Flanellhemden }	17	73	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
74	K C	1396	1	Reisekorb	leer, neu —	4	74	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
75	K F	2510	1	—	Winde —	29	75	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
76	K & H	837	1	Kiste	Glas- und Nickelwaaren	24	76	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
77	K & J	8770	1	„	Seidenpapier —	65	77	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
78	K L	8	1	Eisenfass	gefüllt —	451	78	Biebesheim	Direktion Mainz	
79	K L	249	1	Holzfass	? —	122	79	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
80	K R	90091	1	Stange	Rundstahl —	22	80	Hohenlimburg	„	2,71 m lang.
81	{ K R N S T und O S }	{ 4 1735 }	1	{ Ballen i. Schilfm. }	Tabaksblätter —	53	81	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
82	K W	733	1	Fass	leer —	35	82	Schalke	K. E.-D. Essen	
83	L	—	1	Sack	l. a. Kartoffelsäcke —	15	83	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
84	L	—	1	Tonne	Sardinen —	4	84	Büren	K. E.-D. Cassel	
85	M	400	4	Stäbe	Flacheisen —	78	85	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
86	M B	8609	1	Kiste	Holzpferde —	—	86	Gräfenthal	K. E.-D. Erfurt	
87	M F	2717	1	Fass	Wein —	42	87	Dülmen	K. E.-D. Münster	
88	M R	1829	1	Ballen*)	Tabak —	78	88	Speldorf	K. E.-D. Essen	*) in Schilf.
89	M R	—	1	—	Ofentheil —	14	89	Schlettstadt	Reichsbahn	
90	M W	I	1	Korb	Betten etc. —	20	90	Stolp	K. E.-D. Danzig	
91	N G	597	1	Kiste	Glasziegel —	89	91	Vallerysthal	Reichsbahn	
92	N S	183	1	Glasballon	gefüllt —	66	92	Hannover	K. E.-D. Hannover	
93	O H	722	1	Pack i. P.	Leinen —	17	93	Duisburg	K. E.-D. Essen	
94	P	707	1	{ Blechflasche }	Steinkohlentheeröl —	75	94	{ Rgb. Rummelsburg }	K. E.-D. Berlin	
95	P B	11	4	Stück	Maschinenth. —	12	95	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
96	P D	2229	1	Kiste	Surrogat —	18	96	Laubenheim	Direktion Mainz	
97	P K C	587	1	„	Citronat —	14	97	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
98	P R Co.	280	1	„	Holzkoffer —	32	98	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
99	R	—	1	Stück	Guss —	6	99	Pforzheim	Badische Stsb.	
100	R B	2732	1	Kiste	Harzer Käse —	5	100	Plauen Ob.	Sächsische Stsb.	
101	R G & C F	2250	1	„	leer —	21	101	Hamburg B.	K. E-D. Altona	
102	R N	—	1	„	Nägel —	12	102	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
103	R S	—	9	Stäbe	Flacheisen —	128	103	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	S & B	202	1	Packet	Papier —	90	104	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
105	Sch	1/2	2	Bunde	Schippenstiele —	25	105	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	S M	1255	1	Kiste	1 Weinflaschen —	25	106	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
107	S T	32 77 79	3	Stück	eis. Schalen (rund) —	5	107	{ Frankfurt a/M. Hbf. }	K. E-D. Frankf. a/M.	
108	T F	—	1	Bund	Stabeisen —	40	108	Pforzheim	Badische Stsb.	
109	Th B	3818	1	Stück	eis. Pflugschaar —	3	109	Bismarck (Altm.)	K. E.-D. Magdeburg	
110	U	225	1	Blechkanne	leer —	4	110	Münster	K. E.-D. Münster	
111	W	349	1	Ballen	{ Seilerwaaren (Packung z. Dichten) }	43	111	{ Recklinghausen=Bruch }	K. E.-D. Essen	
112	W	7	1	Stück	{ gusseis. Häckselmaschinentheil }	3,5	112	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
113	W	—	7	„	Kontragewichte —	91	113	Recklingh.=Bruch	K. E.-D. Essen	
114	W	511	1	Kübel	Käse —	57	114	Cüstrin Vor.	K. E.-D. Bromberg	
115	W B	{ 7078 7081 }	2	Ballen	Tapeten —	66	115	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
116	W B S	1843	1	Bund	viereck. Stahl —	12	116	Bensheim	Main-Neckarbahn	{ ausserdem
117	W & C	3503	1	Kiste	Holzwaare —	167	117	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	beklebt:
118	W D B	1000	1	„	Gewebe —	39	118	Esslingen	Württemberg. Stsb.	Dölken & Co.
119	W G	—	2	Stück	eis. Rückwände —	29	119	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
120	W J / G B	7	1	Kiste	grüne Glasscheiben	19	120	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
121	W K	—	1	Bund	25 Stück Reiserbesen	19	121	Eschhofen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	W M	557	1	Fass	leer —	90	122	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
123	W N	—	6	Stück	Wagenfedern —	60	123	Cassel	K. E.-D. Cassel	
124	W W W / O R	4	1	Beutel	gebr. Kaffee —	15,5	124	Soest	„	
125	Z	4108	1	Kiste	Fayence —	70	125	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
126	Z M	7933	1	„	Würfelzucker —	28	126	Freiburg i/Bad.	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
127	R / Altena	13	1	Rolle	Eisendraht —	27	127	Zutphen	Holländische E.	
128	Georgs=Marienhütte	—	1	Stück	eis. Gasrohr —	17	128	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
129	R / Kupferdreh	10	1	Pack	Düten —	7	129	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
130	C M C / Leipzig=Plagw.	17618	2	Stück	Maschinenth. —	452	130	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
131	Eingebrannt: Margarine Rositzky & Witt, Ottensen	—	1	Margarinefass	gefüllt —	29	131	Witten West	K. E.-D. Essen	
132	A. Maurer	11	1	Fass	leer —	21	132	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
133	Raiffeisen, Posen	—	1	Pack	25 Stück l. Getreidesäcke	25	133	Posen	K. E.-D. Posen	
134	Schiller	I	1	Fass	Butter —	14	134	Ihrhove	K. E.-D. Münster	
135	L. Schmitz (eingebrannt)	—	1	„	leer —	19	135	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
136	O S / Sterkrade	—	1	Stück	gebog. Eisenrohr —	3	136	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
137	Tara	6	1	Blechkanne	leer —	5	137	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	H. & R. Wertheim, Berlin	—	2	Säcke	l. a. Getreidesäcke —	56	138	Tegel	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
139	roth	I	1	Tafel	Zinkblech —	16	139	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
140	—	12 u. 27	2	—	Schlösser —	—	140	München Centr.	Bayerische Stsb.	
141	—	336	1	Kiste	Statue —	136	141	Strassburg	Reichsbahn	
142	—	5918	2	Stangen	Flacheisen —	27	142	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,10 m lang.
143	—	36308	1	Kiste	2 Pack Zuckerw., 5 Pack Lichte	15	143	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
144	weiss —	—	2	Stäbe	viereck. Eisen —	22,5	144	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
145	weiss //	—	1	Stück	gusseis. Zargenth. (Fabrikfeuerung)	16	145	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
146	weiss //	—	2	Stangen	halbrund. Eisen —	9	146	Freyburg a/Unst.	K. E.-D. Erfurt	
147	roth —	—	1	Stück	gusseis. Ofenplatte	4	147	Ebersbach i/Sa.	Sächsische Stsb.	
148	weiss —	—	1	Stange	Rundeisen —	21	148	Braunschweig Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	5,03 m lang.
149	roth —	—	1	Bund	6 Stück Fenstereisen	75	149	Gräfenthal	K. E.-D. Erfurt	
150	roth —	—	10	Stück	Eisenstangen —	75	150	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
151	(blauer Strich)	—	1	—	Rohr mit Muff —	17	151	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
152	W im Dreieck	7037	1	Kiste	l. Kakesdosen —	10	152	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
153	L im Dreieck	1901	1	Weinfass	leer —	142	153	Oppenheim	Direktion Mainz	
154	Dreieck	1899	1	„	leer —	145	154	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
155	—	—	2	Stück	Ankereisen —	6	155	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
156	—	—	5	—	Billardkugeln —	1	156	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	2	Bund	Blech —	2	157	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	
158	—	—	10	Stück	Blechplatten —	79	158	Recklinghausen	K. E-D. Essen	
159	—	—	1	„	eis. Bratofen —	14	159	Danzig	K. E.-D. Danzig	
160	—	—	1	—	eich. Brett —	77	160	Sterkrade	K. E.-D. Essen	4 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
161	—	—	72	—	Bretter u. Bohlen, 3,97 m lang	—	161	Rheine	K. E.-D. Münster	Werth: 400 bis 500 *M.*
162	—	—	13	—	Bretter, gehobelt —	—	162	Molsheim	Reichsbahn	
163	—	—	3	—	gespundete Bretter —	—	163	Gehofen	K. E.-D. Erfurt	
164	—	—	1	Stück	eis. abged. Buchse —	2	164	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
165	—	—	1	Fass	Butter —	14	165	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	1	—	Decke, 2,25 × 1,5 m	—	166	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
167	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	20	167	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
168	—	—	4	Kolli	Eisen —	15	168	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	Bund	6 Stangen Eisen —	22,5	169	Brilon	K. E.-D. Cassel	
170	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	25	170	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
171	—	—	1	Stück	altes Eisenblech, zus. gebogen	24	171	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
172	—	—	10	„	Eisenblechtafeln —	7,5	172	Lübeck	Lübeck-Büchener	
173	—	—	1	Pack	Eisenklammern —	16	173	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
174	—	—	1	Bund	2 kl. Eisenstangen —	1	174	Spindlersfeld	K. E.-D. Berlin	
175	—	—	2	Stück	viereck. Eisentafeln —	17,5	175	Stargard i/Pm.	K. E.-D. Stettin	
176	—	—	4	„	viereck. Eisentheile —	6	176	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
177	—	—	1	Pack*)	Emaillesieb —	7	177	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	*) in Papier.
178	—	—	1	Fass	ohne Deckel, ansch. Regenwasserfass	69	178	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
179	—	—	1	Fässchen	leer —	4	179	Strassburg	Reichsbahn	
180	—	—	3	—	eis. Scheiben —	3	180			
181	—	—	1	Bund	10 Stb. Flacheisen —	52	181	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	—	—	3	Stangen	Flachstahl —	24	182	Niebüll	K. E.-D. Altona	
183	—	—	1	Stange	Rundstahl —		183			
184	—	—	11	Ballen	Flachs —	97	184	Stendal	K. E.-D. Hannover	
185	—	—	1	Blechdose	mar. Fische —	13	185	Löhne i/W.	„	
186	—	—	2	Stück	Gasrohre —	25	186	Gr.-Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
187	—	—	1	Bund	5 eis. geb. Gasrohre	42	187	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
188	—	—	1	Glasballon	leer —	16	188	Hannover	K. E.-D. Hannover	71 cm lang, 40 cm breit.
189	—	—	1	Stück	Gussplatte —	12	189	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
190	—	—	1	„	Gussrohr (beschädigt)	8	190	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
191	—	—	1	„	Hängeeisen od. Aufsatz	8,5	191	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
192	—	—	1	Bund	Hohlglas —	7,5	192	Schöningen	„	
193	—	—	1	Kiste	Linde's Kaffee-Essenz	18	193	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
194	—	—	1	Sack	20 leere, alte Kartoffelsäcke	8,5	194	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
195	—	—	1	Bund	6 blecherne Kehrichtschaufeln	3	195	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	neu, grau gestrichen.
196	—	—	1	Kiste	leer, gebr. —	32	196	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
197	—	—	1	Korb	getr. Kleider, Wäsche	10	197	Bingerbrück	Direktion Mainz	
198	—	—	1	Sack	getragene Kleider, Schüsseln, Tassen, 1 Jacke für Stallschweizer	14	198	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
199	—	—	1	„	Kleiesäcke —	32	199	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
200	—	—	1	Pack	gebrauchte alte, anscheinend Kleiesäcke	34,5	200	Rüdersdorf	„	
201	—	—	1	—	Kohlenlöffel —	0,5	201	Styrum	K. E.-D. Essen	
202	—	—	1	Korb	gefüllt —	54	202	Dortmund B. M.	„	
203	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	15	203	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	—	2	Korbflaschen	10 l, leer, neu —	7,5	204	Horka	K. E.-D. Halle a/S.	
205	—	—	1	Bund	Kupferpfannen —	18	205	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Stück	gusseis. Lager —	5	206	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
207	—	—	1	„	Lampenkugel —	5	207	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Rolle	Leder —	66	208	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
209	—	—	1	—	Leine, 30 m —	2	209	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
210	—	—	1	Sack	Lumpen —	38	210	Schlettstadt	Reichsbahn	
211	—	—	1	—	Maschinentheil —	7,5	211	Hof	Bayerische Stsb.	
212	—	—	4	Stück	Maschinentheile —	203	212	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	Schraubendrehpresse.
213	—	—	1	„	Maschinentheil —	30	213	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
214	—	—	1	„	Metallsieb —	2,5	214	Lübeck	Lübeck-Büchener	
215	—	—	1	—	Milchkanne —	7	215	Teterchen	Reichsbahn	
216	—	—	1	—	Nähmaschine —	34	216	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
217	—	—	1	—	Oellämpchen —	0,25	217	Mannheim	Direktion Mainz	
218	—	—	1	—	Pferdefessel —	4	218	Werdau	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
219	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	30	219	Karlsruhe	Badische Stsb.	
220	—	—	1	Pack	12 Piassavabesen —	7	220	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
221	—	—	1	—	Privatgitter —	—	221	Elmshorn	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
222	—	—	1	—	eis. Rad —	2	222	Lübben N. L. Süd	Niederlausitzer E.	
223	—	—	2	Stück	eis. Rohre —	90	223	Wanne	K. E.-D. Essen	
224	—	—	1	„	Röhrenverschlussth.	17	224	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
225	—	—	1	Pack	2 eis. Rollen, anscheinend zum Aufwickeln von Leinen an Krahnen	16	225	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
226	—	—	1	—	Rosshaut —	26	226	Lingolsheim	Reichsbahn	
227	—	—	4	Stangen	Rundeisen —	175	227	Gransee	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
228	—	—	1	Bund	8 Stb. Rund- u. 7 Stb. Flacheisen	70	228	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	—	—	1	Sack	leere, alte Säcke —	11	229	Altenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	1	„	24 leere Säcke —	17	230	Frintrop	K. E.-D. Essen	
231	—	—	1 1	— —	Säge — Sägenblatt —	1	231	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
232	—	—	1	Sack	Salat —	29	232	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
233	—	—	1	Bund	2 Schaufeln —	4,5	233	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
234	—	—	1	—	Schiffstau, 3 cm Φ —	30	234	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
235	—	—	1	Schliesskorb	leer, neu —	16,5	235	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
236	—	—	1	Stück	Schöpfeimer (Jaucheeimer)	1	236	Duisburg-Hochfeld	K. E.-D. Essen	
237	—	—	1	Blecheimer	Senf —	8	237	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
238	—	—	2	Säcke	Soda —	100	238	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
239	—	—	1	Sack	Soda —	100	239	Witten W.	K. E.-D. Essen	
240	—	—	1	Bund	Stahl —	81	240	Strassburg	Reichsbahn	
241	—	—	3	Stangen	Stahl —	38	241	Holzminden	K. E.-D. Cassel	2,90 m lang.
242	—	—	1	Stück	schmiedeeis. Stange m. Kette u. Haken	22	242	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Ladegeräthth.
243	—	—	1	„	eis. Stange —	11,5	243	Neuhaldensleben	„	
244	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	10 000	244	Altona	K. E.-D. Altona	27973 Hn.
245	—	—	4	Pack	neue Wiener Stühle —	28	245	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
246	—	—	1	Stück	eis. Stützen —	9	246	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
247	—	—	2	—	Tannenhölzer —	30	247	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
248	—	—	1	Pack	1 Päckchen Thürschlösser, 1 Päckchen Schlüsselhefte, 1 Päckchen Halter für Kleiderriegel	2	248	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	—	Tisch (roth polirt) —	18	249	Düsseldorf-Der.	„	
250	—	—	1	—	eis. Umkleidung —	22	250	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	Dienstgut.
251	—	—	1	—	Untergestell eines Nähtisches	2	251	Karlsruhe Hptb.	Badische Stsb.	
252	—	—	1	Kiste	Vaseline-Lederfett —	—	252	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
253	—	—	1	—	eiserner Vorlegebaum	—	253	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
254	—	—	1	—	Wagenbuffer —	27	254	Essen Nord	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
255	—	—	1	—	Wagendecke, alt (klein)	5	255	München Centr.	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	Stück	eis. Wagenschieber —	16	256	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
257	—	—	1	(in Papier)	Waschtisch aus Blech	2	257	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
258	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	18	258	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
259	—	—	1	Ballen	Wollgarn —	21	259	Emmerich	K. E.-D. Essen	
260	—	—	1	in Sackleinen	Wringmaschine —	10	260	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	—	kl. Zahnrad —	3	261	Villingen	Badische Stsb.	
262	—	—	1	Bund	2 eis. Zahnräder — 2 Buchsen —	9,5	262	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
263	—	—	1	—	alt. gusseis. Zahnrädchen	1	263	Rottenburg a/N.	Württemberg. Stsb.	
264	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	264	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	2	Kisten	Zuckerw. —	64	265	St. Wendel	St. Johann-Saarbr.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 18. | 1. März 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Geschichte der Arbeiterzüge in London.

Die Rettungs- und Aufräumungsarbeiten bei Eisenbahnunfällen.

Die staatliche Eisenbahnaufsicht in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Nachrichten:

Deutschland: Wagenbedarfskonferenz der mittleren Gruppe der preuss. Staatsbahnen. — Frachtberechnung für Fahrräder bei Militärtransporten. — Unterkunftsräume für unverheirathete Eisenbahnbedienstete. — Neubaulinie Oppeln (Groschowitz)-Brockau. — Herabsetzung der Eisenbahntarife im Verkehr mit den Seehäfen. — Umbau der Hochheimer Rheinbrücke. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. — Verkehr und Einnahmen der württemberg. Staatsbahnen. — Motorwagen in Württemberg. — Berathung des Gesetzentwurfs, durch welchen die preuss. Staatsregierung 58 000 000 ℳ zum Ankauf von Kohlenzechen in Westfalen fordert. — Fürstliche Belohnung für Entdeckung eines Schienenbruches.

Oesterreich: Eisenbahnkonzession. — Fahrkartensteuer. — Lokalbahn Lienz-Windisch-Matrei. — Die Zuckerfrage. — Betriebseinnahmen der österr. Eisenbahnen im Dezember 1901. — Betriebsergebnisse der Zahnrad-, Drahtseil- und elektr. Bahnen. — Staatlich garantirte Obligationen des k. k. priv. österr. Kreditinstituts für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. — Diensttitel der Beamten der Staatseisenbahngesellschaft. — Kurstipendien des österr. Eisenbahn - Beamtenvereins. — Fahrplan der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. — Nesselsdorfer Wagenfabrik.

Ungarn: Beschädigung von Eisenbahnwagen bei der Verladung. — Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen im Dezember 1901. — Vorzeigung der Abonnementskarte.

Uebrige europäische Länder: Lötschbergbahn. — Jura - Durchstichpläne. — Ausstand der italien. Eisenbahnbediensteten. — Bau der Schwarzmeer-E.

Fremde Welttheile: Luxuszug Oran - Tunis. — Deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Geschichte der Arbeiterzüge in London.

Von **Peter F. Kupka**, kaiserlichem Rath in **Wien.**

Der alljährlich immer stärker anschwellende Zuzug der Arbeiter- und ländlichen Bevölkerung nach den grossen Städten ist eine allenthalben beobachtete und beklagte Thatsache; das flache Land wird der arbeitenden Hände beraubt und die in der Stadt ohnedies schon dicht bei einander wohnenden Arbeiterklassen durch den Zuwachs noch immer mehr zusammengedrängt. Der Arbeiter wohnt thunlichst in der Nähe seiner Arbeitstätte, gleichviel ob zusammengepfercht, ob gegen Anstand und Sitte, selbst mit Verzicht auf Bequemlichkeit und jede Rücksicht auf Gesundheit; er wohnt eben, wo er wohnen kann, nicht wo er wohnen möchte.

Seit etwa zwei Jahrzehnten macht sich in London dieser Uebelstand in besorgnisserregender Weise bemerkbar und wird dadurch noch verschlimmert, dass die für Hausungszwecke geeigneten Bauflächen durch die Errichtung von öffentlichen Gebäuden und Anlagen, Waarenhäusern, Eisenbahnen, Docks usw. immer mehr eingeengt werden. Slums, Unterschlupfe für die arme Bevölkerung, finden sich in allen Stadttheilen; um diese Slums, den Schrecken der Gesundheitsbehörden, zu entvölkern, erschien als wirksamstes Mittel die Verbesserung und Verwohlfeilung des Verkehres zwischen den Handels- und Gewerbevierteln der Stadt einerseits und deren Vororten andererseits. Zur Lösung dieser sowie der damit innig zusammenhängenden Arbeiterwohnungsfrage überhaupt sehen wir England schon frühzeitig und mit dem grössten Eifer am Werke.

Dass der Uebervölkerung durch Abbruch der gesundheitsschädlichen Stadttheile und Errichtung luftiger, lichter Wohnungen für die arbeitenden Klassen an der gleichen Stelle nicht beizukommen ist, hatte man bald erkannt. Der schon 1881 zur Vorberathung des „Artizan's and Labourer's Dwellings Improvement Act“ eingesetzte Ausschuss erklärte es für nothwendig, den bei Niederlegung von Wohnstätten vertriebenen Arbeitern alle möglichen Fahrterleichterungen nach den aussenliegenden Bezirken auf gewisse Entfernungen und zu angemessenen Preisen, zu Wasser, mit der Pferde- oder Eisenbahn zu verschaffen, und wenn sich die Gelegenheit hierzu ergebe, auch anderen Bahngesellschaften ähnliche Bedingungen wie der Great Eastern aufzuerlegen. Die genannte Gesellschaft wurde nämlich 1864 verpflichtet, „an jedem Wochentage einen Zug nicht später als 7 Uhr früh von Edmonton und Walthamstow nach der Liverpoolstrasse, London, und einen Zug Abends nach 6 Uhr nach beiden Stationen abgehen zu lassen, wobei der Preis für die einfache Fahrt 1 d. (10 ₰) nicht überschreiten darf“; ferner hatte sie einen Zug nach beiden Richtungen auf den London-Blackwall- und Millwallflügeln, zwischen Barking Road und Beckton, und den St. Katherine Docks, zusammen fünf Züge mit etwa 22 Meilen (35,4 km) Wegelänge abzulassen. Später wurde noch der Metropolitanbahn die Inbetriebsetzung zweier Arbeiterzüge aufgetragen. Das war so ziemlich alles, was vor dem Jahre 1883 an gesetzlichen Verordnungen bestand.

Man fühlte sehr wohl den Mangel einer allgemeinen Gesetzgebung, denn die Regelung von Fall zu Fall war weder entsprechend, noch zulänglich. Diesen Erwägungen entsprang das Gesetz für die Einrichtung billiger Züge: Cheap Trains Act von 1883; die Eisenbahngesellschaften wurden hierdurch verpflichtet, für die angemessene Beförderung von Reisenden auf allen Theilen ihrer Linien und zu Fahrpreisen, die 1 d. für die Meile (= 1,609 km) nicht übersteigen, ferner für die genügende Anzahl von Arbeiterzügen „für Handwerker und ungelernte Arbeiter einschliesslich der Frauen“, die zu oder von ihrem Arbeitsorte gehen, zwischen 6 Uhr Abends und 8 Uhr früh Vorsorge zu treffen, und zwar zu solchen Preisen und Fahrzeiten, wie sie dem Board

of Trade (Handelsamt) angemessen erscheinen. Die Gesellschaften sind von der Entrichtung der 5 prozentigen Fahrkartensteuer befreit, wenn die Fahrpreise 1 d. für die Meile nicht überschreiten; das gleiche gilt unter der vorstehenden Bedingung auch für Rückfahr- und Zeitkarten. Die Steuer wird auf 2 % ermässigt bei Karten (1 d. für die Meile nicht übersteigend), gültig zur Fahrt zwischen Eisenbahnstationen innerhalb eines umschriebenen Stadtbezirkes mit städtischem (im Gegensatz zum ländlichen oder vorortlichen) Charakter und nicht weniger als 100 000 Einwohnern.

Wenn immer das Handelsamt annehmen kann, dass eine Eisenbahngesellschaft ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, soll es Erhebungen pflegen und diese den königlichen Eisenbahnkommissären (Royal Commissionars) zur Entscheidung vorlegen. Werden die Vorkehrungen als nicht genügend erachtet, so sind diese zu verbessern, widrigenfalls der Gesellschaft die Wohlthat der Steuerbefreiung entzogen und die Zahlung der vollen Steuer vorgeschrieben wird.

Fraglich blieb es nur, wer kraft des Gesetzes die Initiative für Maassnahmen zu ergreifen und wer die nicht unbeträchtlichen Kosten für das Einschreiten des Handelsamtes, das keine allzu grosse Empfindlichkeit für die Verletzung von Interessen an den Tag legte, zu tragen habe.

Als 1884 eine königliche Kommission zur Berathung der Arbeiterwohnungsfrage eingesetzt wurde, liess sie sorgfältige Untersuchungen anstellen und richtete insbesondere ihr Hauptaugenmerk darauf, inwieweit dem Cheap Trains Act entsprochen und in welcher Weise dieses Gesetz angewendet worden sei. Sie schloss sich den Ausführungen des oben erwähnten Ausschusses vollinhaltlich an und sah ebenso die Hauptursache der beklagten Ueberfüllung darin, dass die überwiegende Mehrheit der arbeitenden Klasse genöthigt sei, in der Nähe ihres Arbeitsortes zu wohnen, während weiter entfernte Vororte hierfür nicht in Betracht kämen, weil diese zu Fuss nicht zu erreichen seien, während doch von dem Lohne so viel nicht erübrigt werden könne, um noch die Fahrten zu bestreiten.

Sollen daher die Eisenbahnverwaltungen für das allgemeine Wohl herangezogen werden, dann dürfen sie:

a) die Fahrpreise nicht höher stellen, als der Preisunterschied zwischen der Wohnungsmiethe in übervölkerten Bezirken und jenen der Vororte betrage, und müssen

b) die genügende Zahl von Wagen einstellen, welche die Arbeiter zu passenden Stunden nach und von ihrer Arbeitsstätte bringt.

Das Gesetz bestimmt die achte Morgenstunde als Zeitgrenze für die Frühzüge, von denen die meisten jedoch schon vor 7 Uhr einlaufen; nachdem jedoch von Seite der Gesellschaften der Nachweis erbracht wurde, dass der Zwang, Arbeiterzüge bis 8 Uhr früh zu führen, eine erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrs der Büro- und anderen Angestellten, der gerade um diese Zeit beginnt, zur Folge hätte, so erkannte die Kommission, dass hier die Anwendung grösster Vorsicht geboten sei. Sie ermittelte ferner: drei in London mündende Bahnen führen bis jetzt noch keine Arbeiterzüge, verletzen daher ihre Pflichten. Allerdings habe die Great Western erst vor kurzem ein dicht bewohntes Arbeiterviertel erschlossen, aber schon jetzt seien ihre Linien mit Arbeitern überlastet; der Endpunkt der London & North Western liege dicht an einem Arbeiterviertel; die Midland habe ungeheuere Flächen mit Arbeiterwohnungen abgebrochen und damit auch das Elend noch verschärft.

Dem Handelsamt selbst wurde der Vorwurf nicht erspart, dass es die ihm übertragene Gewalt, wenn überhaupt, mindestens bis jetzt nicht entsprechend ausgeübt habe. Der Vertreter dieser Behörde machte dem gegenüber geltend, es liege nicht in der Uebung des Amtes, ohne vorherige Eingaben und Vorstellungen von Seite der hierbei unmittelbar Interessirten, die ihre Wünsche bekannt geben müssen, einzuschreiten; ergebe sich die Nothwendigkeit eines Einschreitens, dann werden Erhebungen gepflogen und der Frage wird nähergetreten; die Aufmerksamkeit der Behörde werde schon von ausserhalb oder durch das Parlament auf Uebelstände gelenkt (!). Einige Eisenbahngesellschaften, sagt der Vertreter, führen Arbeiterzüge weit über ihre gesetzlichen Verpflichtungen hinaus, woraus sich der Schluss ergebe, dass es nicht mit Verlust geschehe. Uebrigens haben mehrere Gesellschaften auf eine Vorstellung von Seite des Handelsamtes ihre Bereitwilligkeit erklärt, jeden ihnen gemachten annehmbaren Vorschlag in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

Nachdem also mit einiger Sicherheit auf die freiwillige, von Zeit zu Zeit durch einen gewissen Nachdruck erhöhte Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungen gerechnet werden konnte, wurde die Anregung, mit Hilfe eines Stabes von Inspektoren die nöthigen Vorkehrungen zwangsweise durchzuführen, verworfen. Es wurde der Wunsch ausgesprochen, dass das Handelsamt mit dem Handelsrath (Trade's Council) und anderen Vertretern der Arbeiterschaft sich in Verbindung setze, um dieser den ihr zustehenden vollen Nutzen des Gesetzes angedeihen zu lassen. Es empfehle sich auch, die Eisenbahngesellschaften zu verhalten, an Stelle der von ihnen abgebrochenen Häuser für die gleiche Anzahl der vertriebenen Arbeiter neue Wohnstätten zu errichten, die ohne Zustimmung der Ortsbehörde anderen Zwecken nicht zugeführt werden dürfen. Abbruch und Wiederaufbau sollen, soweit es angängig ist, gleichzeitig erfolgen.

Die Royal Commission gelangte nun zu nachstehendem Beschluss:

„Der Staat griff im öffentlichen Interesse diese Angelegenheit auf, und zwar mehr von dem Gesichtspunkt aus, was die arbeitenden Klassen erschwingen können, als welchen Entgelt die Gesellschaften erhalten. Der Staat hat das Recht und übt es aus, die Fahrpreise zu beaufsichtigen auf Grund des den Eisenbahnen verliehenen Verkehrsmonopols . . . . Die Kommission ist daher der Ansicht, dass durch das Gesetz von 1883 zwischen der Bevölkerung und den Verwaltungen ein Vertrag abgeschlossen wurde, bei dem der Nachlass der Fahrkartensteuer die Entschädigung für eine Anzahl neuer Züge bildet."

Das Bekanntwerden des Berichtes erregte in der Oeffentlichkeit eine lebhafte Bewegung, die immer weitere Kreise zog. Der mit der Hausungsfrage der arbeitenden Klassen (Housing of the Working Classes) beschäftigte Ausschuss sann auf Mittel, um die Arbeiter zu veranlassen, in den Vororten und der Umgebung Londons Wohnungen zu suchen. Im Unterhause wurde 1890 eine neue Cheap Trains Bill eingebracht, mit Zugrundelegung eines Zonensystems für Arbeiterzüge, wie ein solches bereits bei zwei Gesellschaften eingeführt war. Alle Redner betonten, dass die Zeit zu ernstem Handeln gekommen sei. Die Bill lehnte sich im allgemeinen an das Gesetz von 1883 an und hatte insbesondere Verkehrserleichterungen für die in den Vororten Londons wohnenden Arbeiter im Auge. Jede Eisenbahngesellschaft, die innerhalb des Weichbildes der Londoner Grafschaft einen Endpunkt besitze, sollte täglich auf jeder Station im Umkreise von 12 Meilen (19,3 km) für alle Arbeiterzüge bis 8 Uhr früh Rückfahrkarten zu einem Preise von höchstens ½ d. für die Meile ausgeben. Für die Rückfahrt könne jeder Zug nach 5 Uhr, an Sonnabenden nach 12 Uhr Mittags benutzt werden. (Als Erklärung sei beigefügt, dass Sonnabend Mittags alle Werkstätten, Geschäfts- und Waarenhäuser Londons geschlossen werden.)

Die Great Eastern, hiess es in der Begründung, befördere Arbeiter von Enfield nach der Liverpoolstrasse (22 Meilen) für 2 d. und die Midland gebe Zeitkarten III. Klasse zwischen St. Pancras und Elstree (24 Meilen) für 3 Monate zu 2 £ 6 sh. oder etwa 6 d. für den Tag aus. Die Bill gelangte nicht zur Annahme.

Mit grosser Energie rückte dieser Frage der 1889 ins Leben gerufene Grafschaftsrath (County Council) von London an den Leib; er unterrichtete sich vorerst eingehend über den Dienst, Umfang und die Einrichtung der Arbeiterzüge, unterbreitete dem Handelsamt einen erschöpfenden Bericht und schlug 1894 eine Aenderung des Gesetzes von 1883 vor. Dem Council soll das Recht zugesprochen werden, über den Verkehr

bei den Verwaltungen Erhebungen zu pflegen und die als nothwendig erachteten Verbesserungen zusammenzustellen; diese Erhebungen und Anträge sind beim Handelsamt in Vorlage zu bringen, das, bei Anerkennung ihrer Richtigkeit, die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des Gesetzes von 1883 zur Durchführung der Verbesserungen zu verhalten hat. Es müssten auch die Ausdrücke „Arbeiter" und „Arbeiterzüge", dann die Fahrpreise für die Meile sowie die Entfernungen, auf welchen der Steuernachlass oder eine Ermässigung einzutreten habe, falls die Fahrpreise 1 d. für die Meile überschreiten, scharf umschrieben werden. In einer Berathung des Council mit den Vertretern der Eisenbahngesellschaften wurde diesen nahegelegt, den Bedürfnissen des Verkehrs voranzueilen und nicht, wie es bisher geschehe, nur den vorhandenen Bedarf zu decken. Der Grafschaftsrath stellte aber auch noch weitergehende Vorschläge ihrer Erwägung anheim. So sollten u. a. alle bis 7 Uhr 30 Minuten früh in London einlaufenden Züge als Arbeiterzüge erklärt werden und alle Karten auch zur Rückfahrt mit jedem die III. Klasse führenden Zuge berechtigen; jeder Besitzer einer Fahrkarte III. Klasse sollte, wenn die nöthige Anzahl von solchen Wagen nicht zur Verfügung stehe, eine höhere Wagenklasse ohne Aufzahlung benutzen können. Die Ausgabe von Zeitkarten III. Klasse habe auf allen Stationen innerhalb der Grenzen des „Cheap trains service" zu erfolgen; „billige Züge" zu halbem Preise sollen von allen Stationen nach den Londoner Endbahnhöfen zwischen 7 und 9 Uhr früh ohne jede Einschränkung in Verkehr gesetzt werden.

Gleichzeitig wurde ein Zonensystem mit drei Zonen, für Entfernungen bis zu 20 Meilen und einem Durchschnittssatz von 0,2 d. für die Meile, d. i. 2 ₰ für 1,6 km oder 0,8 ₰ für 1 km, zur Annahme vorgelegt.

Zone	Zonenhalbmesser	Doppelzone einschliesslich der Rückfahrt		
		mittlere Entfernung	Gebühr	mittlere Gebühr für die Meile
	Meilen	Meilen	d.	d.
I	5	6	$1\frac{1}{2}$	0,250
II	12	17	$3\frac{1}{2}$	0,205
III	20	32	$4\frac{1}{2}$	0,140
durchschnittliche Gebühr für die Meile ungefähr				0,20

Dieser Durchschnittssatz, so hiess es in der Begründung der Vorschläge, werde von einigen Gesellschaften noch unterboten; so gehe die Great Eastern bis auf 0,093 d. herab.

Die Gesellschaften verhielten sich den Hauptpunkten gegenüber begreiflicherweise ablehnend und verstanden sich nur zur Ausgabe von täglichen Arbeiterfahrkarten, mit denen die Rückfahrt nach 12 Uhr Mittags angetreten werden könne sowie zur Verlautbarung der Bedingungen in allen Stationen. Dagegen gelangte der bahnseitige Vorschlag, die Zeitgrenze auf 7 Uhr früh anzusetzen, nicht zur Annahme, da einige Gesellschaften Arbeiterzüge über diese Stunde hinaus bereits im Verkehr hatten.

Die Unternehmer der Epping Forestbahn erklärten geradezu auf die Durchführung ihres Unternehmens lieber zu verzichten, als solche Bedingungen einzugehen; nach ihrer Ansicht seien Eisenbahnen nicht philantropische, sondern Handelsunternehmungen.

Diese eigentlich erfolglosen Verhandlungen zogen abermals die öffentliche Aufmerksamkeit in hohem Grade auf sich und veranlassten die Gesellschaften zur grösseren Rücksichtnahme auf den Vorortverkehr. In der Umgebung Londons wie in Ealing und Houwell und einigen anderen Orten entstand eine mächtige Bewegung, deren Bestrebungen zumeist von Erfolg begleitet waren.

Der Grafschaftsrath unternahm hierauf Schritte beim Parlament, um die gelegentliche Aufnahme einer Verpflichtungsklausel anlässlich der Genehmigung neuer Zugeständnisse an die Gesellschaften durchzusetzen. Die Gesellschaften sollen verpflichtet werden, täglich (ausgenommen die Sonntage, den Charfreitag, die Weihnachts- und Bankfeiertage) zwischen London und allen Stationen im Umkreise von 20 Meilen die genügende Anzahl von Arbeiterzügen, die bis 8 Uhr früh in London anlangen, in Verkehr zu setzen, wobei die Rückfahrt mit jedem die III. Klasse führenden Zuge bis 7 Uhr 30 Min. Abends erfolgen kann. Die Festsetzung der Anzahl und Zeitfolge der Züge sei Sache des Handelsamtes. Die Fahrpreise dürfen auf eine Entfernung von $2\frac{1}{2}$ Meilen $\frac{1}{2}$ d. nicht überschreiten (Mindestgebühr 1 d.), im übrigen gelten die oben angeführten Zonenfahrpreise. Der von den Gesellschaften für Verletzungen oder sonstige Beschädigungen zu leistende Höchstbetrag wird für einen Fahrgast auf 100 £ festgesetzt.

1897 berichtete der Grafschaftsrath abermals, und zwar auf Grund einer Eingabe seitens der Arbeiterschaft, an das Handelsamt über die Nothwendigkeit, Arbeiterzüge bis 8 Uhr früh in Verkehr zu setzen. Tausende von Arbeitern und Arbeiterinnen, heisst es, sind in verschiedenen Waarenhäusern und Werkstätten beschäftigt und treten ihr Tagewerk nicht vor 8 Uhr 30 Min. an. Die Zahl der in dem Cheap Trains Act 1883 als „Workmen" bezeichneten Arbeiter beträgt mehr als 800 000; aber selbst für diese eingeschränkte Ziffer ist in den täglich geführten Zügen der Platzraum nicht vorhanden, und Tausende, die ausserhalb des Weichbildes wohnen, sind hier nicht einbezogen. Nach Ch. Booth's „Life and Labour of the People of London" waren 1897 in den Hauptgewerben und dem Handel Londons 821 757 Männer und Frauen beschäftigt; von diesen wohnten 20,7 % im Centrum und Westen, 22,3 % im Norden, 22,9 % im Osten und 34,1 % im Süden Londons. Ihre Arbeitszeit fällt überwiegend in die Stunden von 6 Uhr früh bis 8 Uhr Abends und von 7 Uhr früh bis 9 Uhr Abends.

Aus der nachstehenden, auf Grund von Fahrordnungen des Jahres 1897 gewonnenen Zusammenstellung sind alle in London einlaufenden Frühzüge (die Züge von 3 bis 5 Uhr sind für die Nachtarbeiter nöthig) ersichtlich, wobei solche für Arbeiter, dann zu vollem und halbem Preise auseinander gehalten sind.

Name der Eisenbahn-gesellschaft	Anzahl der Endstationen Londons	Anzahl der Züge				Ankunftszeiten (früh)	
		für Arbeiter	zu halben Preisen	zu vollen Preisen	zusammen	von	bis
Great Eastern	2	35	42	6	83	3.00	7.58
London, Tilbury & Southend	1	6	3	—	9	5.11	8.06
North London	1	23	—	1	24	5.41	8.01
Metropolitan	3	31	—	1	32	5.40	8.05
Metropolitan District	2	25	—	17	42	5.47	8.47
Great Northern	2	9	10	—	19	5.30	7.56
Midland	2	2	—	5	7	5.33	8.03
London & North Western	3	9	—	—	9	5.51	8.15
Great Western	2	9	—	1	10	5.26	8.13
South Eastern	3	7	—	9	16	4.29	7.58
London, Chatham & Dover	2	18	—	13	31	3.40	8.00
London, Brighton & South Coast	3	35	—	8	43	5.05	7.50
London & South Western	1	33	—	4	37	3.43	8.39
City & South London (elektr.)	1	21	—	4	25	6.27	7.59
		263	55	69	387	3.00	8.47

Die häufige Unklarheit und Verworrenheit der Fahrpläne, in denen die Gesellschaften, insbesondere die Metropolitan und Metropolitan District, nicht nur ihre eigenen, sondern auch fremde Züge anführen, lassen die gegebenen Ziffern nur als annähernd richtige erscheinen.

Gegen Ende 1898 beklagte die London Reform Union in einer Eingabe an das Handelsamt die Unzulänglichkeit der Arbeiterfrühzüge bei mehreren Gesellschaften, so bei der Metropolitan und der City and South London, hauptsächlich zur Beförderung der Postbediensteten, was als zutreffend anerkannt wurde und die nöthige Berücksichtigung fand. Infolge der gegebenen Anregung des County Council gelangten 1899 mehrere Klauseln zur Annahme, welche der Metropolitan, der London & North Western, der South Eastern und der London Chatham & Dover die Verpflichtung, früh und Abends je einen Arbeiterzug bei einem Preise von 1 d. für die einfache Fahrt in Verkehr zu setzen, auferlegten.

Die folgende Zusammenstellung (den allerdings auch nicht ganz einwandfreien Nachweisungen an das Handelsamt entnommen) gibt eine gedrängte und lehrreiche Uebersicht über den Aufschwung und die Bewerthung des Arbeiterverkehres.

Name der Eisenbahngesellschaft	Anzahl der billigen Züge nach Endstationen Londons						Anzahl und Wegelänge (Meilen) der Arbeiterzüge						Arbeiterzüge 1896		Arbeiterfahrkarten ausgegeben		
	1890			1897			durch Sondergesetze gesichert		thatsächlich im Verkehre				nach allen Lokalstationen	mit täglich Sitzplätzen III. Klasse	1889	1896	täglicher Durchschnitt 1896
									1890		1897						
	für Arbeiter	zu halben Preisen	zusammen	für Arbeiter	zu halben Preisen	zusammen	Anzahl	Meil.	Anzahl	Meilen	Anzahl	Meilen					
Great Eastern	24	23	47	35	54	89	5	22,25	52	271,5	76	353,29	76	30 172	3 527 312	5 127 255	16 486
London Tilbury & South End	4	2	6	6	3	9	—	—	4	28,22	6	42,01	6	4 714	557 037	1 264 160	4 065
North London	21	—	21	23	—	23	1	2,0	34	196,0	37	213,0	37	11 100	2 004 070	4 285 670	13 780
Metropolitan	16	—	16	54	—	54	2	9,5	26	200,75	96	732,25	96	20 256	2 308 476	6 237 300	20 056
Metropolitan District	18	—	18	30	—	30	1	5,19	32	232,04	44	363,14	44	7 040	841 495	1 809 333	5 818
Great Northern	6	6	12	9	10	19	—	—	6	66,64	9	88,0	9	4 000	737 070	1 244 000	4 000
Midland	1	—	1	2	—	2	—	—	1	7,9	2	16,83	2	750	83 188	84 894	273
London & North Western	3	—	3	9	—	9	—	—	7	31,54	11	105,32	11	2 156	81 283	284 842	916
Great Western	—	—	—	9	—	9	—	—	2	16,52	25	217,56	25	5 625	—	99 017	318
South Eastern	5	—	5	7	—	7	—	—	6	60,08	13	136,42	13	4 056	480 000	913 679	2 938
London, Chatham & Dover	15	—	15	23	—	23	1	3,75	17	120,0	25	176,8	25	9 100	1 410 798	1 770 756	5 694
London, Brighton & South Coast	27	—	27	35	—	35	1	4,5	36	278,62	57	399,4	57	15 789	1 477 285	4 733 664	15 221
London & South Western	13	—	13	33	—	33	—	—	86	313,25	134	464,73	134	82 276	952 428	3 220 242	10 354
City & South London (elektr.)	—	—	—	21	—	21	—	—	—	—	42	132,3	42	4 032	nicht ausgewiesen		—
	153	31	184	296	67	363	11	47,19	309	1 823,06	577	3 441,05	577	201 066	14 460 442	31 074 812	99 919

Aus der Gegenüberstellung der in den Jahren 1890 und 1897 in London eingelaufenen Frühzüge (Züge für Arbeiter und zu halbem Preis) ist die erhebliche Zunahme (von 184 auf 363) ersichtlich. Die weiteren Spalten geben Anzahl und Wegelänge der wenigen durch Sondergesetze (Klauseln) angeordneten sowie der thatsächlich im Verkehr gestandenen Züge und zwar 11 gegen 309 bezw. 577 bei einer Wegelänge von 47,2 gegen 1 823 bezw. 3 441 Meilen.

Auf der Woodstreet- und Enfieldstrecke der Great Eastern wurden zwischen 4 Uhr 41 Min. und 6 Uhr 21 Min. 14 Züge abgelassen, von denen mehrere nur auf wenigen Stationen halten; auf der Stratfordlinie zwischen 5 Uhr 18 Min. und 6 Uhr 22 Min. 11 Züge, ferner 6 Züge nach Woolich, 5 nach Beckton und 11 nach den Royal Albert Docks. Die Entfernung zwischen Enfield und der Liverpoolstrasse beträgt 10,75 Meilen oder 17 km, und trotzdem kostet eine Rückfahrkarte, die für jeden Zug nach 12 Uhr Mittags gültig ist, nur 2 d., ist aber zu den Docks etwas höher. Ausserdem werden 85 Züge zu halbem Fahrpreise mit einer Wegelänge von 724 Meilen gefahren.

Auf der North London kostet eine Rückfahrkarte ebenfalls 2 d., auf den Metropolitanbahnen bis zu vier Meilen Entfernung 2 d., von 4 bis 7 Meilen 3 d., von 7 bis 10 Meilen 4 d., von 10 bis 13 Meilen 5 d. und von 13 bis 15 Meilen 6 d. Es verkehren 26 Züge in ost-westlicher und 29 in west-östlicher Richtung, 13 nach Willesden und Harrow und 10 Züge in entgegengesetzter Richtung.

Der Preis einer Arbeiterrückfahrkarte auf der Great Northern schwankt von 1/2 bis 1/3 der Fahrkarten zu halbem Preise, auf der London & North Western von 2 bis 6 d. für Entfernungen von 2,25 bis 11,5 Meilen, auf der London, Brighton & South Coast von 2 bis 4 d. für Entfernungen bis zu 8 Meilen, auf der London & South Western für weitere Entfernungen zwischen 1/2 bis 1/3 d. für die Meile. Die beiden letztgenannten Gesellschaften und die London, Chatham & Dover durchziehen dicht bevölkerte Arbeiterviertel.

Es wurde berechnet, dass der Fassungsraum der Züge im Jahre 1896 gegenüber dem Bedarf um rund 28 000 zurück blieb; wenn die Ankunftszeit der Züge aller Gesellschaften bis 8 Uhr ausgedehnt würde, wäre diesem Uebelstande vorgebeugt. Dass Arbeiter höhere Klassen zur Fahrt benutzen, ist auch heute noch keine seltene Erscheinung. In dem genannten Jahre wurden 31 000 000 Arbeiterfahrkarten, also etwa 100 000 täglich, ausgegeben. Das sind beträchtliche Ziffern!

Inwieweit nun dieser Erfolg den Bemühungen des Grafschaftsrathes, dem Ansehen des Parlaments, dem Druck der öffentlichen Meinung oder dem freiwilligen Entgegenkommen seitens der Eisenbahngesellschaften zu danken ist, soll hier nicht erörtert werden; sein ungeheurer Einfluss auf die sozialen und wirthschaftlichen Verhältnisse der Metropole wird sicherlich nicht verkannt werden. Es ist selbstverständlich, dass alle die heute bestehenden Erleichterungen und Verbesserungen im Verkehr nicht auf einmal, sondern erst nach und nach zur Einführung gelangten. Verkehrserleichterungen zogen Arbeiter in stets wachsenden Mengen an die Linien; die Eisenbahngesellschaften kamen auch zur Ueberzeugung, dass bei richtiger Pflege selbst der Arbeiterverkehr gewinnbringend gemacht werden könne; den besten Beleg hierfür erbringt doch die Great Eastern.

Die zum gesetzlichen Pennysatz (für die ganze Strecke) gefahrenen Züge bilden freilich nur einen geringen Theil; ein

Satz von beispielsweise 1/3 d. für die Meile, d. i. 3,3 ₰ für 1,6 km oder etwa 2 ₰ für 1 km, mag vom Standpunkt der Eisenbahnen als billig erscheinen, ist aber dennoch für die überwiegende Mehrheit der Arbeiter ein zu hoher. Die für jedermann zugänglichen Züge mit III. Klasse zu halbem Preise kommen nicht nur den Arbeitern, sondern hauptsächlich den kleinen Beamten und Angestellten, Büro-, Laden- und Geschäftsdienern, Boten, Näherinnen, Händlerinnen u. a. zu Gute.

Man wünscht in England allgemein, dass das Handelsamt von der ihm durch das Gesetz verliehenen Gewalt mindestens solchen Gesellschaften gegenüber Gebrauch mache, die für Entfernungen von 4 bis 5 Meilen mehr als 1 d. einheben. So lange es dem Belieben der Gesellschaften anheim gestellt bleibt, billige Züge nach den Vororten in Verkehr zu setzen, werden Bauunternehmer zögern, draussen Wohnstätten zu errichten; eine sichere Grundlage wird nur durch zwangsweise Bestimmungen geschaffen werden können. Auch müssen die Verkehrserleichterungen dem Bedürfniss, wie schon oben erwähnt, stets voraneilen.

Die Rettungs- und Aufräumungsarbeiten bei Eisenbahnunfällen.

Die Eisenbahnunfälle sind dank den Sicherheitsvorrichtungen, welche von den Eisenbahnorganen beim Eisenbahnbetrieb angewendet werden, und dank dem Pflichtgefühl, welches den deutschen Beamten und Arbeitern innewohnt, in der letzten Zeit im Verhältniss zur Grösse des Verkehrs immer seltener geworden und werden dies nach Maassgabe der Entwickelung der Sicherheitsvorrichtungen in der Zukunft immer mehr werden. Ein gänzliches Aufhören der Eisenbahnunfälle wird jedoch niemals möglich sein, denn der Stahl kann brechen und der Mensch kann irren. Durch die grössere Geschwindigkeit und Stärke der Eisenbahnzüge, welche bei dem sich steigernden Verkehr erforderlich geworden sind, wird auch die lebendige Kraft der Züge grösser, und werden auch hierdurch die Eisenbahnunfälle in ihren Folgen schwerer und tragischer.

Diese Unglücksfälle, wie wir sie auch in ihren schrecklichen Folgen in der letzten Zeit erlebt haben, mahnen mit bitterem Ernst die Eisenbahnverwaltung zu immer grösseren Anstrengungen behufs Verhütung alles desjenigen, was nach dem menschlichen Ermessen imstande wäre, einen Eisenbahnunfall herbeizuführen.

Eine nicht minder wichtige Pflicht der Eisenbahnverwaltung ist es, und deren ist sie sich auch voll bewusst, dafür zu sorgen, dass nach dem Eintreten eines Unfalls die rascheste und die beste Hilfe den vom Unfall betroffenen zu Theil wird, dass wenigstens die Folgen eines Unfalls so viel wie möglich gemildert werden.

Eine dritte Aufgabe besteht darin, dass die Verwaltung Vorkehrungen trifft, um nach einem Unfall das Gleis so schnell wie möglich für den Betrieb frei zu machen und die zertrümmerten Massen möglichst schnell aufzuräumen. Diese beiden letzten Aufgaben bilden den Zweck nachstehender Ausführungen.

Tritt auf der Strecke ein Unfall ein, wobei Menschen verletzt, festgeklemmt oder sonst irgend wie in ihrer Lage festgehalten werden, so bringen die Zugbegleitungsmannschaften die erste Rettung unter Benutzung des in jedem Packwagen befindlichen Verbandzeuges nebst Zubehör. Hierbei werden die Beamten soweit möglich von den unverletzten Reisenden unterstützt.

Für diese sanitäre Hilfeleistung sind verwaltungsseitig insofern Vorkehrungen getroffen, als die Zugbeamten in der Behandlung der Verletzten, d. i. im Anlegen des Nothverbandes und ihrem Transport, von einem Bahnarzt unterrichtet werden.

Für die Befreiung der in ihrer Lage festgehaltenen Reisenden usw. müssten bei jedem Zuge ebenfalls Geräthe mitgeführt werden, und zwar mindestens je sechs kräftige Stichsägen, kräftige Beile und Brecheisen. Und auch hierbei ist es erforderlich, dass die Zugbeamten in der richtigen Anwendung und Handhabung dieser Geräthe unterwiesen werden. Dieser Unterricht könnte zusammen mit dem bahnärztlichen Unterricht durch einen (Wagen-) Werkmeister ertheilt werden. Als Lehrmittel könnte ein ausgemusterter Personenwagen dienen. Die Leute müssten auch die innere Bauart (das Gerippe) eines Personenwagens kennen lernen. Man wird einwenden, dass die Unfälle so verschiedenartig sich ereignen, dass eine Verallgemeinerung zum Zwecke des Unterrichts nicht möglich ist. Es lassen sich jedoch immerhin Fälle herausgreifen, die bei der Rettung öfters vorkommen, so z. B. das Herausbringen der Verunglückten aus den zusammengequetschten Sitzbänken, bei eingedrückten Thüren usw. Diese Uebungen und die vom Bahnarzt und dem technischen Beamten beigebrachten theoretischen Erklärungen werden zur Folge haben, dass das Fahrpersonal mit einer grösseren Sachkenntniss und einer besseren Geschicklichkeit bei einer Hilfeleistung zu Werke geht. Die Mannschaften würden im Gebrauch der Geräthe eine grössere Uebung haben, wodurch die Rettung der Verletzten und die Befreiung der Festgeklemmten wesentlich schneller und besser von statten geht.

Als zweite Rettungsmannschaft bei einem Eisenbahnunfall erscheinen die auf dem kürzesten Wege herbeigerufenen Arbeiter der nächsten Betriebswerkstätte, und wenn der Unfall grösser ist, entsendet auch die zuständige Hauptwerkstätte ihre Hilfstruppen. Diese Mannschaften sind in der Hauptsache dazu berufen, die Aufräumungsarbeiten auszuführen, d. h. die aus dem Gleise geworfenen noch fahrbaren Betriebsmittel wieder aufzugleisen und die übrigen Trümmermassen aus dem Gleise zu schieben und wieder aufzuladen. Auch hier gilt die äusserste Eile, da das Gleis so schnell wie möglich für den Zugdienst wieder hergestellt werden muss. Die Leitung dieser Aufräumungsarbeiten geschieht in der Regel durch einen Werkmeister und bei grösseren Unfällen unter der Oberaufsicht des Inspektionsvorstandes. Die erforderlichen Arbeiter sucht der betreffende Werkmeister in der Regel selbst aus, und es werden die ihrem Bahnhofe zunächst wohnenden Arbeiter zuerst hierzu bestimmt. Die erforderlichen Geräthe werden in einem besonderen Rettungswagen und einem Beiwagen mit dem Wagenkrahn meistens als Sonderfahrt nach der Unfallstelle gebracht.

Da die Unfälle sehr verschieden sind, so wird diese Rettungsmannschaft fast jedesmal vor eine andere Aufgabe gestellt. Man wird jedoch zugeben, dass auch für diese Leute eine praktische Uebung und Schulung erforderlich ist. Die Erfahrung hat gelehrt, dass es besser ist, eine geringere Anzahl von tüchtigen, zuverlässigen Leuten zur Verfügung zu haben, als mit einer grösseren Zahl von minder Geschickten zu arbeiten.

Es ist nothwendig, dass auch für diese Rettungsarbeiter sogen. Uebungskurse eingeführt werden. Die Leute müssen sämmtlich wissen, was für Geräthe in dem Rettungswagen vorhanden sind, wo sich diese befinden und wie sie gehandhabt werden. In Anbetracht dessen, dass die Fahrzeuge jetzt immer schwerer gebaut werden, gestaltet sich auch deren Verschiebung und Hebung auf der Unfallstelle immer schwieriger, und hierzu gehört vor allen Dingen eine gutgeübte Mannschaft. Die Arbeiter müssen wissen, wo an einer Lokomotive oder an einem Wagen die Winden anzusetzen sind und wie die Fahrzeuge auf Unterlagen usw. verschoben werden können, wie die Aufgleisungsschuhe angelegt werden usw.

Auch in der Bedienung des Wagenkrahnes sind nur ge-

übte Kräfte von Nutzen, denn jede Zeitversäumniss ist hierbei kostspielig.

Ausserdem kommen gerade bei Aufräumungsarbeiten nicht selten Verletzungen der Arbeiter selbst vor, welche lediglich in der mangelhaften Uebung in der Handhabung der Geräthe ihre Ursache haben.

Dieser vorgeschlagene Unterricht könnte in jedem Monate zweimal zu je 2 Stunden eingerichtet werden. Die besonders ausgesuchten und für alle Fälle hierzu bestimmten Arbeiter müssten etwa an einer ausgemusterten Lokomotive oder an einem Wagen die nöthige Unterweisung von einem Werkmeister und durch Ansetzen der Hebevorrichtungen usw. auch die erforderliche Uebung erhalten. Diese Arbeiter (mit den Ersatzmännern) stellen alsdann eine festgefügte Truppe vor, welche unter einer bestimmten Leitung ihrer Aufgabe an der Unfallstelle gewachsen ist. Zu diesen Arbeitern hätte auch der Leiter bei einem wirklichen Unfall ein grösseres Vertrauen und brauchte nicht so zu sagen bei jedem Handgriff der Arbeiter auf deren Finger zu sehen.

Durch diese ständigen Uebungen würde man ferner erreichen, dass auch die Geräthe immer mehr vervollkommnet und für jeden Rettungswagen einheitlich sein würden.

Man kann bezüglich der Hilfeleistung einen Eisenbahnunfall etwa mit einem Brandunglück vergleichen. Man weiss, dass bei einem Brande nur eine gutgeschulte und geübte Mannschaft von Vortheil ist. Auch beim Brandunglück sind die Fälle sehr verschiedenartig. Durch Uebung ist man jedoch so weit gekommen, dass die geschulte Feuerwehr sofort zielbewusst das richtige in jedem einzelnen Falle zu ergreifen weiss. Die Rettungsmannschaften der Eisenbahnverwaltung haben bis jetzt ihre Uebung meist nur durch die Unfälle selbst erhalten. Dieses Lehrgeld ist zu theuer.

Mainz, Februar 1902.

Granatowicz, Eisenbahn-Betriebsingeniör.

Die staatliche Eisenbahnaufsicht in den Vereinigten Staaten von Amerika

liegt zwar nach dem Gesetz vom 4. Februar 1887 dem Bundesverkehrsamt, der Interstate Commerce Commission, ob, und im besonderen gehört es zu deren Befugnissen, dafür zu sorgen, dass die veröffentlichten Beförderungsbedingungen, vor allem die Frachttarife, auch thatsächlich eingehalten, dass nicht zu Gunsten dieses oder jenes Verladers oder Empfängers Ausnahmen gemacht werden. Aber schon längst hat sich herausgestellt, dass dies Hinderniss einer schrankenlosen Ausbeutung der bei den Eisenbahnen liegenden Wirthschaftsmacht fast nur auf dem Papier steht und von den Interessenten völlig missachtet wird. Bestrebungen, die Macht des Verkehrsamts zu erweitern, sind daher schon seit mehreren Jahren immer wieder hervorgetreten, jedoch bis jetzt am Widerstand der grossen Bahngesellschaften gescheitert.

Wie sicher sich die Bahnen gegenüber der Staatsaufsicht fühlen, und was sie sich den Bundesbeamten gegenüber herausnehmen, das ist jüngst einmal wieder in besonders auffälliger Weise der breiteren Oeffentlichkeit bekannt geworden und verdient zur Beleuchtung amerikanischer Eisenbahnzustände festgehalten zu werden. Es handelt sich um folgenden Fall: Bei dem Bundesverkehrsamt waren Klagen darüber eingelaufen, dass die Bahnen der Mitte sich nicht an ihre veröffentlichten Tarife hielten, sondern geheime Vergünstigungen gewährten. Daraufhin lud das Amt die Vertreter der wichtigeren Bahnen jenes Gebietes vor sich, um festzustellen, was an den Beschwerden berechtigt sei; am 7. Januar d. J. haben die Verhandlungen in Chicago stattgefunden und die Thatsächlichkeit der behaupteten Vorgänge in vollem Umfange ergeben. Die Form, in der die Vertreter der Bahnen sich zu der Gesetzwidrigkeit bekannt und überhaupt das Aufsichtsrecht des Bundesverkehrsamts behandelt haben, ist aber so bezeichnend für die staatliche Machtlosigkeit, dass die amerikanische „Railroad Gazette" vom 17. Januar d. J. einige der Antworten wörtlich wiedergibt, und es wird auch deutsche Fachmänner interessiren, davon Kenntniss zu erhalten.

In den Verhandlungen des Bundesverkehrsamts waren vertreten: die Pennsylvaniabahnen, die Cleveland-Cincinnati-Chicago-St. Louisbahn, die Michigan-Centralbahn, die Chicago-Rock Island-Pacificbahn, die Chicago-Burlington-Quincybahn, die Chicago-Altonbahn, die Chicago-Milwaukee-St. Paulbahn und endlich die Atchison-Topeka-Sta. Fébahn; das sind alle wichtigeren Bahnen aus der Mitte der Vereinigten Staaten. Sämmtliche Vertreter haben eingeräumt, dass sie gewisse Artikel, namentlich Ausfuhrgut, zu niedrigeren als den veröffentlichten Sätzen befördert haben; sie behaupten jedoch, dass dann diese erniedrigten Tarife ganz allgemein angewendet worden und nicht nur einzelnen Verfrachtern zu Gute gekommen seien, dass die Maassnahme vielmehr lediglich aus Rücksichten des Wettbewerbes mit anderen Bahnen habe eingeführt werden müssen. Einstimmig wurde als einziges Mittel gegen dies ungesetzliche Verfahren die — in Amerika bekanntlich verbotene — Zusammenschliessung der einzelnen Unternehmungen bezeichnet; die Gefahr, dass dann starke Tariferhöhungen eintreten würden, wurde verneint. Die Ermässigungen sollen für die Strecke Kansasstadt-Chicago zwischen 3 und 5 Cents für 100 Pfund betragen haben.

Als nun der Vorsitzende des Bundesverkehrsamts die Frage stellte, wieviel wohl die Bahnen durch dies Verfahren verloren hätten, erhielt er stets die Antwort, dass sich das nicht feststellen liesse, und auf seinen Zweifel, dass darüber doch Aufzeichnungen vorhanden sein müssten, entspann sich zwischen ihm und dem Vertreter der Pennsylvaniabahnen, Mac Cabe, ein erbauliches Zwiegespräch. Der Eisenbahnvertreter antwortete zunächst ausweichend: „Ich glaube nicht, dass wir solche Aufzeichnungen besitzen." Darauf der Vorsitzende: „Keine Aufzeichnungen über Vorgänge, die so gewaltige Summen berühren?"

„Ich glaube nicht, dass wir sie aufheben, nachdem sie ihren Zweck erfüllt haben," erwiderte Mac Cabe.

„Warum nicht?"

„Vielleicht weil wir dachten, Sie würden ihre Vorlegung fordern," hatte der Eisenbahnvertreter die Stirn zu antworten, und als nun der Vorsitzende des Bundesamts ihm energisch vorhielt: „Sie wollen also sagen, mein Herr, dass diese Aufzeichnungen vernichtet worden sind, um die Beweisstücke für Ihre gesetzwidrigen Handlungen zu vernichten?", da fuhr jener mit geradezu cynischer Offenheit fort: „Ja, das war der Grund, wenn sie vernichtet worden sind; ich sage aber nicht, dass sie vernichtet worden sind; ich glaube es jedoch."

Die Verantwortung für die Gesetzwidrigkeit nahm dieser Herr dann allein auf seine Schulter; er erklärte ausdrücklich, dass er mit solchen Einzelheiten den Präsidenten seiner Bahn nicht behelligen dürfe.

Aehnlich verlief die Befragung des Vertreters der Michigan-Centralbahn. Auch dieser erklärte, über derartige Vorgänge würde nicht Buch geführt; es würde nicht für zweckmässig (a wise plan) gehalten, ihnen nachzugehen. Auf die Frage, ob die Aufzeichnungen vernichtet würden, um Beweisstücke von Gesetzwidrigkeiten zu beseitigen, erwiderte er zunächst vorsichtig, es wäre üblich, sie zu vernichten, musste dann aber einräumen, dass die Vernichtung anderer wichtiger Papiere nicht üblich wäre.

Die Vertreter der übrigen Bahnen waren aus demselben Grunde ausserstande, genaue Angaben zu machen; der der Atchison-Topeka-Sta. Fébahn — bekanntlich eine der grossen Ueberlandbahnen, die Chicago mit der südkalifornischen Küste verbindet — schätzte den Jahresausfall seiner Unternehmung auf 500 000 bis 1 000 000 D. oder rund 2 000 000 bis 5 000 000 ℳ.

Bei den weiteren Untersuchungen des Bundesamts stellte sich dann heraus, dass doch einzelne Verfrachter besonders begünstigt werden; es ist mit ziemlicher Bestimmtheit festgestellt worden, dass jede Bahn mit je einem Grossversender derartige Sonderabkommen getroffen hat, dass neben ihm andere Speditöre nicht aufkommen können. Der für das mittlere Nordamerika so wichtige Getreidehandel z. B. scheint auf diese Weise von einigen wenigen Firmen in der Art monopolisirt worden zu sein, dass jede dieser Firmen ein bestimmtes Gebiet ganz ausschliesslich beherrscht — eine Erscheinung, die für die Bildung der lokalen, dem einzelnen Farmer thatsächlich zukommenden Preise von grundlegender Bedeutung ist und jedenfalls einen Schluss von den Börsenpreisen auf die Lokalpreise unzulässig macht. Die Ermässigung wird von dem Inhaber einer so begünstigten Getreidefirma ebenfalls auf 3 bis 5 Cents für 100 Pfund angegeben, das sind etwa 3 bis 5 ℳ für eine Tonne, während die ganze Strecke Chicago-Newyork schon zu einem Satz von 11 ℳ für die Tonne gefahren werden soll*); mit anderen Worten: den mit den Eisenbahnen der Mitte in festem Vertrag stehenden Getreidehändlern wird ein Viertel bis zur Hälfte der Fracht Chicago-Newyork schon in der vor Chicago zur Erhebung kommenden Vorfracht vergütet, was natürlich jeden Wettbewerb anderer Händler vollkommen unmöglich macht, während nur ein sehr geringer Theil der Ermässigung den Landwirthen zu Gute kommen dürfte. Den Gesammtumfang der Vergünstigungen festzustellen, ist dagegen dem Bundesverkehrsamt auch durch die Befragung der Versender nicht gelungen; auch diese erklärten, keine Bücher darüber zu führen und auch sonst Aufzeichnungen nicht zu besitzen.

*) Vergl. Wiedenfeld, Der Getreideverkehr und die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1901 S. 123.

Damit noch nicht genug, musste das Amt in denselben Tagen noch ein drittes Mal erfahren, dass es von den Eisenbahninteressenten als Puppe behandelt wird: es hatte die Vorsitzenden und Oberbeamten der Bahnen vor sich geladen, die jüngst im Nordwesten den grossen Zusammenschluss zur Northern Securities Company gebildet haben; aber kein einziger der Vorgeladenen hielt es für nöthig zu erscheinen, und nur ein geringer Theil, sich wenigstens zu entschuldigen.

Diese Vorgänge zeigen mit wünschenswerther Deutlichkeit einmal die völlige Machtlosigkeit der bundesstaatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde, zweitens die gefährliche Monopolwirkung einer schrankenlosen Privatbahnmacht und drittens endlich die Unzuverlässigkeit aller über amerikanische Eisenbahnfrachten veröffentlichten Angaben.

Nachrichten.

Deutschland.

— Wagenbedarfskonferenz der mittleren Gruppe der preussischen Staatsbahnen. Ueber den Umfang des Güterverkehrs an Massengütern, welcher in den verkehrsreichsten Monaten des laufenden Jahres (März, September, Oktober, November) innerhalb der mittleren Staatsbahnbezirke zu erwarten steht, hat am 18. Februar in Eisenach eine Besprechung mit Vertretern des Bergbaues und der betheiligten Industrien unter Zuziehung der königlichen Bergbehörden stattgefunden. Seitens der Vertretung der Direktion Magdeburg wurde zunächst ein Ueberblick für die Wagen-Bedarfs- und -Gestellungsverhältnisse der entsprechenden Monate des Vorjahres gegeben. Danach sind in den Bezirken Altona, Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg im März 1901: 5,3 %, im September 3,2 %, im Oktober 3,5 % und im November 0,8 % gedeckte Wagen mehr als im Jahre 1900 gestellt worden. An Salzprodukten und Düngemitteln sind im März 1901: 10,2 % mehr als im entsprechenden Monate des Vorjahres zum Versand gekommen, während in den Herbstmonaten die durchschnittliche Steigerung sogar 14,5 % betragen hat. Auch der Zuckerverkehr hat eine Vermehrung von durchschnittlich 6,8 % erfahren. Für Stückgut-, Eilgut- und Viehverkehr sind in dem mittleren Bezirke in den Monaten September bis November 1901 rund 734 000 Wagen gegen rund 694 000 Wagen in der gleichen Zeit des Vorjahres, d. s. 5,7 % mehr, gestellt worden. Trotz der erheblichen Mehranforderungen und Leistungen ist es möglich gewesen, die zur Bewältigung dieses Verkehrs erforderlichen Betriebsmittel im allgemeinen rechtzeitig zur Stelle zu schaffen. Nur der Monat März weist infolge des ungewöhnlich lange andauernden Winters und der dann plötzlich aufgetretenen Mehranforderungen einen Ausfall von 5,7 % an gedeckten Wagen auf. Die Ausfälle im Herbst übersteigen nicht 1,5 %.

Die Anforderung und Gestellung offener Wagen ist zwar im ganzen Staatsbahnbezirke zurückgegangen, im mittleren Bezirke jedoch im September um 4,1 %, im Oktober um 3,3 % und im November um 0,5 % gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres gestiegen. Der Mehrbedarf findet seine Begründung in der ungewöhnlichen Zunahme der Zuckerrübentransporte, welche im mittleren Bezirk 20 %, im ganzen Staatsbahngebiete sogar 25,5 % betragen hat. Auf die grössere Rübenernte ist es ferner zurückzuführen, dass trotz des Rückganges der übrigen Industriezweige die Kohlen-, Koks- und Brikettransporte im mittleren Revier nur um 0,8 % abgenommen haben. Ausfälle in der Wagengestellung sind an der Ruhr garnicht, in Oberschlesien und im mittleren Revier nur in ganz geringem Umfange — bis 0,5 % — eingetreten, ein Ergebniss, das nicht allein den Maassnahmen der Eisenbahnverwaltung, sondern auch der thatkräftigen Mitwirkung aller Verkehrsinteressenten zu verdanken ist. Weiter wurde bemerkt, dass in der Zeit vom 1. Oktober 1900 bis dahin 1901: 5 020 bedeckte und 9 339 offene Wagen neu beschafft und angeliefert worden seien; über die seit dem 1. Oktober 1901 eingetretenen Vermehrungen des Wagenparks konnten genaue Angaben noch nicht gemacht werden.

Die Vermehrung der Kohlen-, Koks- und Brikettransporte im September bis November 1902 war schriftlich von den Interessenten auf 22 % geschätzt. Bei der mündlichen Besprechung wurde hervorgehoben, dass es mit Rücksicht auf die Thatsache, dass ein allgemeiner Verkehrsrückgang seine Nachwirkung am spätesten bei der Kohlenindustrie zeige, diesmal ausserordentlich schwierig sei, eine einigermaassen richtige Schätzung zu treffen. Wenn man jedoch berücksichtige, dass die Herstellungsanlagen namentlich in der Lausitz ausserordentlich vermehrt seien, dass voraussichtlich im Herbst in der Lausitz allein 3 000 000 t Briketts hergestellt werden würden und dass das Publikum in der Hoffnung auf ein weiteres Sinken der Preise in den Sommermonaten mit dem Ankauf von Brennmaterialien sehr zurückhalten werde, so dass für den Herbst ein grösserer Ansturm zu erwarten sei, werde man gut thun, mit einer Steigerung von 10 bis 15 % zu rechnen. Die Vertreter der Bergbehörden glaubten nach dem Ergebniss der ihrerseits angestellten Erhebungen höchstens eine Verkehrssteigerung von 5 % annehmen zu sollen, welchem Gutachten sich auch die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen anschlossen, insbesondere mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Kohlenlager noch gefüllt seien und im nächsten Herbst wohl mit Sicherheit ein Rückgang der Rübenzuckerindustrie erwartet werden müsse. Die Abnahme der Rübentransporte war schriftlich auf 5 % veranschlagt. Auch hier erklärten die Interessenten, ein zutreffendes Urtheil mit Rücksicht auf die gegenwärtige Zuckerkrise und die schwebenden Brüsseler Verhandlungen kaum abgeben zu können. Ziehe man jedoch die Umstände in Betracht, welche im Jahre 1901 besonders auf eine Vermehrung der Transporte hingewirkt hätten, aber wohl kaum wieder eintreten würden, nämlich die nachträgliche Bebauung ausgefrorener Ackerflächen mit Rüben, die stichweise sehr gute Rübenernte, die Beschwerung der einzelnen Rüben mit ausserordentlich viel Rübenerde, und berücksichtige man ferner, dass die Anbaufläche auch im allgemeinen zurückgehen werde, so komme man zu einer Abnahme der Transporte um 10 bis 15 %. Mit Rücksicht auf diese Umstände glaubte man auch auf Mehrtransporte von Zucker im

Herbst dieses Jahres nicht rechnen zu dürfen. Dagegen schätzte man die Verkehrszunahme für Salz- und Düngemittel-Transporte für den Monat März d. J. auf 10 % und für den Herbstverkehr auf 15 %. Der Vertreter des Kalisyndikates führte aus, dass die Steigerung der Salztransporte durchschnittlich jährlich 10 % betragen habe, insbesondere aber der Absatz für landwirthschaftliche Zwecke stetig gestiegen sei. Der Bedarf an gedeckten Wagen werde für das laufende Jahr auch dadurch eine Steigerung erfahren, dass der Verbrauch der 1899 eingeführten 40 prozentigen Düngesalze zurückgegangen sei und die Rohsalze wieder mehr zur Geltung kämen. Die Vertreter der Werke zur Herstellung phosphorhaltiger Düngemittel sowie der deutschen Landwirthschaftsgesellschaft beriefen sich bezüglich ihrer Schätzungen auf die bereits bethätigten Abschlüsse.

— **Frachtberechnung für Fahrräder bei Militärtransporten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich in einem an die nachgeordneten königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse dahin ausgesprochen, dass Fahrräder nicht zu den Ausrüstungsgegenständen der Militärpersonen zu rechnen und daher bei Aufgabe als Gepäck dienstlich reisender Mannschaften nicht gebührenfrei, sondern ohne Anrechnung von Freigewicht zu dem Satze unter Nr. 9 des Militärtarifs zu befördern sind. Die Frage ist bei den Verhandlungen über den Militärtarif im Ausschusse des Bundesraths erörtert und dabei mit den Vertretern der Militärverwaltung Uebereinstimmung im obigen Sinne erzielt worden.

— **Gewährung von Unterkunftsräumen für unverheirathete Eisenbahnbedienstete.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen darauf hingewiesen, dass ein nachahmenswerther Versuch in dieser Hinsicht in Essen a/Ruhr gemacht wird. Es werden dort die in dem Uebernachtungsgebäude eines Rangirbahnhofes entbehrlichen, mit einfachen Möbeln ausgestatteten Räume an unverheirathete Betriebsarbeiter als Wohn- und Schlafräume gegen angemessene Miethe vergeben; in einer von dem Hausverwalter betriebenen Kantine ist den Leuten Gelegenheit gegeben, sich billig zu beköstigen. Das Miethsverhältniss kann sowohl von der Verwaltung wie von den Arbeitern jederzeit aufgelöst werden. Diese Einrichtung habe sich nach den bisherigen Erfahrungen gut bewährt. Sie ist, wie der Minister hervorhebt, besonders werthvoll für grössere Bahnhöfe, namentlich Güter- und Rangirbahnhöfe an solchen Orten, die wegen ihrer schnellen Entwickelung an Wohnungsmangel leiden. Der Minister empfiehlt den übrigen Eisenbahndirektionen, beim Vorliegen eines Bedürfnisses die vorhandenen Einrichtungen in ähnlicher Weise zu verwenden und die bestehenden Anlagen zu verbessern. Zugleich ist, insbesondere bei Entwürfen neuer Bahnhofsanlagen, zu prüfen, ob ein Bedürfniss vorliegt, durch Herstellung solcher Unterkunftsräume für die unverheiratheten Arbeiter Vorsorge zu treffen.

— **Die Neubaulinie Oppeln (Groschowitz)-Brockau,** die unter den Bauplänen der neuen preussischen Eisenbahnvorlage die erste Stelle einnimmt, ist bestimmt, eine seit Jahren schwebende schwierige Frage zum Abschluss zu bringen. Der Verkehr auf der Bahnstrecke Oppeln-Breslau, welche die Verbindungslinie zwischen dem oberschlesischen Kohlen- und Kalkrevier und ihrem über das ganze östliche Deutschland sich erstreckenden Absatzgebiete bildet, hatte im Laufe der Zeit einen derartigen Umfang angenommen, dass die zweigleisige und mit Blockstationen reichlich ausgestattete Bahn trotz raschester Zugfolge nicht mehr auszureichen schien. Die zur Begründung des in Nr. 15 S. 246 f. d. Ztg. inhaltlich angegebenen Gesetzentwurfes dem Landtage zugegangene Denkschrift sagt darüber folgendes: „Die Bahnlinie Oppeln-Breslau ist derart belastet, dass die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in naher Zeit erreicht sein wird. Schon jetzt können bei dem starken und stetig wachsenden Personenverkehr die Güterzuge zum Schaden des Wagenumlaufes nicht immer glatt durchgeführt werden. Der Güterverkehr ist wie der Personenverkehr in beständiger Steigerung begriffen; die Zahl der Güterzüge hat sich in den Jahren 1895 bis 1901 von 54 auf 108 verdoppelt. Auch die im Jahre 1896 erfolgte Eröffnung des Coseler Umschlaghafens hat die Steigerung des Verkehres nicht aufgehalten. Unter der starken Belastung der Strecke leidet nicht nur der Beförderungsdienst, auch die Bahnunterhaltung hat bei der kurzen Zugfolge mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen. Zur Abstellung der hieraus schon jetzt entspringenden Unzuträglichkeiten und um für den Fall weiterer Verkehrssteigerungen Betriebsgefahren vorzubeugen, ist daher eine Entlastung der Strecke dringend erforderlich, wie andererseits auch die Bewältigung des mit Bestimmtheit zu erwartenden weiteren Verkehres rechtzeitig sichergestellt werden muss. Eine theilweise Ablenkung des Verkehres nach dem Westen von Cosel über Neisse oder von Oppeln über Namslau-Oels hat sich aus betriebstechnischen wie wirthschaftlichen Gründen als unthunlich erwiesen. Der viergleisige Ausbau der Stammbahn, der zur Entlastung in Erwägung kam, stösst aber schon wegen der grossen Schwierigkeiten der Durchführung durch die vorhandenen Bahnhöfe und wegen der weit vorgeschrittenen Bebauung des Geländes auf erhebliche Bedenken. Es musste deshalb die Herstellung einer selbständigen Linie in Aussicht genommen werden. . . . Mit Rücksicht auf den Umfang und die Bedeutung des der Bahn zufallenden Verkehres, insbesondere des Durchgangsverkehres, muss sie als zweigleisige Hauptbahn hergestellt werden. Sie beginnt bei der Station Groschowitz unweit Oppeln, wo die oberschlesische Hauptbahn Cosel-Breslau die von Gleiwitz über Gross-Strehlitz kommende Zweiglinie aufnimmt, und mündet unweit Breslau in den grossen Sammelbahnhof Brockau ein. In dieser Lage wird sie einen erheblichen Theil der auf den beiden grossen Sammelstellen in Groschowitz und in Brockau zusammenströmenden Frachtmengen aufnehmen und unbehindert durch den regen Personen- und örtlichen Güterverkehr der alten Stammbahn leicht und schnell weiterführen können."

Von den im erwähnten Gesetzentwurf für Neubaulinien in Aussicht genommenen Betrage von rund 92 000 000 *M.* entfallen 19 917 000 *M* auf diese 90 km lange Strecke, während sich der restliche Betrag von rund 73 000 000 *M.* auf 17 verschiedene andere Bahnlinien vertheilt. Schon diese Zahlen stellen die hervorragende Bedeutung, welche der neuen Linie innewohnt, entsprechend ins Licht. Es kommt aber noch hinzu, dass das bislang von allem grösseren Verkehr völlig abseits gebliebene rechte Oderufer jetzt auf seiner ganzen Länge von Oppeln bis in die Nähe von Breslau wirthschaftlich aufgeschlossen wird und dass dies fruchtbare Gebiet die Möglichkeit erhält, seine reichen Hilfsquellen zu entwickeln und zu entfalten.

— **Die Herabsetzung der Eisenbahntarife im Verkehre mit den Seehäfen** ist in letzter Zeit von den Binnenschifffahrtsinteressenten wiederholt zum Gegenstande heftiger Angriffe gegen die preussische Staatsbahnverwaltung gemacht worden, indem man diesen Maassnahmen die Absicht unterlegte, der Binnenschifffahrt die ihr nach dem natürlichen Laufe der Dinge zustehenden Frachten wegzunehmen und sie zu den Bahnen herüberzuziehen. In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 13. Februar d. J. hat Staatsminister v. Thielen Gelegenheit genommen, sich über die betreffenden Vorgänge in folgender Weise auszusprechen: „Es ist ganz richtig, dass für die Endpunkte ermässigte Tarife hergestellt worden sind, aber nicht das Konkurrenzinteresse der Eisenbahnen ist dabei maassgebend gewesen, sondern das Interesse der Verkehrsbedürftigen. . . . Ich habe mich sehr dagegen gesträubt, die Tarife zu ermässigen, um dem Dortmund-Emskanal, dem ich möglichst alles zuführen möchte, keine Konkurrenz zu machen. Allein es wurde mir nachgewiesen, dass beispielsweise die Amerikalinie und die anderen Dampfer ihre Bunkerkohlen nicht in der erforderlichen kurzen Frist einnehmen konnten, wenn sie nicht gleichzeitig vom Leichter und von der Eisenbahn aus die Bunkerkohlen bekämen, dass damit, wenn das nicht geschähe und wenn sie nur vom Wasser aus bunkerten, so erhebliche Liegekosten verbunden wären, dass der Emdener Hafen für sie unzugänglich wäre. Ebenso sind eine Reihe von Exportartikeln, namentlich für die Schantung-Eisenbahn und für Kiautschou, zu ermässigten Tarifen gefahren, weil diese Artikel nur zum Theil von Werken geliefert wurden, die eine Wasserverbindung hatten, zum anderen Theil aber von Werken geliefert werden mussten, die keine Wasserverbindung hatten, und es wäre eine schreiende Ungerechtigkeit gewesen, wenn man diesen Umstand nicht berücksichtigt hätte. Die Eisenbahn hat es aus ihrem eigensten Interesse stets vermieden, der Schifffahrt Konkurrenz zu machen. Sie hat auch nicht deswegen den Tarif für Ausfuhrzucker ermässigt, um letzteren der Wasserstrasse abzujagen, sondern nur, um der Ungerechtigkeit abzuhelfen, die darin liegt, dass die Zuckerfabrik, die nicht den Wasserweg hat, zu viel theurerem Preise ihre Erzeugnisse an den Hafen bringt, als die am Wasser gelegene Fabrik. Lediglich aus diesem Grunde und um den vollständig berechtigten Beschwerden der Leute im Lande Abhilfe zu schaffen, ist dieser Ausfuhrzuckertarif zu ermässigten Sätzen erstellt worden, und ich glaube auch nicht, dass damit die Staatsbahnverwaltung Unrecht gehabt hat."

— **Umbau der Horchheimer Rheinbrücke.** Man schreibt der „Köln. Ztg." aus Coblenz: „Unsere zweite feste Rheinbrücke, die bei Horchheim über den Strom führt, konnte den stark angewachsenen Verkehr nicht mehr tragen und musste deshalb einem vollständigen Umbau unterworfen werden. Im Sommer 1900 begannen die Vorarbeiten, und seit dieser Zeit wurde Tag und Nacht ununterbrochen gearbeitet. Neun Bogen wurden neu eingesetzt und eiserne Querträger angebracht. Der Betrieb blieb dabei eingleisig aufrecht erhalten. Am 24. Dezember 1901 wurde die letzte Niete eingeschlagen und jetzt ist der Oberbau fertiggestellt, so dass der volle Betrieb wieder aufgenommen ist. Auch sind wegen des starken Personenverkehrs auf beiden Seiten Fussgängersteige angebracht worden. 30 800 Centner Eisen und Stahl sind zu dem Umbau verwandt worden, dessen

Gesammtkosten sich auf 1 300 000 ℳ belaufen. An dem Umbau waren betheiligt die Gutehoffnungshütte und die Baufirma Phil. Holzmann & Co. in Frankfurt a/M. Dieser Erneuerungsbau ohne jede Betriebsstörung auf einer der am meisten befahrenen Eisenbahnstrecken und ohne grösseren Unfall bedeutet eine hervorragende Leistung unserer Ingeniörbaukunst.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. Februar in 13 Arbeitstagen 191 322 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 717 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 197 135 und auf den Arbeitstag 15 771 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Februar auf den Arbeitstag 1 054 und im ganzen 5 813 Doppelwagen oder 2,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Februar 29 574 Doppelwagen gegen 28 915, in Oberschlesien 67 623 Doppelwagen gegen 73 753 und in den drei Bezirken zusammen 288 519 Doppelwagen gegen 299 803 und war demnach im Saarbezirk 659 Doppelwagen oder 2,3 % höher, in Oberschlesien 6 130 Doppelwagen oder 8,3 % und in den drei Bezirken zusammen 11 284 Doppelwagen oder 3,7 % geringer als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Januar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 840,48) km befördert 2 650 850 (2 551 899) Personen und 567 631 (560 388) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 220 000 (1 145 249) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 080 000 (2 071 435) ℳ, aus sonstigen Quellen 648 000 (648 000) ℳ, im ganzen 3 948 000 (3 864 684) ℳ, somit gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 83 316 ℳ mehr. Vom 1. April 1901 bis letzten Januar 1902 betrugen die Einnahmen 47 290 000 ℳ, gegen 47 679 798 ℳ im Vorjahre; sie waren daher um 389 798 ℳ geringer.

— **Motorwagen in Württemberg.** Wir erhalten von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift: In Nr. 15 Ihrer Zeitung sind auf S. 248 aus dem Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900 Angaben über Betriebskosten von Motorwagen veröffentlicht. Diese sehr interessanten Zahlen dürfen jedoch zu einem Vergleich der verwendeten Motorwagensysteme nicht herangezogen werden, da Gewicht und Platzzahl der Daimler-, Serpollet- und Akkumulatorenwagen sehr verschiedene sind. Führt man die angegebenen Kosten für Materialausgaben auf das Platz- oder das Tonnenkilometer zurück, so ergibt sich folgendes:

System	Sitzplätze	Gewicht des vollbesetzten Wagens*)	Materialausgaben		
			für das Nutzkilometer	für das Platzkilometer	für das Tonnenkilometer
		t	₰	₰	₰
Daimler I . . .	24	14,28	14,03	0,58	1,00
„ II . . .	30	14,70	10,33	0,34	0,70
Serpollet I . . .	32	20,14	10,05	0,31	0,50
„ II . . .	40	20,70	6,97	0,17	0,34
Akkumulatorenwagen . . .	56	32,22	24,75	0,44	0,77

Ein Vergleich vorstehender Zahlen zeigt, dass trotz der höchsten Materialausgaben für das Nutzkilometer der Betrieb des Akkumulatorenwagens wirthschaftlicher ist wie der des Daimlerwagens Nr. I.

— **Die erste Berathung des Gesetzentwurfs, durch welchen die preussische Staatsregierung 58 000 000 ℳ zum Ankauf von Kohlenzechen in Westfalen fordert,** hat in diesen Tagen im Abgeordnetenhause stattgefunden. Einem Bericht der „Berl. N. Nachr." über die Verhandlung entnehmen wir folgendes: Der Handelsminister Möller leitete die Verhandlungen durch eine längere Rede ein, in der er auf die Entwickelung der Kohlenbergwerke hinwies. Noch im Jahre 1800 betrug die Gesammtförderung an Kohlen in Preussen 100 000 t, im Jahre 1900 war sie auf 60 000 000 t gestiegen, hauptsächlich infolge der Anforderungen, welche die grossen industriellen Werke und die Eisenbahnen an den Kohlenverbrauch stellen. Wie aber industrielle Werke eigene Kohlengruben für ihren Bedarf besässen, so müsse der Staat auch an eine Erweiterung der fiskalischen Werke denken, um einerseits für Eisenbahnen und Marine die Kohlengewinnung zu sichern und andererseits eine gewisse Einwirkung auf die Preisbildung zu erlangen. Das Kohlensyndikat — darin stimme er völlig mit seinem Vorgänger im Amte überein — habe im ganzen wohlthätig gewirkt. Es sei nicht nur preissteigernd vorgegangen, sondern habe durch seine Maassnahmen die Wellenlinien der Preise wie die Löhne der Bergarbeiter eher geglättet, wenn auch einzelne unter seinem Vorgehen vielleicht hätten leiden müssen. Für den grossen Bedarf des Staates an Kohlen reichten die fiskalischen Gruben bei weitem nicht aus. Die jetzt zum Kauf angebotenen Kohlenfelder hätten eine ausserordentlich günstige Lage und versprächen mit der Zeit eine gute Ausbeute, wenn auch nicht für die allernächste Zukunft, da der grösste Theil der Felder erst erschlossen werden müsse. Ueber die Höhe des Preises der einzelnen Felder wolle er in der Kommission genauere Angaben machen, er bitte jedoch, die Berathung zu beschleunigen, da die Verkäufer nur bis zum 1. April an ihr Angebot gebunden seien. Die Ausführungen des Handelsministers fanden auf allen Seiten des Hauses Widerhall. Nicht einer der fünf Redner erklärte sich gegen die Vorlage, nur Abg. Kindler (frs. Vp.) gab der Befürchtung Raum, die Verstaatlichung werde zu weit ausgedehnt werden, trotzdem der Handelsminister schon hervorgehoben hatte, an eine allgemeine Verstaatlichung der Kohlenbergwerke denke kein Mensch. Für den vorgeschlagenen Ankauf erklärte sich im allgemeinen auch dieser Abgeordnete. Warm trat für die Vorlage Abg. Dr. Schultz-Bochum (ntl.) ein, der darauf hinwies, dass die fiskalischen Bergwerke Preussens von 1891 bis 1900 einen Ueberschuss von 245 000 000 ℳ erbracht hätten. Die zum Ankauf in Aussicht genommenen Kohlenfelder hätten seiner Ansicht nach etwa 4 Milliarden Tonnen Kohlen. Schon 1887 habe er den Ankauf von Kohlengruben empfohlen, jetzt seien sie natürlich theurer, aber der Kauf sei nothwendig. Redner schlug vor, die Vorlage einer besonderen Kommission von 21 Mitgliedern zu überweisen, während Abg. Issmer (frk.) die Ueberweisung an die Budgetkommission beantragte. Nachdem noch Abg. Dr. Weihe, der in den staatlichen Gruben namentlich eine wirksame Konkurrenz gegen Kohlensyndikate und Zwischenhändler sah, namens der Konservativen und Abg. Dr. Ostrop namens des Centrums ihrer Sympathie für die Vorlage Ausdruck gegeben hatten, wurde sie der Budgetkommission überwiesen.

*) Jeder Sitzplatz mit 70 kg Nutzgewicht gerechnet.

— **Fürstliche Belohnung für Entdeckung eines Schienenbruches.** Bei der Reise des deutschen Kronprinzen von Berlin nach Bonn in der Nacht vom 19. zum 20. Januar d. J. entdeckten der Hilfsbahnwärter Wittenstein und der Weichensteller Möller in Isselhorst in Westfalen einen Schienenbruch von 30 cm Länge im letzten Augenblick vor Herannahen des Zuges, in dem sich der Kronprinz befand, und brachten den Zug zum Halten. Beiden ist nun, wie die „Kreuz-Ztg." meldet, im Auftrage des Kronprinzen je eine silberne Remontoiruhr mit dem Namenszuge des Thronfolgers überreicht worden.

Oesterreich.

— **Eisenbahnkonzession.** Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart die Konzessionsurkunde für die schmalspurige Lokalbahn von Przeworsk nach Bachórz (Dynów). Den Ausgangspunkt dieser Linie bildet die Station Przeworsk der Linie Krakau-Lemberg der österreichischen Staatsbahnen. Der Betrieb der Bahn, welche binnen zwei Jahren fertig zu stellen ist, würde, insofern nicht eine anderweitige Vereinbarung erfolgt, vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden.

— **Fahrkartensteuer.** Der Unterausschuss zur Vorberathung der Gesetzvorlage über die Fahrkartensteuer hat zunächst über einige grundsätzliche Vorfragen Beschluss gefasst. Diese Beschlüsse gehen dahin, dass keine kilometrische Grundlage für die Bemessung der Fahrkartensteuer in Aussicht zu nehmen, sondern im Sinne der Gesetzvorlage die Fahrkartensteuer mit bestimmten Prozenten vom einzuhebenden Fahrpreise zu bemessen sei. Der Unterausschuss hat sich ferner gegen die von einzelnen Seiten angeregte progressive Besteuerung der höheren Klassen durch Festsetzung höherer Steuerprozente für diese Klassen ausgesprochen, nachdem die Reisen in höheren Klassen ohnehin schon bei Festsetzung eines einheitlichen Prozentsatzes mit Rücksicht auf die höheren Fahrpreise in diesen Klassen von der Steuer schärfer betroffen werden, als Reisen in der III. Klasse. Der Unterausschuss hat ferner beschlossen, den im Gesetzentwurf für Hauptbahnen festgesetzten Steuersatz von

12 % des Fahrpreises für Fahrten III. Klasse bei jenen Hauptbahnen entsprechend herabzumindern, deren normaler Tarif in dieser Klasse wesentlich höher als jener der österreichischen Staatsbahnen ist.

Endlich hat sich der Unterausschuss auch mit der Frage der Belegung der Freikarten mit der Fahrkartensteuer beschäftigt.

— **Lokalbahn Lienz - Windisch-Matrei.** Ein Unternehmer bewirbt sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, um die Konzession für eine normalspurige Lokalbahn von Lienz nach Windisch-Matrei. Windisch-Matrei ist bekanntlich der Ausgangspunkt für die Hochturen im Glocknergebiete. Die Kosten der 28,2 km langen Bahn sind mit rund 2 400 000 Kr. (85 000 Kr. für 1 km) veranschlagt. Im Interesse des Zustandekommens dieser Lokalbahn wäre es, wie das genannte Blatt mit Recht hervorhebt, wohl der Erwägung werth, ob nicht durch die Annahme der Schmalspur eine erhebliche Verringerung der Kosten erzielt werden könnte.

— **Die Zuckerfrage.** Die von England aufgerollte Zuckerfrage, die seit einiger Zeit in Oesterreich die Oeffentlichkeit in hohem Maasse aufregt, verdient mit Rücksicht auf die Bedeutung des Zuckers als Verfrachtungsartikel auch vom Standpunkte der österreichischen Verkehrsanstalten besondere Beachtung. Durch die Zuckerindustrie wird das Verfrachtungsgeschäft in mehrfacher Weise befruchtet. Zu den Fabriken führen die Bahnen Rüben und Kohle, von den Fabriken Rübenabfälle und fertigen Zucker. Wie der „Oesterr. Tarifanzeiger" mittheilt, wurden im Jahre 1900 befördert:

auf der	Rüben und Rübenabfälle dz	Rohzucker und Raffinade dz
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1 483 700	4 053 910
Nordwestbahn	1 790 910	2 467 560
Elbethalbahn	1 078 470	1 825 700
Staatsbahn	7 138 610	4 771 440
Südbahn	—	2 300 180
böhmischen Nordbahn	1 321 240	1 487 900

Im allgemeinen werden seit dem Bestande des Zuckerkartelles die Rübensendungen über kleinere Strecken verfrachtet, weil jede Fabrik ihren eigenen Rübenbezirk zugewiesen erhält. Hingegen geht die fertige Waare über lange Strecken, und besonders die Südbahn führt einen grossen Theil der Zuckerladungen nach Triest (hauptsächlich für die Ausfuhr nach Ostindien). Der Zuckerverkehr hat in den letzten Jahren infolge der verminderten Ausfuhr abgenommen, ist indessen noch immer bedeutend genug, um auch vom Standpunkte der Bahnen die Besorgnisse zu rechtfertigen, die sich an die Bedrohung der Zuckerindustrie durch die etwaige Aufhebung der Ausfuhrprämien und Herabsetzung des Eingangszolles knüpfen.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Dezember 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 12 580 480 Personen und 9 041 439 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 51 569 416 Kr., das ist für das Kilometer 2 617 Kr. Im gleichen Monate des Jahres 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 923 307 Personen und 9 211 245 t Güter 52 965 163 Kr. oder für das Kilometer 2 735 Kr., daher ergibt sich für den Dezember 1901 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4,3 %.

Im Jahre 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 169 927 351 Personen und 108 724 600 t Güter, gegen 159 213 407 Personen und 108 802 722 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf 614 865 450 Kr., im Jahre 1900 auf 616 670 021 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1901: 19 547 km, im Jahre 1900 dagegen 19 184,3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des Jahres 1901 auf 31 456 Kr., gegen 32 145 Kr. im Jahre 1900, d. i. um 689 Kr. oder 2,1 % ungünstiger.

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses im Jahre 1901 weisen gegen das Jahr 1900 die nachstehenden Hauptbahnen aus: Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) 10,8 %, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn 7,0 %, Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A 3,6 %, Eisenbahn Wien-Aspang 2,6 %, Ostrau-Friedlander Eisenbahn 2,5 %, Leoben-Vordernberger Eisenbahn 2,5 %.

Eine bedeutendere Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1901 ergibt sich gegen das Jahr 1900 hingegen bei den nachstehenden Hauptbahnen: Oesterreichische Nordwestbahn (garantirte Strecken) 2,0 %, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Strecke) 2,3 %, böhmische Nordbahn 2,6 %, Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 2,7 %, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 3,6 %, Graz-Köflacher Eisenbahn 5,2 %, österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) 8,0 %.

— **Betriebsergebnisse der Zahnrad- und Drahtseilbahnen sowie der elektrischen Bahnen.** Nach den veröffentlichten Betriebsergebnissen für das Jahr 1901 besass Oesterreich am Schlusse dieses Jahres 5 Zahnradbahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 32,37 km, 27 elektrische Bahnen mit einer Länge von 332,39 km und 3 Drahtseilbahnen mit einer Länge von 0,68 km. Die grösste Anzahl von Reisenden beförderten von den elektrischen Bahnen die Wiener elektrischen Strassenbahnen (61 751 772), die Prager elektrische Strassenbahn (21 827 846), die Triester elektrischen Kleinbahnen (7 624 386), die Grazer elektrischen Kleinbahnen (7 081 817), dann die Brünner Strassenbahn (5 795 229). Güter wurden nur auf 2 elektrischen Bahnen, und zwar auf der Brünner Strassenbahn (99 900 t) und auf der Eisenbahn Teplitz-Eichwald (699 t) befördert.

— **Staatlich garantirte Obligationen des k. k. priv. österreichischen Kreditinstituts für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.** Die vorgenannte Anstalt gibt in Gemässheit der Gesellschaftssatzungen auf Kronen lautende, vom 1. Februar d. J. ausgestellte Obligationen aus, welche mit jährlich 4 % verzinslich sowie längstens innerhalb 83 Jahren im vollen Nennbetrage rückzahlbar sind und den Vermerk „staatsgarantirte Kategorie" tragen. Da diese Obligationen den Voraussetzungen des Art. VIII, Lit. a und c des Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894 entsprechen, so hat das Finanzministerium für die Verzinsung und planmässige Tilgung auf Grund des Art. XX des Gesetzes vom 1. Juli 1901 die Staatsgarantie ausgesprochen.

— **Diensttitel der Beamten der Staatseisenbahngesellschaft.** In ähnlicher Weise, wie durch die mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. für die Beamten der österreichischen Linien der Südbahngesellschaft eingeführte Titelordnung, ist nunmehr auch bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft eine Festsetzung der Diensttitel für die fest angestellten Beamten der gesellschaftlichen Linien erfolgt.

Die Diensttitel, deren Zuerkennung ohne weiteres mit dem Einrücken in die betreffende Gehaltsstufe erfolgt, sind bis zum Gehalt von 4 200 Kr. für Juristen: Konzipient, Konzipist, Kommissär, Sekretär; für Techniker: Bau- (Maschinen-) Assistent, Bau- (Maschinen-) Adjunkt, Bau- (Maschinen-) Kommissär, Bau- (Maschinen-) Oberkommissär; für sonstige Beamte: Assistent, Adjunkt, Revident (Offizial), Oberrevident (Oberoffizial). Für Beamte mit höheren Gehältern sind die Titel: Inspektor, Oberinspektor, Centralinspektor und Generalinspektor festgesetzt.

Ausserdem verleiht der Verwaltungsrath besondere Funktionstitel, wie Bürovorstand, Vorstand-Stellvertreter, Verkehrskontrolor, Telegraphenkontrolor, Wagenkontrolor, kommerzieller Kontrolor, Stationsvorstand, Magazinsvorstand, Streckenvorstand, Heizhausvorstand, Rechnungschef, Verkehrschef usw. Der Verwaltungsrath behält sich vor, in einzelnen Fällen ausnahmsweise höhere Diensttitel zu verleihen.

— **Kurstipendien des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Aus der anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers gegründeten Kurstiftung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins in Wien, deren Vermögen dank den Bemühungen des genannten Vereins bereits eine ansehnliche Höhe erreicht hat, kommen für das Jahr 1902 11 Kurstipendien zu 160 Kr. zur Verleihung. Nach dem Stiftbriefe sind zum Genusse der Kurstipendien berufen: Aktive und pensionirte österreichische Eisenbahnbeamte sowie deren Frauen und minderjährige Kinder, welche zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit nach ärztlichem Befunde die Kur in einem Kurorte gebrauchen müssen und nicht imstande sind, aus eigenen Mitteln die Kosten hierfür zu bestreiten. Unter sonst gleichen Umständen geniessen in erster Linie ordentliche Mitglieder des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins, in zweiter Linie aktive Eisenbahnbeamte den Vorzug.

— **Der Fahrplan der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft** zu Wien, welcher der vorigen Nummer d. Ztg. beilag, gewährt ein interessantes und umfassendes Bild von dem grossartigen Geschäftsverkehr des Unternehmens. Der regelmässige Personen- und Eilgutverkehr erstreckt sich danach auf die Donaustrecke von Passau bis Galaz, der Güterverkehr beginnt schon in Regensburg. Die Betriebslinien der Gesellschaft haben folgende Länge: Donau von Regensburg bis Tulcia (etwa 70 km abwärts von Galaz an der Georgsmündung) 2 343 km, Donauarme 352 km, Drau 151 km, Theiss (bis Szegéd) 175 km, Save und Kulpa (bis Sissek) 604 km, Franzens- und Franz-Josefkanal 187 km, Begakanal 115 km, einige kleinere Flussläufe 82 km, insgesammt Schifffahrtsstrecken von 4 009 km, ausserdem die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn mit 68 km. Der Schiffspark der Gesellschaft besteht aus 48 Personendampfern, 97 Zugdampfern, 11 Schraubendampfern, insgesammt 156 Dampfschiffen mit zusammen 62 310 PS sowie aus 802 eisernen Schleppschiffen mit zusammen 3 753 160 dz Tragvermögen. 169 gesellschaftliche

Stationen befinden sich an der Donau und deren Nebenflüssen. Sowohl die Fahrpläne der Personendampfer und die Handreisebücher (Donauführer), als die Güterfahrpläne werden auf Anfordern von der Gesellschaft kostenfrei zugesandt.

— **Nesselsdorfer Wagenfabrik.** Dieser Tage wurde die Generalversammlung der Gesellschaft abgehalten. Nach dem erstatteten Bericht hat die österreichische Wagenindustrie durch den allgemeinen Rückgang der Geschäfte stark gelitten und dieser Rückgang steigert sich bedauerlicherweise noch immer. Bereits in den Monaten August und September 1901 war die Gesellschaft gezwungen, den gesammten Arbeiterstand gegenüber den Wintermonaten des Vorjahres um mehr als ein Drittel herabzumindern, und wenn es nicht gelingt, in grösserem Maasse Aufträge zu erhalten, werde die Verwaltung gezwungen sein, diese Arbeitseinschränkungen weiter fortzusetzen. Die Gesammtumsätze der Wagenindustrie des Jahres 1902 dürften die Hälfte jener des Jahres 1900 nicht um vieles überschreiten, und diese im allgemeinen ungünstige Lage erleide noch dadurch eine Verschärfung, dass inzwischen zwei neue Wagenfabriken entstanden sind, deren Vorhandensein das Bedürfniss nach einer Vermehrung der Aufträge um so fühlbarer macht. Der Bericht gibt schliesslich der Hoffnung Ausdruck, dass dem Beispiele des Eisenbahnministeriums und auch jenem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die anderen Privatbahnen folgen werden, indem sie sich entschliessen, den Wagenfabriken neue Aufträge zufliessen zu lassen. Nach einer kurzen Erörterung, in welcher der Vorsitzende und der Direktor auf einige gestellte Anfragen im wesentlichen bekannt gaben, dass die Privatbahnen, wie namentlich die Nordwestbahn und die Staatseisenbahngesellschaft, in Bezug auf Neubestellungen sehr zurückhaltend sind und dass die kurzfristigen Bestellungen (Bestellungen von Wagen seitens industrieller Gesellschaften, wie Brauereien usw.) kaum 2 % des Gesammtumsatzes ausmachen, wurde der Antrag einstimmig angenommen, von dem Reinertrag von 711 859 Kr. eine Dividende von 48 Kr. für die Aktie zu vertheilen.

Ungarn.

— **Beschädigung von Eisenbahnwagen bei der Verladung.** Es sind in letzterer Zeit häufig zwischen den Verladern auf Stationen der ungarischen Staatsbahnen und der Direktion dieser Bahnen vornehmlich aus dem Grunde Meinungsverschiedenheiten entstanden, weil die an den Wagen während der Verladung entstandenen Beschädigungen, welche in der Regel erst in der Bestimmungsstation der Sendung festgestellt wurden, seitens der Parteien nicht anerkannt wurden. Um diesen Reklamationen ein Ende zu bereiten, hat die Direktion die Staatsorgane angewiesen, bei Uebergabe der Wagen an die Parteien behufs Waarenverladung den Zustand der Wagen im Beisein der Partei zu untersuchen und bereits vorhandene Wagenmängel festzustellen. Nach erfolgter Verladung ist eine abermalige Untersuchung und Feststellung der Wagenmängel vorzunehmen, welche durch die Parteien anzuerkennen sind. Wenn infolge unrichtiger Verladung während der Beförderung Wagengebrechen sich ergeben, welche nur bei Entladung des Wagens feststellbar sind, oder wenn eine Umladung vorgenommen werden muss, so ist der Thatbestand in Anwesenheit des Adressaten aufzunehmen oder in der Umladestation ein Thatbestandsprotokoll zu verfassen. Gleichzeitig wurden die Organe der ungarischen Staatsbahnen angewiesen, bei Feststellung der Wagenschäden nicht allzu peinlich vorzugehen, um den Parteien den Anlass zu Beschwerden zu benehmen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Dezember 1901 im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Jahres 1900 wie folgt:

Hauptbahnen	im Dezember 1901 Kr.	gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 194 700	— 401 763
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	862 269	— 467
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	206 457	+ 9 540
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . .	985 263	— 119 087
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	87 930	+ 922
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	86 600	+ 18 034
Hauptbahnen zusammen	16 423 219	— 492 821
Lokalbahnen „	2 730 707	+ 34 125
insgesammt	19 153 926	— 458 696

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9 376,9 (+ 24,4) km und jene der Lokalbahnen 8 3[illegible]4,9 (+ 166,2) Kilometer. Für das ganze Jahr 1901 belaufen sich die Einnahmen sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen auf 261 988 059 (— 2 382 464) Kronen. Bei den Hauptbahnen ergibt sich eine Mindereinnahme von 3 593 094 Kr., während die Lokalbahnen eine Mehreinnahme von 1 210 630 Kr. aufweisen.

— **Vorzeigung der Abonnementskarte.** Ein Handlungsreisender reiste im März 1901 nach der Station P. Als der Thürsteher in der Bestimmungsstation ihm die Fahrkarte abverlangen wollte, weigerte sich der Reisende, seine Karte abzugeben oder zu zeigen, indem er bemerkte, er habe eine Abonnementskarte. Der Thürsteher beharrte jedoch bei seinem Verlangen, worauf sich der Reisende an dem Thürsteher nach einem Wortwechsel thätlich vergriff. Der Thürsteher erstattete die Anzeige wegen Gewaltthätigkeit und der königliche Gerichtshof in Balassa-Gyarmat verurtheilte den Reisenden, wie der „Pester Lloyd“ meldet, zu zwei Tagen Gefängniss. Unter Einem sprach der Gerichtshof aus, dass der Reisende nicht verpflichtet sei, seine Abonnementskarte dem Thürsteher vorzuweisen. Die königliche Tafel bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Uebrige europäische Länder.

— **Lötschbergbahn.** Ueber den vom Kanton Bern aus eifrig betriebenen Plan der Durchbohrung des Lötschbergs zum direkten Anschluss an den Simplontunnel und Italien äussert sich der Bericht des bernischen Finanzdirektors verhältnissmässig recht zuversichtlich dahin: Bis zur Inangriffnahme des Lötschbergs würden wohl noch etwa drei Jahre vergehen und bis zur Vollendung weitere fünf Jahre. Vom Kanton Bern ist ein Staatsbeitrag von 17 500 000 Fr. in Aussicht genommen. Der Bericht erkennt, wie ja selbstverständlich, an, dass mit dieser Unterstützung allein die Lötschbergbahn nicht gebaut werden kann, sondern dass weitere 52 500 000 Fr. nothwendig sind, die nur gefunden werden können, wenn noch gründlich vorzunehmende Untersuchungen nachweisen, dass das Unternehmen ein ertragfähiges sein wird. Im berner Grossen Rathe, wo am 17. Februar die Betheiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen berathen wurde, führte Finanzdirektor Scheurer nach einem Rückblick auf die Entstehung der Gotthardbahn aus, wie der Kanton Zürich in der Folge von den Vortheilen der Gotthardbahn den Löwenantheil erhalten habe und Bern sich mit einem herzlich geringen Antheil begnügen musste. Der Gedanke der Durchtunnelung der berner Alpen habe schon früher im berner Volke tiefe Wurzel gefasst. Jetzt seien die berner Finanzen so gekräftigt, dass man an die Aufgabe gehen und den Staatsbeitrag wohl leisten könne. Der Augenblick werde kommen, wo die Verhältnisse den Bund nöthigen, den Lötschberg ebenfalls zu unterstützen: habe doch der Bund für den Bau der Rickenbahn und die rhätischen Bahnen Zuschuss geleistet und ein grosses Interesse daran, dass nicht nur die grossen Städte an der Grenze (?) des Landes gedeihen, sondern auch die Hauptstadt des Landes selbst. Der Berichterstatter bemerkte, in der Kommission hätten sich zwar anfänglich verschiedene Bedenken geltend gemacht, auch sei man vor der grossen Summe zurückgeschreckt; aber schliesslich seien die Bedenken geschwunden, das berner Volk wolle unbestreitbar die Herstellung der Lötschbergbahn. Für diese wurde u. a. die etwas sonderbare Begründung angeführt, sie sei eine wichtige Gewähr für die Neutralität der Schweiz, denn keine fremde Macht werde diese wichtige Durchgangslinie durch das Innere der Schweiz einer anderen überlassen wollen. Der Grosse Rath beschloss ohne Gegenantrag das „Eintreten“ für die Regierungsvorlage, welche im ganzen, einschliesslich Lötschberg, 35 500 000 Franken an Eisenbahnbeitrag durch den Kanton Bern vorsieht.

Am 21. Februar traten auf Einladung der bernischen Eisenbahndirektion im Grossrathssaale zu Bern über 70 Männer aus allen bernischen Landestheilen, Interessentengruppen und Parteien zusammen, um ein „bernisches Initiativkomitee“ für die Lötschbergbahn zu bilden. Eisenbahndirektor Morgenthaler führte den Vorsitz und legte die Aufgabe dar, die weitere Förderung des Unternehmens in der Schweiz und im Auslande zu betreiben. Ein leitender Ausschuss, der sich und das Initiativkomitee nach Bedarf erweitern kann, wurde gewählt, mit Nationalrath Hirter in Bern als Vorsitzendem und einer Reihe der angesehensten Persönlichkeiten des Kantons als Mitglieder. Einstweiliger Sekretär des Ausschusses ist Herr Hügli, Sekretär der bernischen Handelskammer. Die Versammlung genehmigte folgendes Thätigkeitsprogramm für das „Initiativkomitee“: a) Förderung der Bestrebungen für die Lötschbergbahn durch Propaganda für das Unternehmen in allen betheiligten Kreisen; b) einleitende Schritte für Beschaffung der Gemeindebeiträge; c) einleitende Schritte für Beiziehung

des privaten Kapitals; d) Entgegennahme der Berichte des leitenden Ausschusses; Unterstützung seiner Bestrebungen und bezügliche Beschlussfassung. Im Volke soll die Massenvertheilung einer Karte und Broschüre über die Lötschbergbahn vorgenommen werden.

— **Jura - Durchstichpläne.** Seit längerer Zeit herrscht zwischen Solothurn, Biel und Bern der Streit um einen Juradurchstich zwischen Biel und Olten. Solothurn kämpft für die Weissensteinbahn. Biel möchte seine Vermittelungslage nicht verlieren und neuerdings wird für die Wasserfallenbahn, die auf dem kürzesten Wege Bern mit Basel verbinden würde, eifrig Stimmung gemacht. Die Vertreter der verschiedenen Pläne sind dann unter einander mehr oder weniger einig in der Unzufriedenheit mit dem Bund und dessen Vorsicht gegenüber neuen grossen Unternehmungen. So heisst es in einer Solothurner Zuschrift des Berner „Bund“: „Zu den Schwierigkeiten kommt noch die etwas argwöhnische Bundesbahnpolitik, welche den Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes auf bessere Tage verschieben möchte und die jetzige eisenbahnpolitische Lage allzu sehr grau in grau malt, während doch schon heute gewichtige Zeichen vorhanden sind, dass der tiefste Stand des wirthschaftlichen Niederganges längst überschritten ist und einem gedeihlichen Wiederaufleben Platz machen muss.“ Sodann wird die Ansicht vertreten, der der bernischen Eisenbahnpolitik zu Grunde liegende Lötschbergplan müsse Brennpunkt der Lösung sein, in dem alle Strahlen des neuen Netzes sich vereinigen. Biel steht zur Grenchenbahn, die als Zufahrtstrasse von Delle her in den Vordergrund tritt, aber die Stadt Solothurn wird dabei umgangen. Da wird nun Solothurn zugeredet, die von ihm vertretene Weissensteinbahn fallen zu lassen und einer Bahn über die Wasserfalle zuzustimmen. Die Entfernung Basel-Solothurn, die über Olten 73 km beträgt, würde über die Wasserfalle auf 58 km abgekürzt. Bis Bern bleibt der Vorsprung über die direkte Linie Solothurn - Bern noch 11 km, während der Weissenstein eine Abkürzung um nur 1 km bringt. Bezeichnend für die Hoffnungen und Ansprüche an die neue Bundesbahnverwaltung in der Schweiz ist folgende Mahnung: „Der Bund wird sich nicht ablehnend verhalten können gegenüber denjenigen Eidgenossen, welche auch ihren Platz an der Sonne beanspruchen, welche die Unterstützung des Gotthard, des Simplon, der Rickenbahn und der Bündnerbahnen als wahrhafte Werke eidgenössischer Solidarität billigen, aber darauf bestehen, dass auch sie an den grossen Strang angeschlossen werden.“

— **Ausstand der italienischen Eisenbahnbediensteten.** Infolge des theilweisen Ausstandes der Eisenbahnbeamten in Turin hat die Regierung am 24. Februar verfügt, dass das Eisenbahnpersonal in ganz Italien unter militärischen Befehl gestellt und soweit nöthig durch Militär ersetzt wird. Da der gegenwärtige Bestand der Armee ein geringer ist, ist die Jahresklasse 1878 zu den Waffen einberufen worden. Nach einer Meldung der „Agenzia Stefani“ vom 26. Februar ist das zum Militär einberufene Bahnpersonal, da es sowohl für den Eisenbahndienst, als auch für den Militärdienst bezahlt wird, vollständig zufrieden und thut seinen Dienst mit völliger Regelmässigkeit. Der Bahnverkehr ist in ganz Italien völlig regelmässig.

— **Der Bau der Schwarzmeereisenbahn**, die das mit Vorzügen des Klimas, der Vegetation und landschaftlicher Reize gesegnete Westufer des Kaukasus als Russlands „Riviera“ dem Verkehrs- und wirthschaftlichen Leben erschliessen soll, ist der „St. Pet. Ztg.“ zufolge grundsätzlich entschieden, und soll das Projekt in nächster Zeit dem Reichsrath vorgelegt werden. Die Bahn wird von Jekaterinodar über Dshuba, Tuapse, Sotschi, Gudaut, Neu-Athos und Ssuchum nach Senaki bezw. Kutais führen. Der Bau der Strecke Jekaterinodar-Ssuchum wird voraussichtlich der Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft, der übrige Theil möglicherweise der transkaukasischen Eisenbahngesellschaft übertragen werden. Wie der „Tschernom. West.“ berichtet, dürfte der Bau der Schwarzmeerbahn in vier Jahren fertig gestellt werden können.

Fremde Welttheile.

— **Ein Luxuszug Oran-Tunis.** Der Betrieb des von der internationalen Schlafwagengesellschaft eingestellten neuen Luxuszuges von Tunis nach Oran, der in Constantine und Algier hält und wöchentlich einmal läuft, ist vor einigen Tagen in Gegenwart der tunesischen und algerischen Behörden feierlich eröffnet worden. Der neue Zug wurde auf seiner ganzen Fahrt von der Bevölkerung aufs lebhafteste begrüsst.

— **Deutsch - ostafrikanische Mittellandbahn.** Die Budget-Kommission des deutschen Reichstages hat den vom Abgeordneten Prinzen Arenberg verfassten Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend die Uebernahme einer Garantie des Reiches in Bezug auf eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, nunmehr erscheinen lassen. Die Kommission beantragt, der Vorlage in der von der Kommission abgeänderten Form zuzustimmen unter der Voraussetzung, dass die vom Reichstage des weiteren befürworteten Aenderungen zu den Entwürfen sowohl der Konzession als auch der Satzungen bis spätestens zur dritten Lesung vom Reichskanzler unter Zustimmung der verbündeten Regierungen in einem nach Benehmen mit dem Bankkonsortium aufzustellenden Entwurf der Konzession und der Satzungen Berücksichtigung gefunden haben.

Bücherschau.

— **Aus Anlass der Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn** in Berlin sind über sie zwei interessante Einzelschriften verfasst und einem grösseren Kreise von Lesern zugänglich gemacht worden, welche auch an dieser Stelle besondere Erwähnung verdienen, obgleich sie beide nicht selbstständig im Buchhandel erschienen sind.

Die erste dieser Schriften ist allen unseren Lesern bekannt: unser hochgeschätzter Mitarbeiter, Regierungsrath Kemmann, hat die in den Nrn. 3, 5, 8 und 10 d. Ztg. veröffentlichte mit zahlreichen Abbildungen versehene Abhandlung durch einen die Lage der Bahn zeigenden Stadtplan von Berlin sowie eine allgemeine Uebersicht vervollständigt, welche einen kurzen geschichtlichen Abriss enthält, und den Gang der Bauausführung sowie die Kosten des Unternehmens unter Zusammenfassung des hierüber in dem Aufsatz des gleichen Verfassers „Zur Wirthschaftlichkeit der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn“ in Nr. 95 Jahrg. 1901 d. Ztg. Gesagten kurz darstellt. Diese Abhandlung ist in besonders eleganter Ausstattung zu einer Druckschrift des Julius Springer'schen Verlages vereinigt und von dem Verfasser einer grösseren Anzahl von Freunden des Unternehmens überreicht worden, denen sie gewiss eine höchst willkommene Quelle der Unterrichtung über das nun vollendete Werk dieser Bahn sein wird.

Fast gleichzeitig hat die den Bau und Betrieb der Hochbahn ausführende Siemens & Halske-Gesellschaft die Theilnehmer an der festlichen Eröffnungsfahrt vom 15. Februar nachträglich durch Darbietung einer trefflichen, vom Regierungsbaumeister Langbein verfassten Denkschrift überrascht und erfreut, welche auf breiterer Grundlage als die Kemmann'sche Schrift, und unter näherem Eingehen in die technischen Einzelheiten namentlich der Bauausführung das Unternehmen der Hoch- und Untergrundbahn umfassend darstellt. Die Schrift ist ein Sonderabdruck aus der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingeniöre“ (Band XXXXVI). Sie ist mit noch zahlreicheren Abbildungen versehen als die Kemmann'sche Abhandlung. Diese Abbildungen veranschaulichen u. a. den Höhenplan der Bahn nebst den Profilen der benutzten Strassenzüge, die Eisenkonstruktionen der Viadukte, die Führung der Kanäle und die Entwässerungen, die Tunnelquerschnitte, die Querschnitte der Gleisüberbrückungen im Anschlussdreieck, die Lagepläne und Querschnitte der Haltestellen, die Einzelheiten des Oberbaues, die Maschinenanlagen, die Betriebsmittel, die Schaltschemata der Wagen und vieles andere. Der Text gibt insbesondere eine sorgfältige und anschauliche Beschreibung der Bauwerke selbst und ihrer Herstellung; man erfährt nicht nur, was und wie, sondern auch, weshalb so und nicht anders gebaut wurde und werden konnte. Auch die Betriebsmittel und die Betriebseinrichtungen sind eingehend beschrieben.

Beide Schriften ergänzen sich gegenseitig und geben zusammen ein ungemein vollständiges Bild der höchst bedeutenden technischen Leistung, die das ganze grossartige Bauwerk darstellt. Wendet sich die Kemmann'sche Darstellung mehr an das allgemeine Verständniss des Eisenbahnmannes, so gibt die Langbein'sche eine schätzenswerthe Fülle wichtiger technischer Einzelheiten. Beide Schriften sind ein sprechender Beweis für die Fülle von Arbeit und Geist, die auf das geschaffene Werk der Hochbahn verwendet ist. Wir können diese Anzeige mit keinen besseren Worten schliessen, als mit denen der Langbein'schen Abhandlung. Nachdem die hauptsächlichsten Mitarbeiter aufgezählt und der Vielen gedacht ist, die noch ausser den aufgezählten das Unternehmen fördern und vollenden halfen, heisst es dort: An ernster, mühevoller Arbeit hat es keiner fehlen lassen; möge die Zukunft dem Unternehmen den Erfolg dieser Arbeit bringen!

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Infolge allgemeinen Arbeiterausstandes in Triest musste vom 14. bis inkl. 17. Februar l. J. die Beförderung von Frachtgütern von und nach Triest Südbahn sowie nach Triest k. k. Staatsbahn und Triest Freihafen eingestellt werden.

Auf Grund des § 11, Absatz 2, Punkt b und Absatz 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss. (Vergl. auch die Bekanntmachungen in Nr. 15 — Ins.-Nr. 475 — und Nr. 16 — Ins.-Nr. 522 d. Ztg.)

Wien, am 21. Februar 1902. (583)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Zaleszczyki - Biala czortkowska . .	vom 17/2.	bis 20/2.,
Wygnanka-Skala .	„ 17/2.	„ 20/2.,
Potutory - Ostrow-Berczowica . .	„ 17/2.	„ 20/2.,
Grzegórzki-Kocmyrzów . .	„ 17/2.	„ 22/2.,
Teresin-Borszczów	„ 17/2.	„ 23/2.,
Lupkow-Cisna . .	„ 4/2.	„ 22/2.,
Borki wielkie-Grzymalów . .	„ 4/2.	„ 11/2.

Aus gleicher Ursache ist der Gesammtverkehr eingestellt, und zwar wegen Schneeverwehung in der Strecke Borki wielkie-Grzymalów am 17/2., wegen Dammrutschung in der Strecke Borszczów-Iwanie puste am 10/2. l. J.

Wien, am 26. Februar 1902. (584)

2. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. März d. J. tritt zum Gütertarif Heft 2 der Nachtrag XIX in Kraft. Derselbe enthält, ausser bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen, in der Hauptsache

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) neue und abgeänderte Entfernungen bezw. Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preussischen Staats-, braunschweigischen Landes-, Braunschweig-Schöninger, Nauendorf-Gerlebogker, niederlausitzer und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn;
c) Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife;
d) einige Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. April 1902 ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Februar 1902. (585)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 10. März 1902 treten für Scheideschlamm (Saturationsschlamm) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief im obengenannten Verbandstarif folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

nach	Von Ottmachau für 100 kg in Pfennigen
Mähr.-Neustadt k. k. St. B.	40
Mähr.-Schönberg k. k. St. B.	34
Sternberg k. k. St. B. und K. F. N. B.	43
Treublitz k. k. St. B. . .	40

Breslau, den 21. Februar 1902. (586)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. ist zum badisch-württembergischen Gütertarif vom 1. Oktober 1901 der Nachtrag I erschienen. Durch denselben wird u. a. die Station Hölzlebruck sowie eine Anzahl weiterer württembergischer Stationen in den Tarif einbezogen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Karlsruhe, den 25. Februar 1902. (587)

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. werden die Stationen Bingerbrück, Boppard und Rhens des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz mit Schnittfrachtsätzen für die allgemeinen Tarifklassen und den Ausnahmetarif Nr. 1 (Holz) in das Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. Februar 1902. (588)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn.

Vom 25. Februar 1902 wird die Ueberfuhrgebühr für Wagenladungssendungen von mindestens 10 000 kg im Platzverkehr zwischen dem Pregelbahnhofe der ostpreussischen Südbahn einerseits und a) dem Südbahnhofe und Lizentbahnhofe der ostpreussischen Südbahn andererseits allgemein auf 0,06 ℳ für 100 kg, b) den Bahnhöfen der Staatsbahn in Königsberg andererseits allgemein auf 0,08 ℳ für 100 kg festgesetzt. (589H&V)
Direktion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Breslau-Warschauer etc. Eisenbahn.

Mit dem 1. März d. J. tritt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält anderweite, zum Theil ermässigte Sätze für die Versandstelle Steingrund, neue Frachtsätze für einige Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie erhöhte Frachtsätze für die Stationen Herrnstadt und Steinau a/O. der Direktionsbezirke Breslau bezw. Posen und die meisten Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. Die erhöhten Sätze treten erst am 15. April d. J. in Kraft. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 15 ₰ für 1 Stück bezogen werden.

Breslau, den 24. Februar 1902. (590)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die württembergische Station Fischbach in Württ. in den obigen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterdienststellen.

München, den 24. Februar 1902. (591)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bayerische Station Etzenricht in den obigen Gütertarif mit unbeschränkter Güterabfertigung einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterdienststellen.

München, den 24. Februar 1902. (592)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. treten die Nachträge VIII zu den Heften B 1, B 3 und B 4 sowie IX zum Heft B 2 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Durch dieselben werden die Stationen Bönninghardt, Mussum, Stoppenberg und Werth, sowie die Station Dortmund Rangirbahnhof des Direktionsbezirks Essen in den Verkehr einbezogen, anderweite Frachtsätze für die Stationen Bocholt, Dingden, Empel, Haldern (Rheinland), Hamminkeln, Isselburg-Anholt und Mehrhoog eingeführt, die Station Amsterdam Y. und Ertskaden der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatsbahn — unter Beschränkung auf die Abfertigung von Eil- und Frachtgut in Wagenladungen und von Stückgut in Gewichtsmengen von mindestens 2 000 kg —, die Station Hillegersberg der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Eisenbahn sowie die Station Zetten-Andelst der holländischen Eisenbahn in den Verkehr aufgenommen, Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Borken i/W. und Rhade einerseits und den Stationen Oudenbosch, Roosendaal, Zevenbergen und Zwaluwe Lage andererseits eingeführt, endlich die Station Herbede in den Ausnahmetarif 11 a und b für Eisen usw. einbezogen. Soweit die in den Nachträgen angegebenen Berichtigungen Erhöhungen enthalten, sind dieselben erst vom 15. April 1902 gültig.

Abdrücke der Nachträge VIII zu den Heften B 1 und B 3 sind zum Preise von je 30 ₰, des Nachtrags IX zum Heft B 2 von 40 ₰ und VIII zum Heft B 4 von 10 ₰ durch die Güterabfertigungsstellen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen zu beziehen.

Elberfeld, den 21. Februar 1902. (593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. tritt im vorbezeichneten Verbande für den Verkehr der Stationen der Eutin-Lübecker, grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, Kremmen-Neuruppin-Wittstocker, Lübeck-Büchener und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ein bis Ende Dezember d. J. gültiger Ausnahmetarif für Eis

in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe in Kraft.

Essen, den 21. Februar 1902. (594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Der Tarif für die Beförderung von Eilgütern aller Art sowie von Bier in Fässern und Lebensmitteln bei Aufgabe als Stückgut zwischen Stationen der rhätischen Bahn einerseits und den Vereinigten Schweizerbahnen, den schweizerischen Bundesbahnen, der Burgdorf-Thunbahn, der Jura-Simplonbahn, der Gotthardbahn sowie den Stationen Basel badischer Bahnhof und Waldshut anderseits wird auf 1. März 1902 neu ausgegeben.

Durch die Neuausgabe wird der Tarif vom 1. Dezember 1898 sammt Nachtrag aufgehoben und ersetzt.

Der neue Tarif kann für 50 Cts. = 40 ₰ von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Dieses Büreau sowie die Dienststellen in Basel und Waldshut ertheilen nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 22. Februar 1902. (595)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. März d. J. werden eingeführt:

1. ein Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen zu 10 000 kg im Verkehr mit den Verbandsstationen der badischen Staatsbahn, den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, der Station Friedrichshafen der württembergischen Staatsbahn und der Station Basel. Der Frachtberechnung sind die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe zu Grunde zu legen; für Mannheim bad. B. sind die Sätze für Mannheim Bezirk Mainz in den preussisch-hessischen Staatsbahntarifen und im westdeutschen Privatbahnverkehr anzuwenden. Der Eis-Ausnahmetarif ist bis 31. Dezember 1902 gültig;
2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) für die unter den Ziffern 1, 2, 3, 4, 5 c, 8 und 9 genannten Artikel im Verkehr mit den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn); im Verkehr mit den Stationen der letztgenannten Nebenbahn wird neben den Sätzen des Rohstofftarifs eine Umladegebühr von 2 ₰ für 100 kg und ein Frachtzuschlag von 1,5 ₰ für 100 kg und ausserdem beim Uebergang in Heidelberg eine Ueberfuhrgebühr von 50 ₰ für den Wagen erhoben;
3. folgende Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2:

von Singen nach	Klasse I	Klasse II
	für 100 kg in Mark	
Emden	1,96	1,07
Emden Aussenhafen	1,96	1,07
Leer	1,91	1,04
Papenburg	1,87	1,02

Die Gültigkeit des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 wird auf „die überseeische Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern“ ausgedehnt;

4. eine direkte Tarifentfernung zwischen der Station Schloss-Holte des Bezirks Münster und der Station Diedenhofen der Reichsbahn von 446 km.

Cöln, den 25. Februar 1902. (596)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 1. März d. J. ab wird die an der Strecke Berlin-Cottbus gelegene Station Gross-Köris des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den oben bezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 21. Februar 1902. (597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 2. d. Mts. auf den 1. April l. J. veröffentlichte Erhöhung der Eil- und Stückguttaxen auf Seite 10 des III. Nachtrags zum Tarifheft I B bezieht sich nur auf die daselbst vorgesehenen Schnittfrachtsätze für Friedrichsfeld M. N. B. Die übrigen Schnittfrachtsätze bleiben unverändert.

Karlsruhe, den 24. Februar 1902. (598)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Theil II, Heft 1.

Am 1. März d. J. werden neue direkte Frachtsätze für Heu und Stroh in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen den Stationen Hatvan, Isaszeg, Szoboszló und Tardoskedd (U. St. E.) und den Stationen Gleiwitz, Kattowitz, Laurahütte, Ratibor und Tarnowitz (Bez. Kattowitz) eingeführt. Ueber diese, für die preussische Staatsbahn in regelrechter Weise gebildeten Sätze ertheilen die oben bezeichneten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 24. Februar 1902. (599)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Abtsbessingen-Bellstedt, Greussen G. E. K., Grossenehrich, Holzsussra, Holzthaleben, Keula, Kleinbrüchter, Rockstedt, Rohnstedt, Urbach, Wenigenehrich und Westgreussen der Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg und Cassel (Tarifhefte 3 und 4 b des obengenannten Verkehrs) einbezogen und zwar für die regelrechten Tarifklassen und für die Ausnahmetarife 1—6.

Die durch Bekanntmachung vom 17. Oktober 1901 besonders eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Rüben etc. zwischen Greussen (Staatsbhf.) und obengenannten Stationen der Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn treten am 15. April 1902 ausser Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 22. Februar 1902. (600)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, ostdeutsch-mitteldeutscher Verkehr (Gruppen I, II/V), Berlin-Stettin-mitteldeutscher Verkehr (Gruppen III/V), nordwestdeutsch-mitteldeutscher Verkehr (Gruppen IV/V), mitteldeutsch-hessischer Verkehr (Gruppen V/VI), mitteldeutsch-rechtsrheinischer Verkehr (Gruppen V/VII), mitteldeutsch-linksrheinischer Verkehr (Gruppen V/VIII) und Gruppentarif V.

Vom 15. März d. J. ab wird der Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen des Reichsbahn-Staatsbahnverkehres auf die Versandstation Algringen und auf die Empfangsstationen Bitterfeld, Landsberg b/Halle a. Saale, Niesky, Quedlinburg, Salzwedel, Thale und Zerbst ausgedehnt. Die genannten Empfangsstationen werden gleichzeitig auch in die entsprechenden Ausnahmetarife der übrigen oben bezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Februar 1902. (601)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Für die Zeit vom 1. März bis 31. Dezember d. J. gelangt im Verkehr zwischen den südlichen Verbandsstationen — mit Ausnahme der Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen — einerseits und den nördlichen Verbandsstationen — mit Ausnahme der Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Eisenberg-Crossener, Neuhaldensleber, Dessau-Wörlitzer, Halberstadt-Blankenburger und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie der braunschweigischen Landeseisenbahn — andererseits für Eis in vollen Wagenladungen von 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen ein Ausnahmetarif zur Einführung.

Die Frachtberechnung erfolgt nach den Sätzen des in den preussischen Gruppen- und Gruppen-Wechseltarifen enthaltenen Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien. (602)

Erfurt, den 24. Februar 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

1. Auf Seite 98 des Tarifs ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 17 (für Petroleum) von Ludwigshafen a/Rh. nach Hergatz mit sofortiger Gültigkeit auf 1,54 ℳ zu berichtigen.

2. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. treten in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5 b (für Steine des Spezialtarifs III) für die Stationen Bindlach, Eichhofen, Etterzhausen, Freihöls, Gaimersheim, Ludwigstadt, Münchberg, Neustadt a. W.-N., Pegnitz, Prüfening, Röthenbach i/Oberpf., Schwarzenbach a/Saale und Weiherhammer Ermässigungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

München, den 25. Februar 1902. (603)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande treten am 4. März d. J. für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw. von Borna, ferner für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts usw.

von Zwickau i/S. nach Wien K. F. J. B. und Nussdorf direkte Frachtsätze, und zwar für Borna von 131 und für Zwickau von 119 ₰ für 100 kg in Kraft. Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Dresden, den 27. Februar 1902. (604)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Seite 7 des hessisch-bayerischen Gütertarifs ist die Ziffer a zu § 63, Lieferfrist, wie folgt zu ändern:

a) für den Rheinübergang bei Mainz mit Ausnahme der Entfernungen von Mombach und Weisenau . . . . 9 km.

München, den 25. Februar 1902. (605)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande werden am 1. März d. J. die Stationen Hochdahl der k. E.-Dir. Elberfeld als Versandstation und Grimma (ob. Bhf.), Hainichen, Niederschlema und Oschatz der k. sächs. Stsb. als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 (Giesserei-Roheisen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den Endverwaltungen und den oben genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 27. Februar 1902. (606)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete des Ausnahmetarifs Nr. 3 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bóbrka-Chlebowice	216 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bóbrka-Chlebowice	211 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Bóbrka-Chlebowice	241 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 26. Februar 1902. (607)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Barszczowice	202 ₰
Belz	206 „
Bóbrka-Chlebowice	223 „
Bogdanówka-Kamionka	200 „
Bolechów	244 „
Borki wielkie	207 „
Bortniki	238 „
Borynicze	231 „
Brody	188 „
Buczacz	281 „
Bukaczowce	245 „
Bursztyn-Demianów	248 „
Chodorów	235 „
Czerepkoutz	310 „
Czernowitz	299 „
Czortków	269 „
Drohobycz	247 „
Dzuryn	275 „
Gródek	216 „
Hadikfalva	316 „
Hadyńkowce	265 „
Halicz	252 „
Hatna	279 „
Hliboka	310 „
Husiatyn	271 „
Itzkany	281 „
Jaroslau	206 „
Jezierna	222 „
Jezierzany-Barysz	283 „
Kalinowszczyzna	272 „
Kałusz	258 „
Kolomea	279 „
Kopyczyńce	253 „
Korczów bei Uhnów	206 „
Korosciatyn	279 „
Korszów	276 „
Krasne	198 „
Krechowice	255 „
Krystynopol	206 „
Ławoczne	258 „
Lemberg	211 „
Lemberg-Podzamcze	208 „
Lubaczów	206 „
Lużan	296 „
Maxymówka	204 „
Mikolajów-Drohoyze	227 „
Monasterczyska	282 „
Mosciska	231 „
Mszana	211 „
Nizankowice	227 „
Nepolokoutz	293 „
Nizniów	272 „
Nowa grobla	215 „
Nowosielitza	244 „
Oleszów	272 „
Oleszyce	218 „
Ostrów bei Sokal	206 „
Ozydów	190 „
Podwołoczyska	190 „
Pyszkowce	277 „
Rawa ruska	206 „
Sądowa-Wisznia	220 „
Sniatyn-Zalusze	291 „
Sokal	206 „
Stanislau	262 „
Stryj	234 „
Surochów	209 „
Szczerzec	219 „
Tarnopol	214 „
Tłumacz-Palahicze	269 „
Tyśmienica	265 „
Uhnów	206 „
Wasylkowce	266 „
Wybranówka	227 „
Zabłotce	187 „
Zabłotów	286 „
Zadwórze	200 „
Zborów	215 „
Złoczów	206 „
Zuczka	299 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich dieselben um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 26. Februar 1902. (608)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Fassdauben aus Buchenholz der Pos. H 16—2 des Theils I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bóbrka-Chlebowice	165 ₰
„ Bolechow	165 „
„ Hadikfalva	184 „
„ Hatna	184 „
„ Hliboka	184 „
„ Kolomea	183 „
„ Komancza	165 „
„ Kroscienko	165 „
„ Ławoczne	169 „
„ Lubience	165 „
„ Lupków	165 „
„ Neu-Lupków	165 „
„ Olszanica	165 „
„ Potutory	184 „
„ Skole	165 „
„ Stryj	165 „
„ Synowodzko wyzne	165 „
„ Ustrzyki	165 „
„ Złoczów	184 „

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 26. Februar 1902. (609)
Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Die Station Amsterdam Y und Ertskaden (loco und transit) ist in den Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr aufgenommen.

Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 24. Febr. 1902. (610)
Der Administrationsrath.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordseebäderverkehr mit Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge.

Der Tarif vom 1. Juli 1901 tritt mit dem 30. April d. J. ausser Kraft. Vom 1. Mai 1902 ab findet die Personen- und Gepäckabfertigung nach und von den Nordseeinseln auf anderweiter Grundlage statt.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten festländischen Eisenbahnverwaltungen.

Münster i/W., den 22. Febr. 1902. (611)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Bentheimer Kreisbahn.

Am 1. April 1902 gelangt ein neuer Binnentarif zur Einführung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern.

Der Tarif enthält ausser unbedeutenden Frachterhöhungen für Eilgut und theilweise für die Allgemeine Stückgutklasse sowie der Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, welche durch unsere Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind, wesentliche Frachtermässigungen für Güter sämmtlicher Spezialtarife für Wagenladungen und Stückgut.

Neu aufgenommen sind die Ausnahmetarife: 1 für Holz des Spez.-T. II, 2 für Rohstoffe, 3 (Kalitarif) und 5 für Wegebaustoffe sowie ein Tarif für die Güterbeförderung nach und von Lagerplätzen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Der Tarif ist bei den Abfertigungsstellen zum Preise von 50 ₰ käuflich zu haben.

Bentheim, den 24. Februar 1902. (611a)
Der Betriebsdirektor.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines freistehenden Ueberladekrahnes von 20 000 kg Tragkraft für Bahnhof Thorn soll verdungen werden. Zeichnung und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Zimmer 186, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 1 ℳ mit Zeichnung und von 50 ₰ ohne Zeichnung von uns bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 12. März d. J., Mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 20. Februar 1902. (612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4 300 kg braunem und 400 kg schwarzem Blankleder, 1 480 kg Rindverdeckleder, 300 kg Sohlleder, 300 kg braunem Kipsblankleder, 800 kg naturfarbenem Vachettleder, 1 600 kg fettgarem Rindleder, 3 200 kg Maschienenriemenleder, 50 Stück naturfarbenem Kalbleder, 175 Stück Schafleder und 40 Stück Saffianleder in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. März 1902, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 29. März 1902.

Berlin, den 20. Februar 1902. (613)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländische Nordostbahngesellschaft.

Die Lieferung von:
420 000 kg Unterlagsplatten,
140 000 „ Hakennägeln,
46 000 „ Schraubenbolzen mit Muttern und
85 000 Stück Federringen
soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung in vier Loosen vergeben werden.

Das Bedingungsheft nebst Zeichnung ist vom Büreau der Gesellschaft in Zwolle (Holland) gegen postfreie Zusendung von 1 fl. (holl. Ct.) zu beziehen.

Angebote sind bis Dienstag, 18. März 1902, Nachmittags 1 Uhr (westeuropäische Zeit) in oben genanntem Büreau einzureichen.

Telegrammadresse der Gesellschaft: „Nols“ Zwolle, Holland. (614RM)

Verdingung von 86 900 kg **Zinn** und 13 740 kg **Antimon** in 6 bezw. 5 Loosen für den Beschaffungsbezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. März 1902, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 20. März 1902.

Berlin, den 25. Februar 1902. (615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 900 Stück **Schaufeln** für Heizer und 3 000 Stück **Schraubenschlüsseln** in je 1 Loose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. März 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. April 1902.

Berlin, den 25. Februar 1902. (616)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württemb. Staatseisenbahn.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde
ca. 127 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„ 1 185 „ alte Eisenschienen Profil C,
„ 695 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt,
„ 11 „ Haarmann'sche Schwellenschienen,
„ 35 „ alte Eisenlaschen C,
„ 365 „ altes Schmiedeeisen, ungetrennt,
„ 50 „ altes Gusseisen,
„ 35 „ verbranntes Eisen,
„ 2 „ altes Eisenblech,
ca. 1,8 t altes Weissblech,
„ 1,2 „ alter Eisendraht,
1 alte Gleiswaage mit 4 950 kg und
1 alte Drehscheibe mit 16790 kg;
ferner folgende noch verwendbare Materialien, und zwar:
ca. 30 t Unterlagsplatten für Stossschwellen } aus Schweisseisen,
„ 50 „ Unterlagsplatten für Zwischenschwellen } aus Schweisseisen,
„ 240 „ Unterlagsplatten für Zwischenschwellen aus Flusseisen,
„ 205 „ Stahllaschen,
„ 450 „ Schwellen aus Schweisseisen
werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbaumaterialien“ spätestens bis

14. März d. J., Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 19. Febr. 1902. (617RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Am 1. April 1902 wird die Auskunftsstelle auf dem Anhalter Bahnhofe geschlossen. Von diesem Zeitpunkte ab kommen als amtliche Auskunftsstellen, in denen unentgeltlich mündlich, schriftlich und — soweit diese Dienststellen an das Fernsprechnetz angeschlossen sind — auch mittelst Fernsprechers Auskunft ertheilt wird, für Berlin nur noch in Betracht:

1. das Auskunftsbüreau auf Bahnhof Alexanderplatz: für alle Angelegenheiten des Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehrs;
2. das amtliche Reisebüreau auf dem Potsdamer Bahnhofe: für alle Angelegenheiten des Personenverkehrs;
3. die Auskunftsstelle auf dem Bahnhofe Friedrichstrasse: für alle Angelegenheiten des Personenverkehrs, soweit er Berlin berührt.

Ausserdem werden am Schalter sämmtlicher Berliner Fernbahnhöfe Anfragen über Fahrpreise, Zuganschlüsse usw. beantwortet, die den Verkehr dieser Bahnhöfe betreffen.

Berlin, den 21. Februar 1902. (618)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Zugrevisor
(Fahrkarten-Kontroleur)
wird gesucht für eine über 50 km lange Nebenbahn.

Derselbe muss den Eisenbahnbetriebsdienst genau kennen und möglichst Zugführer gewesen sein.

Meldungen mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen sind zu richten an die Expedition dieser Zeitung unter E. S. 909. (619)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 20. | 8. März 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Geschichte der deutschen Eisenbahn-Einheitsbestrebungen. (Schluss.)
Eisenbahnen und Städteentwickelung.
Verbesserung des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen.
Nachrichten:
Deutschland: Der Etat der Verwaltung der Reichseisenbahnen. — Gesetzentwurf über Aenderungen des Gesetzes, betr. das Pfandrecht an Privat- und Kleinbahnen. — Lokomotivbestellungen. — Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preuss.-hess. Eisenbahngemeinschaft. — Mitbenutzung der Bahnhofsvorplätze durch Gemeinden usw. — Vom Betriebe der Berliner elektr. Hoch- und Untergrundbahn — D-Zug Berlin-Hamburg. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschles. Kohlenrevier. — Pfälzische E. — Kohlenverkehr auf den sächs. Staatsbahnen in 1901. — Mittheilungen über die Stuttgarter Personentarifkonferenz. — Bahnsteigsperre in Baden. — Badischer Eisenbahnrath. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. — Oesterr.-sächsische Eisenbahnanschlüsse. — Graz-Köflacher E. — Bau der bosnischen Bahnen. — Bahnbau Kirchberg an der Pielach-Maria-Zell. — Verwendung von Schreibmaschinen. — Förderung des Fremdenverkehres in den österr. Alpenländern. — Normaliensammlung des Eisenbahnministeriums. — Josef Krämer †.
Uebrige europäische Länder: Die Verstaatlichungsfrage der Eisenbahnen in Frankreich. — Erhöhung der Personentarife in Russland. — Warschau-Kalischer E.
Fremde Welttheile: Fortgang des Baues der Usambara-E.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Geschichte der deutschen Eisenbahn-Einheitsbestrebungen.

(Schluss aus Nr. 19.)

Werfen wir einen Blick rückwärts auf die grosse Zahl der Hindernisse des Verkehres, die das ausdauernde Streben der preussischen Regierung beseitigte, so können wir nur zu dem Schlusse kommen, dass die wenige Jahre nach dem Abschluss des Zollvereins beginnende Entwickelung der Eisenbahnen in Deutschland unendlich würde behindert worden sein, wenn die Zollschranken wären bestehen geblieben. Nach einer Denkschrift der Direktion der rheinischen Eisenbahngesellschaft vom 30. September 1849 waren im nordwestlichen Deutschland zu dieser Zeit nur noch folgende den Eisenbahnverkehr hindernde Zollschranken: 1. An der herzoglich Braunschweig-Lüneburger Staatsbahn, bei Ueberschreitung der Zollvereinsgrenze gegen Hannover. Zollregulativ vom 16. Mai 1844. 2. An der Altona-Kieler Bahn wegen Aufnahme des ausländischen Verkehres zu Altona. Regulativ vom 1. Juli 1844. 3. An der Berlin-Hamburger Bahn, bei Ueberschreitung der Zollvereinsgrenze gegen die mecklenburgischen und lauenburgischen Gebietstheile. Regulativ vom 11. September 1846. 4. An der Köln-Mindener Bahn, bei Berührung und Ueberschreitung der hannoverschen und übrigen Steuervereinsgebietstheile. Regulativ vom 2. August 1848.

Von diesen letzten Zollschranken schwanden die am meisten hinderlichen im Jahre 1851 bei dem Eintritt Hannovers in den Zollverein. Diese Beseitigung der Zollschranken ist aber nicht die einzige Leistung des Zollvereins für die Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes. Der Verein hatte die Kapitalkraft seines Gebietes bedeutend gehoben und zwar nicht allein durch die Erleichterung des Verkehres im Innern, sondern ebenso durch Verträge mit auswärtigen Staaten; diese Kapitalkraft hatte inzwischen eine Höhe erreicht, wie solche die grossen Aufwendungen der Bahnbauten erforderten. Diese erfolgten zunächst fast lediglich aus Privatmitteln. Im Jahre 1846 bestanden in Preussen bereits 16 Aktiengesellschaften, deren Linien eine Gesammtlänge von 262 Meilen hatten. Die meisten deutschen Staaten waren damals bei der Herstellung und dem Betriebe der Eisenbahnen nicht betheiligt; sie lernten deshalb auch das dringende Bedürfniss einheitlicher Eisenbahneinrichtungen weniger schnell erkennen. Es lag somit die Gefahr nahe, dass nun durch einseitige Ausbildung der einzelnen Bahngebiete sich Eisenbahnschranken erheben und dem Verkehre hemmend sich in den Weg stellen könnten, nachdem die Zollschranken durch jahrelanges Mühen verschwunden waren.

Dass diese Missstände nicht eintraten, dass Eisenbahnschranken nicht entstanden, vielmehr das deutsche Eisenbahnnetz einheitlich sich gestaltete, ist ein nicht zu unterschätzender Erfolg, den die Bestrebungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gezeitigt haben. Dieses hohe Ziel steckte indess der Verein sich noch nicht sofort, als er auf Einladung des Direktoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft (Vorsitzender: Regierungs- und Medizinalrath a. D. Dr. F. Rhades) am 10. November 1846 zusammentrat. Die Einladung gibt vielmehr als Zweck an: „unter Berücksichtigung der inzwischen gemachten Erfahrungen auf Reform der Eisenbahngesetzgebung hinzuwirken“. Dem Rufe folgten zunächst nachstehend genannte Eisenbahnen durch Entsendung von Vertretern: die Berlin-Anhaltische (eröffnet 1841), die Berlin-Hamburger (eröffnet 1846), die Berlin-Potsdam-Magdeburger (eröffnet 1838), die Breslau-Schweidnitz-Freiburger (eröffnet 1843), die Düsseldorf-Elberfelder (eröffnet 1841), die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger (eröffnet 1839), die niederschlesisch-märkische (eröffnet 1842), die oberschlesische (eröffnet 1843) und die rheinische Bahn (eröffnet 1840).

Die Vertreter der erschienenen Verwaltungen beschlossen sofort ein Statut für ihre Vereinigung — den Verband der preussischen Eisenbahndirektionen. Sie bezeichneten ausser der Frage, die sie zusammenführte, als das Ziel ihrer Bestrebungen, „durch gemeinsame Berathungen und gemeinsames Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern“. Der Vorstand der Vereinigung — die geschäftsführende Direktion —

sollte von zwei zu zwei Jahren wechseln; zunächst wurde die Direktion der Berlin-Stettiner Bahn als geschäftsführende gewählt. Die erste Handlung von Bedeutung war eine Ausarbeitung über die Revision des Eisenbahngesetzes von 1838, wie bei der Einberufung der ersten Versammlung geplant. Einen Erfolg hatte dieses Vorgehen nicht; die bis dahin gewonnenen Erfahrungen genügten für einen solchen Schritt in keiner Weise.

Die zweite Versammlung — Köln, am 28/29. Juni 1847 — dehnte die Mitgliedschaft an dem Verbande auf alle Eisenbahnverwaltungen aus, die in Deutschland Sitz hatten. Es traten Verwaltungen aus Oesterreich, Sachsen, Hannover usw. bei und der Verein nannte sich fernerhin „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen". (Beschluss der Hamburger Versammlung, 29. November bis 2. Dezember 1847.) Die Kölner Versammlung hielt es nun für angezeigt, zunächst die Hindernisse fortzuschaffen, die bei dem Uebergange der Güter von einer Bahn zur anderen die Verschiedenheit der Gewichtssysteme erzeugten. Bei den zuständigen Behörden wurde eine Verordnung angeregt, dass alle für Eisenbahnen auszustellende Frachtbriefe auf Zollgewicht lauten müssten, und dass die Eisenbahnverwaltungen berechtigt seien, alles in solchen Frachtbriefen angegebene Gewicht als Zollgewicht anzusehen und zu verrechnen. Endlich wurde eine Kommission gewählt mit dem Auftrage, Maassregeln zu verabreden zur direkten Expedition von Personen und Gütern über mehrere Bahnen, zur Herbeiführung gleichmässiger Abfertigungsformen, gleichmässiger Bestimmungen über Freigewicht für Reisegepäck usw. Wären Einrichtungen dieser Art nicht getroffen, so hätte es für den Uebergang von Gütern von einer Bahn zur anderen einer Mittelsperson bedurft, die diesen Uebergang besorgte.

Die gemeinsam getroffenen Maassregeln führten dahin, sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands dem Publikum gegenüber als unter einer Verwaltung stehend erscheinen zu lassen. Nachdem dieser Zustand Jahrzehnte hindurch bestanden hat, sind wir geneigt, etwas selbstverständliches darin zu erblicken. Ein Rückblick aber lehrt, dass der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch die Einführung des direkten Güterverkehres ein mächtiges Hinderniss des Handels beseitigte, dass er — um bei dem oben gewählten Ausdruck zu bleiben — Sorge getragen hat, das Aufwachsen gewaltiger Eisenbahnschranken zu verhindern.

Zahlreicher und gewaltiger wie auf dem Gebiete der Verwaltung drohten auf technischem Gebiete Schranken dieser Art sich zu erheben. Zwar waren in Preussen infolge Allerhöchster Kabinetsordre vom 13. August 1837 Erhebungen über die allgemein zu wählende Spurweite angestellt. Ihnen folgte auch der Entschluss, nach dem Vorgange der Mehrheit der englischen Bahnen die noch jetzt bestehende Normalspur der Gleise (1,435 m) zur Anwendung zu bringen und hierdurch den erwarteten Anschlüssen nach Frankreich und Belgien Rechnung zu tragen. Aber dieses Vorgehen Preussens, dem fast alle deutschen Länder folgten, blieb auch zunächst die einzige zur Einheit führende Norm. — Es erschien angezeigt, ferner das Augenmerk dahin zu richten, Abreden wegen der Gestaltung der über vorgenannter Normalspur aufgebauten Wagen zu treffen. Nach diesen Wagenabmessungen waren die Bauwerke über und neben der Bahn zu bilden (Brücken, Ueberführungen, Hallen, Ladeeinrichtungen usw.), ebenso die Lichtweite der Tunnel zu bemessen. Nur so konnte der Uebergang der Wagen von Bahn zu Bahn ungehindert erfolgen.

Die Gestaltung der Bauwerke usw. nach diesen Abmessungen — nach dem Normalprofil des lichten Raumes — wurde bereits im Februar 1850 durch die erste Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Grundzügen vereinbart, die Durchführung dieser Bestimmungen wurde demnächst von den Verwaltungen beschlossen. Die bestehenden Bahnen wiesen aber damals schon so viele Abweichungen nach, dass es jahrelanger Arbeit bedurfte, bis die Hindernisse ausgemerzt waren, die bei bereits vorhandenen Bauten gegen das Normalprofil bestanden. Hätte der Verein seine Thätigkeit in dieser Richtung nicht frühzeitig begonnen, so würden die dem Verkehr drohenden Schranken bald in das Ungemessene sich gemehrt haben.

Ferner musste man die übergehenden Wagen verschiedener Verwaltungen, wie der Verkehr sie gerade zusammenführte, zu Zügen so vereinigen können, dass sie im Betriebe volle Sicherheit boten; es musste also insbesondere Uebereinstimmung in den Buffern und Kuppelungen herbeigeführt werden. Auch die für diesen Punkt nöthigen Bedingungen setzte bereits die erste Technikerversammlung fest.

Die Technikerversammlungen begnügten sich aber nicht allein mit diesen für die einheitliche Durchführung des Verkehres unbedingt erforderlichen Vereinbarungen, sie schufen vielmehr Normen für alle Gebiete der Eisenbahntechnik. „Die technischen Vereinbarungen" erhielten folgende Kapitel: Planum und Oberbau, Bahnhofsanlagen, Lokomotiven, Wagen, Signalwesen und sicherheitspolizeiliche Anordnungen (Zustand der Bahn, Zustand der Betriebsmittel, Handhabung des Fahrdienstes). Sie wurden in den zahlreichen Technikerversammlungen zu einer Richtschnur für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ausgebildet, die von jedem Eisenbahntechniker als mustergültig angesehen wird; sie geben uns die Sicherheit, dass dem Verkehr keine Eisenbahnschranken sich hindernd in den Weg stellen können. Ihre Entstehung und Entwickelung war anders geartet, wie dies bei Anordnungen der Staatsverwaltungen zu sein pflegt; sie gingen nicht von einem Mittelpunkt aus. Vielmehr wurden die Erfahrungen vieler Einzelverwaltungen zusammengetragen; die Technikerversammlungen zogen aus den Erfahrungen die Schlüsse, nachdem vorher unbeschränkte Kritik gestattet gewesen; die Beschlüsse der Technikerversammlungen wurden von den Verwaltungen zur Norm gemacht. So war es dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorbehalten, als ein einheitlicher Körper in dem zerrissenen Deutschland für das Eisenbahnwesen die Arbeit zu vollbringen, die eine thatkräftige Staatsregierung hätte leisten müssen, sofern ein einheitlicher Staat vorhanden gewesen wäre. Der Verein führte im Laufe der Jahre diese Aufgabe durch zur Mehrung des Volkswohles und zur Hebung der Wehrkraft unseres Vaterlandes.

Die Führung bei der Beseitigung der Verkehrshindernisse in Deutschland während der Zeit des deutschen Bundes übernahm nach dem vorstehenden auf den besprochenen grossen Gebieten einmal eine Einzelregierung und dann eine Vereinigung mächtiger Körperschaften. Nach den grossen Ereignissen des Jahres 1866 erst wurde es möglich, Regierungen und Volk in wirthschaftlichen Fragen zusammen wirken zu lassen. Am 8. Juli 1867 kam zwischen dem norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg, Baden und Hessen ein Vertrag zu Stande, welcher das Weiterbestehen des Zollvereins sicherte; abweichend von der früheren Zeit war aber dabei vorgesehen, dass nach dem berechtigten Verlangen des deutschen Volkes ein Zollparlament für die einschlägige Gesetzgebung mitwirken sollte. Am 27. April 1868 trat das erste Zollparlament in Berlin zusammen und tagte vier Wochen hindurch bis zum 23. Mai; es genehmigte einen Zollvertrag mit Oesterreich und nahm Mecklenburg in den Zollverein auf. Höher aber wie diese und einige weitere Verträge, die der Berathung unterworfen wurden, ist die Annäherung zu bewerthen, die zwischen Nord und Süd herbeigeführt wurde. Die Thronrede, mit der am 23. Mai König Wilhelm die Tagung schloss, betont in dieser Richtung[10]: „Nicht minder darf ich hoffen, dass die Session des deutschen Zollparlamentes, welche ich heute schliesse, dazu gedient hat, das gegenseitige Vertrauen der deutschen Stämme und ihrer Regierungen zu kräftigen und manche Vorurtheile zu zerstören oder doch zu mindern, die der einmüthigen Bethätigung der Liebe zu dem gemeinsamen Vaterlande, welche das Erbtheil aller deutschen Stämme ist, etwa im Wege gestanden haben; Sie werden alle die Ueberzeugung in die Heimath mitnehmen, dass in der Gesammtheit

[10]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des durch die Allerhöchste Verordnung vom 13. April 1868 einberufenen Zollparlamentes, S. 388.

des deutschen Volkes ein brüderliches Gefühl der Zusammengehörigkeit lebt, welches gewiss in stetigem Fortschreiten an Kraft zunehmen wird, wenn wir alle bestrebt bleiben, in den Vordergrund zu stellen, was uns eint, und zurücktreten zu lassen, was uns trennen könnte." Uebereinstimmend hiermit brachte bei einem Fest im Berliner Börsensaale der bayerische Minister des Auswärtigen, Fürst v. Hohenlohe-Schillingsfürst, folgendes zum Ausdruck[11]): „... Ich glaube, Sie werden mit mir übereinstimmen, wenn ich sage: Die Arbeit deutschen Geistes hat das Band der Stämme enger geschlungen. (Beifall.) Diesem Verständniss deutschen Geistes ist eine Mission zu Theil geworden, edler, herrlicher und höher, als andere sogen. civilisatorische Missionen. (Stürmischer Beifall.) Lassen Sie uns in diesem Geiste, lassen Sie uns in dieser Mission zusammenhalten, und in diesem Sinne bringe ich ein Hoch der Vereinigung der deutschen Stämme. (Enthusiastischer Jubel.)"

Diesen Worten Hohenlohe's folgte ein Hoch auf die Zukunft und die Grösse des deutschen Staates, ausgebracht von dem Abg. Völk, dem die Führerschaft des grösseren Theils der Süddeutschen zugefallen war: „... Ich möchte, dass auch im Namen des süddeutschen Volkes zu Ihnen gesprochen würde. Ich glaube, dass ich, wenn ich von Einzelheiten und Schrullen absehe, sagen darf, dass wir freudig die Bruderhand annehmen, die Sie uns darbieten. (Beifall.) Nach allem, was vorgegangen, hat das seine volle Berechtigung, es lebt kein Widerwille, keine leidenschaftliche Abstossung unter den deutschen Stämmen, und das, was hinwegzuräumen ist, das ist Vorurtheil, Missverständniss, Irrthum. (Beifall.) Wo in Deutschland redliche Männer einander gegenüberstehen, da gehen sie auch Hand in Hand den grossen Zielen des deutschen Staates entgegen, an dessen Herstellung wir arbeiten. (Beifall.) Die Nation braucht den Staat, den Körper, der die Organe für die Seele schafft. Lassen Sie uns denn die verschiedenen Glieder zusammenfassen zu diesem Werk. Es wird das nicht ersungen, sondern erarbeitet (Beifall), und wenn das Zollparlament auch nur einen Tag dieser Arbeit vollbracht hat, so sei er gesegnet. Die anderen Tage werden sich anreihen. ..."[12])

Bei der Tagung des ersten Zollparlaments waren somit grosse Schranken gefallen, die bisher trennend zwischen den Süden und Norden des deutschen Vaterlandes sich gestellt hatten. Alle Abgeordneten — wenn auch theilweise noch widerstrebend — nahmen die Ueberzeugung mit in die Heimath, dass ein Weg beschritten war, der zur weiteren Einigung aller deutschen Stämme führen müsse, vielleicht zur deutschen Einheit führen könne.

Von dieser Ueberzeugung wurde auch die zweite Versammlung des Zollparlaments getragen, die im Juni 1869 tagte.[13]) Es fand sich sogar vielfach die Neigung, schon jetzt die Ziele weiter zu stecken; so z. B. nahm der damalige bayerische Ministerpräsident, spätere Reichskanzler Fürst Hohenlohe die Herstellung eines innigeren Verhältnisses zwischen dem norddeutschen Bunde und den Südstaaten in Aussicht, indem er die Bildung eines deutschen Eisenbahnvereins nach dem Muster des Zollvereins vorschlug und Entwürfe ausarbeitete, auf deren Grundlage ein solcher Verein sich bilden liesse. Diese Entwürfe sind später in den „Annalen des Deutschen Reiches" veröffentlicht. Hier finden wir also die ersten Anzeichen des Strebens nach einer deutschen Eisenbahngemeinschaft. Das Jahr 1870 hat die weitere Verfolgung dieser Pläne zunächst in den Hintergrund treten lassen (vergl. Jahrg. 1899 S. 938 d. Ztg.).

Nachdem jedoch die am meisten drängenden Aufgaben des neuen Deutschen Reiches ihrer Erledigung entgegen geführt waren, kam Fürst Bismarck auf die Frage zurück, die Eisenbahnen Deutschlands einheitlicher zu gestalten. Die grösste Einheitlichkeit wäre ohne Frage erreicht worden, wenn an die Stelle der Eisenbahnen der Einzelstaaten und der Privatbahnen Reichseisenbahnen hätten treten können. Mit diesem Plane hat sich auch Fürst Bismarck eine kurze Zeit hindurch getragen, und zwar um die Mitte der 70er Jahre. Von vielen Seiten wurde ein Schritt widerrathen, der solch' ausgedehnte Veränderungen würde im Gefolge gehabt haben. Wie s. Zt. Fürst Metternich in Karlsbad darauf hingewiesen hatte, dass Handel und Zölle zu den ersten Befugnissen der suveränen Gewalt zu zählen seien, so war es jetzt in erster Linie die Tarifhoheit, die gewahrt bleiben sollte. Dies war insbesondere das Hinderniss bei den Regierungen, aber auch in der Bevölkerung von Süddeutschland war man dem Gedanken nicht hold. Im wesentlichen entrollte sich dasselbe Bild, wie in der Vorzeit des Zollvereins.

Daneben wurde geltend gemacht, dass ein Staat oder eine Gemeinschaft von Staaten nur dann mit Erfolg Eisenbahnpolitik treiben könne, wenn er im Besitze eines weit ausgedehnten Eisenbahnnetzes sich befinde. Gegen den Uebergang der Eisenbahnen von den Einzelstaaten auf das Reich sprach auch ferner noch, dass es vielen Einzelstaaten unmöglich schien, auf die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe zu verzichten. Dieser letztere Grund hat sich im Laufe der Zeit noch mehr in den Vordergrund gestellt, als ehedem, wie mit einigen Zahlen der neueren Zeit belegt werden soll. Die zu allgemeinen Staatszwecken verfügbaren Ueberschüsse der Staatsbahnen betrugen in Preussen im Jahre 1893/94 rund 138 000 000 ℳ und waren in fortdauerndem allmählichen Anwachsen im Jahre 1900 auf rund 296 000 000 ℳ gestiegen, während für das genannte Jahr der Etat der gesammten direkten Steuern nur rund 200 000 000 ℳ ausmacht. Somit ist der verfügbare Eisenbahnüberschuss im Jahre 1900 um etwa die Hälfte höher als das gesammte Aufkommen aus direkten Steuern. Diese Zahlen seien nur angeführt, um anzudeuten, dass für die Einzelstaaten und insbesondere für Preussen eine Unmöglichkeit vorliegt, ohne reichen Ersatz auf die Einnahmen aus den Eisenbahnen zu verzichten. Der Gedanke, zu Reichsbahnen überzugehen, schwand bald dahin, er machte in mehreren deutschen Staaten dem Bestreben Platz, das Gebiet der Staatsbahnen zu erweitern, ein Beginnen, das durchgehends gute Früchte getragen hat, und zwar gilt dies nicht nur in Betreff der Staatseinnahmen, wie dies die vorstehenden Zahlen für Preussen ohne weiteres erkennen lassen, sondern ebenso für die Verbesserung des Verkehres im allgemeinen.

Nachdem der Vortheil der Verstaatlichung der Privatbahnen nach jeder Richtung sich ergeben hatte, lag der Gedanke nahe, dass der Anschluss eines kleinen Staatsbahnnetzes an ein grösseres ebenso von günstigen Erfolgen würde begleitet sein. Auf diese Erfolge konnte, soweit die Gesammtheit in Frage kam, ohne weiteres geschlossen werden; es war nur zweifelhaft, ob auch der Besitzer der sich anschliessenden Bahn — der Staat — zu seiner Rechnung kommen würde. Zu einem Anschluss dieser Art liess das Grossherzogthum Hessen, welches bereits bei der Gründung des Zollvereins den Vortritt genommen hatte, sich bereit finden, indem es mit Preussen[14]) durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 eine Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinbarte, und zwar unter Aufrechthaltung des Alleineigenthumes jedes Staates an den von ihm eingebrachten Bahnstrecken.[15]) In diese Gemeinschaft brachte Hessen am 1. April 1897 einen Besitz von rund 850 km, Preussen rund 28 200 km. Sämmtliche Linien werden als einheitliches Netz verwaltet und zwar nach den jeweilig für die

[11]) Die erste Session des deutschen Zollparlaments (27. April bis 23. Mai 1868). Drei Wochen in Berlin. Aus dem Tagebuche eines süddeutschen Abgeordneten. S. 125.

[12]) Fernere Aeusserungen dieser Art siehe in dem vorvermerkten Tagebuche, insbesondere eine Rede Völk's, S. 81 ff., sowie eine fernere von Völk in Kiel gehaltene Rede, letztere auf die Zollparlamentsabgeordneten als Missionare des deutschen Einheitsgedankens, S. 149.

[13]) Ueber die Verhandlungen des zweiten Jahres vergl. „Deutsches Zollparlament 1869. Drucksachen".

[14]) Ergebnisse des Betriebes der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen. Rechnungsjahr 1897/98, S. 1.

[15]) Vergl. auch den Vertrag und die Begründung desselben in Nr. 5 der Drucksachen des preussischen Abgeordnetenhauses 1896/97 und Nr. 9 der Drucksachen des Herrenhauses 1896/97.

preussischen Staatseisenbahnen geltenden Vorschriften. Alle Zweifel, die bei dem Bekanntwerden des Vertrages erhoben wurden, schwanden bald dahin, denn wie bei dem Anschluss Hessens an den Zollverein haben auch hier Zahlen entschieden. „Im letzten Jahre, in dem die hessischen Staatsbahnen für sich allein arbeiteten, im Jahre 1895/96, war das Ergebniss nicht nur keine Reineinnahme, vielmehr war ein Zuschuss aus der Staatskasse von rund 120 000 ℳ. erforderlich. Für das Jahr 1897/98 hat sich dagegen ein faktischer Reinertrag von 3 300 000 ℳ. ergeben. Das Zustandekommen der preussischen Eisenbahngemeinschaft hat demnach für das Grossherzogthum Hessen eine Besserung der Finanzen um über 3 000 000 ℳ. zur Folge gehabt.“ (Jahrg. 1899 d. Ztg. S. 378.)

Als der Gemeinschaftsvertrag geschlossen wurde, bestand für die Abschliessenden bereits seit vielen Jahren ein Vorgang dieser Art. Die Main-Neckarbahn — von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg — ist ein gemeinsames Unternehmen von Hessen, Preussen und Baden. Dieses Gemeinschaftsverhältniss hatte irgend welche Schwierigkeiten in der langen Reihe der Jahre nicht bereitet; es hatte vielmehr Hessen und Preussen zu dem grösseren Zusammenschluss ermuthigt. Das Unternehmen konnte aber in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1896 nicht aufgenommen werden, weil Baden mitbetheiligt war. Weitere Erwägungen zwischen den drei Staaten haben z. Zt. zu einem Abkommen geführt, dessen Ziel in den Nummern 4, 5 und 12 dieser Zeitung eingehend behandelt wurde. Sofern dieser Vertrag die Zustimmung der Landesvertretungen findet, darf man vielleicht hoffen, dass die Frage einer deutschen Eisenbahngemeinschaft in schnellerem Gange fortschreitet, als dies ehedem dem ersten Werden des Zollvereins beschieden war. Eine Beschleunigung dieses Ganges würde voraussichtlich eintreten, wenn die Bewegung aus dem Reichstag heraus begänne, wenn also dort ein Süddeutscher den Gedanken der deutschen Eisenbahngemeinschaft vertreten wollte, wie einst im Zollparlament der Abg. Völk der weiteren Einigung Deutschlands die Wege ebnete.

Berlin, im Januar 1902.

Dr. zur Nieden, Ober-Baurath a. D.

Eisenbahnen und Städteentwickelung.

Regierungsassessor Dr. Wächter behandelt in der „Zeitschrift des königlich sächsischen statistischen Büros“ in einem „Die sächsischen Städte im 19. Jahrhundert“ betitelten Aufsatze auch die Eisenbahnen in Bezug auf deren Einfluss auf die Städteentwickelung. Dem Gedankengang des Verfassers folgend, theilen wir das folgende daraus mit:

Welchen Einfluss die Eisenbahnen auf die Entwickelung der Städte ausgeübt haben und welche Vortheile für eine Stadt durch ihren Anschluss an das festländische Schienennetz zu erwarten stehen, sind zwar schon viel erörterte, allem Anschein nach aber noch lange nicht erschöpfend behandelte und beantwortete Fragen. So zweifellos sicher es ist, dass die rasche Entwickelung des Städtewesens im 19. Jahrhundert zum grossen Theil auf den Einfluss der Eisenbahnen zurückzuführen ist, so unbestreitbar erscheint auch die Thatsache, dass viele, namentlich kleinere Städte mit ihren Eisenbahnverbindungen nicht auf ihre Rechnung gekommen sind, und dass mancher kleinbürgerliche Krämer die vergangenen Zeiten der Abgeschiedenheit vom grossen Getriebe als die glücklicheren und wirthschaftlich besseren bezeichnet. Und fast jedes neue Bahnprojekt hat in den als Stationsort in Betracht kommenden Städten seine Freunde und Gegner; die einen erhoffen von der Bahn einen gewinnbringenden Fremdenverkehr, billige Kohlen- und Waarentransporte und allgemeinen geschäftlichen Aufschwung, die anderen befürchten, dass die Bahn zwar neue Ansprüche und Lebensbedürfnisse, aber nicht die Mittel zu ihrer Befriedigung bringen, dass sie ihre bisherigen Geschäftskunden nach den reicher ausgestatteten grossstädtischen Läden entführen werde, ohne neue Käufer als Ersatz für die ausgebliebenen herbeizuschaffen. Es ist auch verfehlt, den Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwickelung der Städte dadurch nachweisen oder gar schätzen zu wollen, dass man Vergleiche zwischen der Bevölkerungszunahme der Städte mit Bahnverbindung und der Städte ohne Bahnverbindung anstellt, denn bei dem Ausbau des Eisenbahnnetzes ist immer darauf Bedacht genommen worden, solchen Städten oder auch Landgemeinden Bahnverbindung zu verschaffen, bei denen ein Bedürfniss dafür vorhanden war, d. h. man hat immer die grösseren, entwickelungsfähigeren Städte an das Schienennetz angeschlossen. Zweifellos wären diese den übrigen Städten in Bezug auf Bevölkerungszunahme auch vorausgeeilt, wenn überhaupt keine Bahnverbindungen entstanden wären, wie ja auch verschieden entwickelungsfähige Städte unter denselben günstigen Bahnverbindungen nicht in demselben Verhältniss zugenommen haben. Ein treffendes Beispiel hierfür bieten zwei Städte an der Eisenbahnlinie Leipzig-Riesa-Dresden, die beide im Jahre 1838 Bahnverbindung erhalten haben, nämlich Wurzen und Dahlen. Bis zur Inbetriebnahme der Muldenthalbahn im Jahre 1877 standen beide unter dem fördernden Einfluss der Bahn Dresden - Riesa - Leipzig. Während nun das entwickelungsfähigere Wurzen in der Zeit von 1840 bis 1875 einen Bevölkerungszuwachs von 4 100 auf 8 165, d. i. um 4 065 Personen oder 99 % erhalten hat, ist die Bevölkerung Dahlens in derselben Zeit nur von 2 126 auf 2 714, d. i. um 588 oder 27,6 % gestiegen. Dieses eine Beispiel, dem zweifellos noch viele andere zugefügt werden können, lehrt, dass es ebenso ungerechtfertigt erscheint, starken Bevölkerungszuwachs ohne weiteres als die Folge guter Eisenbahnverbindung zu betrachten, wie auffallend langsames Wachsthum der Bevölkerung im wesentlichen auf den Mangel an Bahnverbindung zurückzuführen.

Welchen Einfluss vorhandene Bahnverbindungen auf die Entwickelung einer Stadt ausüben oder ausgeübt haben können, hängt zum guten Theil von ihrem wirthschaftlichen Charakter, von dem Erwerbsleben ihrer Bewohner ab. Städte mit lebhaftem Industrie- und Handelsbetrieb werden durch gute Bahnverbindungen in ihrer Entwickelung im allgemeinen mehr gefördert werden als Städte, deren Bewohner dem Handwerker- und Kleinbauernstande angehören, oder in die sich verhältnissmässig viele Rentner zurückziehen, um ihr Altentheil dort zu verzehren.

Nach dem Ziffernwerk der nachstehenden Tabelle kann sich der Leser selbst ein Urtheil darüber bilden, inwieweit der Anschluss an die Eisenbahn oder neue Eisenbahnverbindungen den Bevölkerungszuwachs der dort genannten sächsischen Städte beeinflusst haben.

Namen der Städte	erste Eisenbahnverbindung im Jahre	Bevölkerungszunahme in Prozenten				
		1875 bis 1880	1880 bis 1885	1885 bis 1890	1890 bis 1895	1895 bis 1900
Leipzig	1837	17,03	14,23	73,20	85,57	14,04
Dresden	1838	11,92	11,44	12,37	21,67	12,44
Bautzen	1846	19,04	6,08	16,66	10,05	9,91
Reichenbach	1846	12,92	10,97	17,34	13,58	0,84
Zittau	1848	10,07	3,30	9,39	10,79	9,91
Plauen	1848	22,02	22,15	9,71	17,41	33,88
Schandau	1850	6,11	— 4,67	0,25	— 2,09	5,41
Chemnitz	1852	21,63	16,50	25,39	15,88	16,45
Tharandt	1855	— 1,92	0,24	1,15	2,99	7,95
Markranstädt	1856	26,17	29,19	24,69	17,72	16,65
Meissen	1860	8,95	9,23	15,52	5,29	6,93
Freiberg	1862	8,01	6,33	7,07	1,15	3,03
Grossenhain	1862	8,36	4,52	3,41	0,72	0,38
Oelsnitz	1865	4,10	15,44	37,97	22,62	17,73
Adorf	1865	3,51	9,10	9,44	15,84	33,50
Grimma	1866	10,57	3,11	8,02	9,45	11,10
Leisnig	1867	3,55	0,04	8,60	— 2,37	2,81
Penig	1872	— 2,50	4,22	8,48	0,32	8,02
Pegau	1873	6,52	3,10	8,25	— 3,88	7,10
Dippoldiswalde	1882	4,70	1,63	1,81	— 2,15	4,64
Johanngeorgenstadt	1883	2,42	9,16	6,42	3,73	11,91
Königsbrück	1884	1,77	7,86	14,19	28,46	4,71
Mügeln	1885	2,16	— 3,53	2,31	5,32	10,62
Glashütte	1890	8,12	3,62	4,54	5,59	7,47
Jöhstadt	1892	3,81	— 0,64	— 1,98	3,42	— 2,63
Elterlein	1900	— 4,69	— 2,06	3,01	— 2,23	4,75
Grünhain	1900	— 3,39	1,46	0,98	3,54	20,19

Am Ausgange des 19. Jahrhunderts hatten im ganzen Königreiche Sachsen nur neun Städte noch keine Bahnverbindung, nämlich Augustusburg-Schellenberg und Callnberg in der Kreishauptmannschaft Chemnitz; Gottleuba, Liebstadt und Wehlen in der Kreishauptmannschaft Dresden; Kohren und Regis in der Kreishauptmannschaft Leipzig; Hartenstein und Wildenfels in der Kreishauptmannschaft Zwickau. Hartenstein ist nicht selbst Station, liegt aber in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Stein, so dass es schon jetzt zu den Orten mit Bahnverbindung gerechnet werden kann. Ebenso liegt Augustusburg so nahe dem Bahnhofe Erdmannsdorf, dass eine noch bessere Bahnverbindung dieser Stadt überflüssig erscheint. Aehnliches gilt von Callnberg (Bahnstation Lichtenstein) und Wehlen (Bahnstation Pötzscha). Kohren und Gottleuba werden demnächst, nachdem die Erbauung der Linien Frohburg-Kohren und Berggiesshübel-Gottleuba durch die Landstände bereits genehmigt ist, Bahnverbindung erhalten. Nachdem auch Wildenfels durch den in Aussicht genommenen Bau der Linie Wiesenburg-Wildenfels Anschluss an das Bahnnetz finden wird, dürfte es in Sachsen binnen kurzer Zeit kaum noch eine Stadt ohne Bahnverbindung geben.

Verbesserung des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 28. Februar d. J. eine an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichtete einschneidende und ausführliche Verfügung erlassen, welche die Aufstellung von Hilfszügen und Hilfsgeräthschaftswagen, Einrichtungen zum schleunigen Herbeirufen der Aufsichtsbeamten, Aerzte und Arbeiter sowie den Meldedienst bei Unfällen und die Arbeiten an der Unfallstelle behandelt, aus der wir nachstehend das wichtigste mittheilen.

Auf namentlich angeführten 75 Stationen des gesammten preussisch-hessischen Staatsbahnbereichs sollen zukünftig Hilfszüge, bestehend aus einem Geräthschaftswagen und einem Arztwagen, dauernd aufgestellt und lediglich zur Verwendung bei Eisenbahnunfällen zur jederzeitigen Benutzung bereit gehalten werden. Bei der Auswahl der Stationen ist davon ausgegangen, dass auf ihnen sich eine Betriebswerkstätte und unter Dampf befindliche Reservelokomotiven befinden sowie dass die erforderlichen Rettungsmannschaften und Aerzte in genügender Anzahl vorhanden sind. Die Vertheilung ist ohne Berücksichtigung der Direktionsgrenzen so vorgenommen, dass die Herbeiführung eines Hilfszuges zur Unfallstelle auf allen Strecken ziemlich gleichmässig in möglichst kurzer Zeit zu bewerkstelligen ist. Wegen der Beschaffung der Arztwagen, die mit sechs bis acht Tragbahren, Betten und allen zur ärztlichen Hilfeleistung nothwendigen Gegenständen ausgerüstet sind, soll noch besondere Bestimmung ergehen.

Für die Hilfszüge sind die besteingerichteten Geräthschaftswagen auszusuchen; die ausserdem noch vorhandenen Geräthschaftswagen sind an ihren Stationsorten zu belassen; sie dienen in erster Reihe zur Wiederherstellung der Strecke und Aufgleisung der Betriebsmittel infolge von Unfällen, bei denen Verletzungen von Personen nicht vorliegen.

Soweit von einzelnen Direktionen die Vermehrung der Geräthschaftswagen und ein Ersatz für veraltete als nothwendig erachtet wird, ist hiermit thunlichst unter Verwendung älterer dreiachsiger geeigneter Fahrzeuge unverzüglich vorzugehen; ebenso ist auch die Ausrüstung der Geräthschaftswagen in dem von den Direktionen angegebenen Umfange alsbald zu vervollständigen und dabei auf möglichst vollkommene Einrichtungen zur Beleuchtung der Unfallstellen in der Dunkelheit Bedacht zu nehmen. Soweit nicht bereits vorhanden, sind die Geräthschaftswagen mit Gasbeleuchtung, Luftdruckbremse und Dampfheizung auszurüsten; auch kann die Aufstellung von Gaskochern zur Bereitung von Erfrischungen in Betracht gezogen werden. Ob die Bereithaltung warmer Kleider für die Arbeiter während der kalten Jahreszeit im Wagen selbst oder auf der Station zweckentsprechend ist, ist zu prüfen.

Die Hilfszüge und Wagen unterstehen in der Regel der Maschineninspektion und der Betriebswerkstätte, die auch in erster Reihe berufen sind, sich an den Aufräumungsarbeiten zu betheiligen, während die Hauptwerkstätten bei grösseren Unfällen nach Bedarf mitzuwirken und Ersatzmannschaften zu stellen haben. Für jeden Hilfszug und Hilfsgeräthschaftswagen ist ein Beamter zu bestimmen, der für die gute Beschaffenheit der Fahrzeuge und Geräthe sowie für das Vorhandensein aller Geräthe und Materialien verantwortlich ist. Die Wagen sind zu verschliessen und zu plombiren und ein Schlüssel versiegelt auf der Station aufzubewahren. Aus den Wagen dürfen für andere Zwecke Gegenstände nicht entfernt werden. Nach jeder Benutzung und ebenso von Zeit zu Zeit sind Revisionen durch den Vorstand der Maschineninspektion und durch den Arzt vorzunehmen. Die zur Begleitung der Hilfszüge und Hilfsgeräthschaftswagen erforderlichen Beamten und Mannschaften sind ein- für allemal für diesen Zweck zu bestimmen. Soweit die erforderliche Anzahl von Arbeitern in der Betriebswerkstätte nicht vorhanden ist, sind andere geübte Werkstätten- oder Bahnarbeiter hinzuzuziehen. Sie sind mit den Einrichtungen der Wagen vertraut zu machen und in den bei Unfällen vorzunehmenden Arbeiten zu unterrichten; auch sind geeignete Arbeiter unter ärztlicher Anleitung im Samariterdienst auszubilden.

Mindestens zweimal im Jahre, darunter einmal zur Nachtzeit, ist eine unvermuthete Alarmirung der sämmtlichen hierzu berufenen Beamten, Aerzte und Arbeiter vorzunehmen und der Hilfszug, einschliesslich Lokomotive, mit sämmtlichem Personal bereit zu stellen, womit eine Uebung mit den Mannschaften im Rettungs- und Aufräumungsdienst zu verbinden ist.

Nach Bedarf sind den Hilfszügen Wagen zur Aufnahme von Mannschaften, Reisenden und Leichtverletzten beizustellen.

Auf den für Hilfszüge und Hilfsgeräthschaftswagen bestimmten Stationen sind die zum Theil bereits vorhandenen Fernsprechverbindungen unverzüglich so zu vervollständigen, dass unmittelbar nach Eingang einer Unfallmeldung von der Station aus die zur Begleitung erforderlichen Inspektionsvorstände, Aufsichtsbeamten, Mannschaften und Aerzte benachrichtigt werden können. Die Fernsprechverbindungen sind nicht nur nach den Büroräumen, sondern auch nach den Wohnungen der Beamten herzustellen. Bei den in fiskalischen Gebäuden wohnenden Arbeitern werden Alarmsignale genügen. Soweit Fernsprechverbindungen nicht ausführbar sind, sind Vorkehrungen zu treffen, dass die ein- für allemal bestimmten Beamten, Aerzte und Arbeiter jederzeit unverzüglich durch Boten benachrichtigt werden können. Sofern bei entfernt gelegenen Orten die Verwendung von Fahrrädern behufs Beschleunigung der Meldungen in Betracht zu ziehen sein würde, ist unter näherer Angabe der Verhältnisse und der durch die Beschaffung entstehenden Kosten zuvor noch zu berichten. Die Wohnungen aller für den Rettungsdienst bestimmten Personen sind in ein im Stationsbüro auszuhängendes Verzeichniss einzutragen. Nach Möglichkeit ist dahin zu streben, die für den Rettungszweck vorgesehenen Beamten und Arbeiter in staatseigenen Wohnungen auf dem Bahnhofe oder in dessen Nähe unterzubringen.

Die Direktionen sollen innerhalb 8 Wochen berichten, auf welchen der für Hilfszüge bestimmten Stationen Wohnungen noch zu erbauen sein möchten.

Wegen weiterer Ausbildung der Fernsprechverbindungen der Blockwärter und Bahnwärterhäuser mit der nächst gelegenen Station sowie wegen Anstellung von Versuchen mit Fernsprechverbindungen, die an der Unfallstelle herzustellen sind, wird besondere Bestimmung ergehen.

Der Meldedienst soll folgendermaassen geregelt werden: Die Zugführer erhalten Vordrucke zu Unfallmeldungen, in die die näheren Angaben über Zeit, Ort und Umfang des Unfalls, ob und wie viele Personen verletzt oder getödtet sind, oder ob nur Materialschäden oder Betriebsstörungen auf einem oder beiden Gleisen vorliegen, und sonstige Erläuterungen kurz, aber möglichst genau und bestimmt einzutragen sind. Nachdem der Zugführer oder dessen Stellvertreter die vorschriftsmässige Deckung eines verunglückten Zuges veranlasst und sich über die Art und Schwere des Unfalls Gewissheit verschafft hat, sendet er einen Bediensteten mit der ausgefüllten Unfallmeldung an den nächsten mit Fernsprecher oder Morseapparat versehenen Wärterposten. Der Wärter gibt sogleich die Unfallmeldung genau nach dem Wortlaut an die ihm ein- für allemal als Meldestelle bezeichnete Station weiter. Die Station, der genau bekannt sein muss, auf welcher nächst gelegenen Station ein Hilfszug oder ein Hilfsgeräthschaftswagen aufgestellt ist und welche Stationen hierfür bei weiterem Bedarf noch in Betracht kommen, fordert bei Verletzung oder Tödtung von Personen sofort den Hilfszug, anderenfalls den Hilfsgeräthschaftswagen an, wenn ein solcher überhaupt nothwendig erscheint. Bei besonders schweren Unfällen mit zahlreichen Verletzungen von Personen ist auch der zweitnächste Hilfszug anzufordern. Die am Stationsorte oder in benachbarten Ortschaften etwa ansässigen Aerzte und Samariter-

vereine sind in solchen, wie überhaupt in allen Fällen, wo schleunige Hilfe geboten erscheint, ebenfalls zu benachrichtigen.

Die Meldungen zur Anforderung der Hilfszüge sowie die Meldungen an den zuständigen Bahnmeister, Betriebsinspektor und Maschineninspektor sind mit der grössten Beschleunigung abzugeben. Sie haben den Vorrang vor allen anderen Meldungen, die nach der „Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen usw." zu erstatten sind.

Die Station des Hilfszuges alarmirt nach Eingang der Unfallmeldung sogleich die zur Begleitung ein- für allemal bestimmten Personen oder deren Stellvertreter und stellt mit der inzwischen herbeigeholten Personenzuglokomotive den Hilfszug zur Abfahrt bereit. Sofern die am Ort befindlichen Vorstände der Betriebsinspektion und der Maschineninspektion für den Bezirk, in dem die Unfallstelle belegen ist, nicht zuständig sind, befinden sie nach den Umständen, ob sie den Zug bis zur Unfallstelle selbst begleiten. Letzteres muss geschehen, wenn sie annehmen können, dass sie früher eintreffen werden, als die zuständigen Vorstände.

Wegen etwaiger Mitnahme von Trinkwasser, von Erfrischungsmitteln für Verletzte, von Winterbekleidungsgegenständen usw. ist von Fall zu Fall angemessen zu verfahren. Die Abfahrt des Hilfszuges muss unter allen Umständen bei Tage spätestens 30 Minuten, bei Nacht spätestens 45 Minuten nach Eingang der ersten Unfallmeldung auf der Station erfolgen. Falls bis dahin noch nicht alle Betheiligten zugegen sind, bestimmt der anwesende höchste Beamte, ob mit der Abfahrt des Hilfszuges noch zu warten oder ob für die später Eintreffenden ein besonderer Nachzug zu stellen ist. Bei jeder späteren Abfahrt des Hilfszuges ist zu untersuchen und klarzustellen, welche Ursachen die Verzögerung herbeigeführt haben und wie eine solche für die Folge zu vermeiden ist.

Die Hilfszüge haben den Vorrang vor allen anderen Zügen und dürfen durch diese in ihrer Fahrt nicht aufgehalten werden. Etwa vorliegende Züge sind nach telegraphischer Verständigung auf der nächsten Ueberholungsstation zurückzuhalten. Die Geschwindigkeit der Hilfszüge, die im übrigen mit der gebotenen Vorsicht zu befördern sind, ist unter Berücksichtigung der Strekenverhältnisse thunlichst hoch zu bemessen. Zur Beschleunigung wird es beitragen, wenn auf jeder Station für Hilfszüge ein Fahrplanskelett für alle in Frage kommenden Strecken ausgehängt ist, in das die Ankunft- und Abfahrtzeiten bei Anforderung des Hilfszuges sogleich einzutragen sind, worauf der Fahrplan an die in Frage kommenden Stationen telegraphisch mitgetheilt wird.

Bei Anforderung der Hilfsgeräthschaftswagen aus Anlass von Unfällen, bei denen keine Personen verletzt sind, ist in gleicher Weise zu verfahren, nur dass die Anforderung und Mitnahme von Aerzten unterbleibt.

Ueber die Arbeiten an der Unfallstelle wird folgendes angeordnet:

Alle an der Unfallstelle befindlichen Bediensteten, die nicht unbedingt zur Sicherung der Strecke, zur Bedienung der Lokomotive und zur Aufrechterhaltung des Nachrichtendienstes gebraucht werden, haben sich mit der grössten Bereitwilligkeit unter Benutzung der auf der Lokomotive, im Gepäckwagen und sonst vorhandenen Geräthe an den Rettungsarbeiten zu betheiligen, insbesondere für die Bergung verletzter und getödteter Personen zu sorgen, das Umsichgreifen von Feuer zu verhüten und soweit thunlich mit dem Freimachen der Strecke zu beginnen. Die Leitung dieser Arbeiten obliegt zunächst dem Zugführer oder dem zufällig anwesenden höheren Beamten bis zur Ankunft des zuständigen Betriebsbeamten oder dessen Vertreters. Nach Eintreffen des Hilfszuges obliegt dem höchsten maschinentechnischen Beamten die Leitung der Aufräumungs- und Bergungsarbeiten nach Benehmen mit dem höchsten betriebstechnischen Beamten über das hierbei zu beobachtende Vorgehen. Verschiedenheit der Meinungen darf unter keinen Umständen weder den Bediensteten, noch den Reisenden gegenüber zur Erscheinung kommen.

Der Minister beauftragt die Eisenbahndirektionen, diese Vorschriften unverzüglich auszuführen und die entstehenden Kosten aus den überwiesenen Mitteln zu bestreiten. Zugleich sind, soweit dies nicht schon geschehen ist, die für das Rettungswesen ein- für allemal bestimmten Personen auszuwählen und Verhandlungen mit geeigneten Aerzten, Krankenhäusern, Samaritervereinen usw. über ihre Betheiligung einzuleiten.

Die königlichen Eisenbahndirektionen in Berlin, Cassel, Münster i/Westf., Breslau und Altona werden beauftragt, unter Beachtung der vorstehend angegebenen und der sonst etwa noch in Betracht kommenden Gesichtspunkte eine allgemeine Dienstvorschrift etwa in Anlehnung an die schon bestehende Dienstvorschrift über das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen auszuarbeiten und durch die Hand der Eisenbahndirektion Münster i/Westf., die den Vorsitz führen wird, innerhalb 4 Wochen vorzulegen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen** kam, wie bereits in voriger Nummer erwähnt, unmittelbar nach dem Etat des Reichseisenbahnamts am 28. Februar im Reichstag zur Verhandlung. Nach einem kurzen Bericht des Abg. Müller-Sagan über die Verhandlungen der Budgetkommission, wonach mit Rücksicht auf die wirthschaftliche Gesammtlage die Einnahmen aus dem Personenverkehr nur um 500 000 ℳ. höher, die aus dem Güterverkehr um fast 4 500 000 ℳ. niedriger veranschlagt sind, als das thatsächliche Ergebniss des Jahres 1900, nahm der elsässische Abgeordnete Schlumberger (nl.) das Wort, um durch eine vergleichende Darstellung nachzuweisen, dass das Oberelsass im Verhältniss zum Unterelsass und namentlich zu Lothringen mit Eisenbahnen stiefmütterlich bedacht sei. Staatsminister v. Thielen gab zwar die Richtigkeit der angeführten Zahlen zu, wies aber darauf hin, einmal, dass in Lothringen Metz liege, und dass Lothringen Sitz einer sehr stark entwickelten Eisenindustrie sei, dass im Unterelsass Strassburg, das aus strategischen und Verkehrsrücksichten mit Eisenbahnen besonders reich bedacht sei, liege, dann aber, dass die Ausstattung des Landes mit Eisenbahnen auf Grund einer Verständigung mit der elsass-lothringischen Landesverwaltung erfolge, mit der jetzt wieder über ein Bauprogramm etwa für die kommenden 10 Jahre verhandelt werde. Er als Chef der Reichsbahnverwaltung könne die Neubauten nicht nach Gutdünken vertheilen; er habe sich nach der Auffassung der Landesverwaltung, ferner nach der sehr maassgebenden Auffassung des Kriegsministers, endlich nach der nicht minder maassgebenden Auffassung des Reichsschatzsekretärs zu richten. Er sei noch rechts und links, vorne und hinten gebunden. Er würde sich aber sehr freuen, aus dem Munde des Abg. Schlumberger in absehbarer Zeit einmal zu hören, dass seine fortwährenden und wirklich von allem Eifer für sein Land beseelten Ausführungen hier den richtigen Erfolg gehabt haben, und dass in den nächsten Jahren für das Oberelsass auch eine Erweiterung des Bahnnetzes möglich werde. Der pfälzische Abg. Leinenweber erwärmte sich für den Ausbau einiger pfälzischer Bahnen, insbesondere der Linie Pirmasens-Bitsch und Zweibrücken-Münzthal, berührte auch die Frage der Zukunft der pfälzischen Bahnen. In Bezug hierauf erwiderte ihm der bayerische Gesandte Graf v. Lerchenfeld, er wisse zwar nicht, was der bayerische Staat zum 1. Januar 1905, zu dem ihm das Recht des Erwerbs dieser Bahnen zustehe, zu thun gedenke, erwarte aber nach seiner persönlichen Ueberzeugung, dass der Staat von dem Rückkaufsrecht Gebrauch machen werde. Die Lösung eines Uebergangs der pfälzischen Bahnen an das Reich betrachte er und die Mehrzahl seiner Landsleute nicht als die „natürliche", wie es der Vorredner gemeint habe.

Abg. Riff (freis. Vgg.) sprach über die Personentarifreform; der preussische Eisenbahnminister solle nur, wie bei den 45 tägigen Rückfahrkarten, thatkräftig vorgehen, die anderen deutschen Verwaltungen würden ihm folgen. Seine Landsleute, die Elsass-Lothringer, seien bescheiden, sie erstrebten die allgemeine Herabsetzung der Tarife, erst in zweiter Linie die badischen Kilometerhefte. Diese Aeusserungen gaben dem Staatsminister v. Thielen Anlass, sich über den gegenwärtigen Stand der Personentarifreform zu äussern. Er halte eine solche nach wie vor für nothwendig, nicht aber eine irgendwie erhebliche Ermässigung der Fahrpreise. Man überschätze die Einträglichkeit des Personenverkehrs. Vielfach decken die Personenverkehrsausgaben die Einnahmen nicht, und da würde eine Vermehrung des Verkehrs durch Ermässigungen den Fehlbetrag nur vermehren. „Zu dieser Ueberzeugung sind schon eine ganze Reihe Bahnen gelangt, die, durch die Erfahrung gewitzigt, die bewilligten Ermässigungen wieder abschaffen und Erhöhungen einführen mussten. Nun finde ich: es ist nichts schlimmer im Verkehrsinteresse, als eine Erhöhung einführen zu müssen. Es ist jedenfalls sehr viel zweckmässiger, man bleibt in der historischen Entwickelung, die einmal die Tarife genommen haben, als dass man Experimente macht, einmal nach unten und dann wieder

nach oben." Der Minister kam weiter auf die erspriessliche Wirkung der 45tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten zu sprechen, durch welche die Aufhebung einer ganzen Reihe von Sonderkarten möglich gewesen sei; er erörterte die bekannte günstige Wirkung der Platzkarte auf die Befreiung der Schnellzüge vom Ortsverkehr und fuhr dann fort: „Die Reform der Personentarife nach der Richtung der Vereinfachung muss einmal kommen, und zwar in der Weise, dass man mit dem Schwamm über die ganze Tafel der jetzigen Fahrkarten hinüberfährt und künftig nur einfache Fahrkarten gibt zu einem Preise, der im grossen und ganzen weder eine Ermässigung, noch eine Vertheuerung herbeiführt, der aber dann wenigstens alle Klassen von Reisenden gleichmässig und gerecht behandelt. Wann das eingeführt werden kann, ist allerdings noch nicht abzusehen; das kann nur dann geschehen, wenn die Finanzverhältnisse des Staates und des Reiches es gestatten, wenn die Einbusse, die mit dieser Tarifreform immerhin verbunden sein wird, finanziell ohne Sorge überwunden werden kann. Auf diesen Weg weisen schon die 45tägigen Rückfahrkarten; denn ein Theil des Verlustes liegt schon in diesen; es ist zwar keine erhebliche, aber doch immerhin eine gewisse Einbusse damit verbunden gewesen."

Der Minister theilte dann einiges mit über die Stuttgarter Konferenz der süddeutschen Verwaltungen, zu denen auch die Reichsbahnen gehören. Man war einmüthig der Ueberzeugung, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Durchführung einer Tarifreform nicht angängig sei. Man habe sich auf den Entschluss beschränkt, einen Theil der Schnellzüge von dem Schnellzugzuschlage zu befreien, und zwar den Theil, der nicht dem eigentlichen internationalen Verkehr dient. Man habe sich weiter geeinigt, zu untersuchen, wie dem Vorortverkehr, dem Nahverkehr im eigentlichsten Sinne, gedient werden könne. Ein bestimmter Beschluss liege noch nicht vor; die Generaldirektion der Reichsbahnen sei beauftragt mit den thatsächlichen Ermittelungen, die naturgemäss der Entscheidung vorangehen müssen. Die Erleichterung des Nahverkehres beschränke sich jetzt auf Schülerkarten, Arbeiterwochenkarten, Abonnementskarten usw. Es frage sich, ob in dieser Beziehung noch eine weitere Erleichterung eintreten kann, und ob auch dem Nahverkehr die dafür entsprechenden Züge gegeben werden können ohne übergrosse Anspannung der finanziellen Kräfte des Reichs. Dies sei der Standpunkt, auf dem er, der Minister, stehe, nicht nur als Leiter der Reichseisenbahnen, sondern auch als preussischer Minister der öffentlichen Arbeiten.

Auf eine Anfrage des Abg. Dr. Roesicke (Kaiserslautern) erwiderte Minister v. Thielen, es seien drei Projekte angeregt worden zur Verbindung zwischen der Pfalz und Elsass-Lothringen: die Bahn von Pirmasens nach Bitsch, die Bahn von Zweibrücken nach Münzthal und die Bahn von Weissenburg nach Dahn. Von diesen Bahnen sei überhaupt nur eine Gegenstand von Verhandlungen mit der pfälzischen Verwaltung gewesen, die Bahn Zweibrücken-Münzthal. Die Verhandlungen haben aber nicht zu einem Ergebniss geführt, die beiderseitigen Ansprüche waren nicht miteinander zu vereinigen; bezüglich der Bahn Pirmasens-Bitsch sei eine Anregung der Pfalz bis jetzt nicht erfolgt, auch die elsass-lothringische Landesverwaltung habe sich für sie nicht interessirt; es gebe eine ganze Reihe anderer dringenderer Bahnbauten in Elsass-Lothringen. Die Bahn werde wohl auch einmal gebaut werden, aber es werde noch einige Zeit dauern. Jetzt fehlten auch alle Unterlagen.

Nach einigen kritischen Bemerkungen des Abg. Schrader (fr. Ver.), der die Nothwendigkeit der Tarifherabsetzung betonte, und einer vom Abg. Riff herbeigeführten Erörterung über die Lage der Hilfsschreiber und der Telegraphendiätare, welchen letzteren der Regierungsvertreter Geheimerath Glöckner einige Aussicht auf Anstellung eröffnete, wurde der Etat der Reichsbahnen mit der von uns in Nr. 19 S. 309 berichteten Absetzung und unter Annahme der beiden dort gleichfalls mitgetheilten Resolutionen in zweiter Lesung genehmigt. Die Petition, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Metz nach Waldwiese-Merzig a. d. Saar entweder über Ebersweiler oder über Endorf, wurde den verbündeten Regierungen zur Erwägung überwiesen.

— **Der preussische Gesetzentwurf über Aenderungen des Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen** und die Zwangsvollstreckung in diese vom 19. August 1895 ist dem Herrenhause zugegangen. Das bestehende Gesetz hat die Rechtsverhältnisse der Bahneinheiten geregelt. Soweit es Sonderrecht für Bahneinheiten enthält, ist es vom Bürgerlichen Gesetzbuch, von der Reichsgrundbuch-Ordnung und vom Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung unberührt geblieben. Dagegen sind die im Gesetze vom 19. August 1895 in Bezug genommenen Vorschriften des bisherigen Liegenschafts-, Grundbuch- und Zwangsvollstreckungsrechts durch die entsprechenden neuen reichs- und landesgesetzlichen Vorschriften ersetzt worden. Es ist deshalb schon bei Gelegenheit der Ausführungsgesetzgebung zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Gesetz vom 19. August 1895 im Interesse seiner praktischen Handhabung die spätere Anpassung an das neue Reichs- und Landesrecht in Aussicht genommen. Diese Aufgabe musste damals zurückgestellt werden, weil die Ausführungsbestimmungen zu den neuen Reichsgesetzen nicht abgeschlossen waren, und ausserdem der dem Reichstage vorliegende Gesetzentwurf, betreffend die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, eine baldige weitere Aenderung des Gesetzes vom 19. August 1895 erwarten liess. Nachdem inzwischen aus dem bezeichneten Entwurfe das Reichsgesetz vom 4. Dezember 1899 hervorgegangen ist, erscheint, wie die allgemeine Begründung sagt, der Zeitpunkt für eine Revision des Gesetzes vom 19. August 1895 gekommen. Der vorliegende Entwurf beschränkt sich hierbei auf die Anpassung des Gesetzes an das neue Reichs- und Landesrecht.

— **Lokomotivbestellungen.** Die Zahl der von der preussischen Eisenbahnverwaltung neu in Bestellung gegebenen Lokomotiven beträgt, wie wir unter Bezugnahme auf unsere in Nr. 14 S. 231 gemachten Angaben ergänzend mittheilen, 763. Davon sind 726 für bestehende Bahnen und 37 für Neubaulinien bestimmt. Die ersteren vertheilen sich auf die einzelnen Direktionsbezirke wie folgt: Essen 70, Berlin 50, Mainz 45, Erfurt 44, Altona 43, Elberfeld 40, Hannover 40, Breslau 40, Halle 38, Magdeburg 35, Köln 35, Cassel 30, Frankfurt a/M. 30, St. Johann-Saarbrücken 30, Danzig 27, Stettin 27, Kattowitz 25, Münster 25, Bromberg 20, Königsberg 17, Posen 15. Unter diesen Maschinen befinden sich 4/4-gekuppelte Güterzug-Verbundlokomotiven 157, 3/4-gekuppelte Güterzug-Tenderlokomotiven 141, 2/4-gekuppelte Schnellzuglokomotiven 115, 3/4-gekuppelte Güterzug-Verbundlokomotiven mit Krauss'schem Drehgestell 105, 2/4-gekuppelte Personenzug-Verbundlokomotiven 78, 3/4 gekuppelte Nebenbahn-Tenderlokomotiven 54, 2/4-gekuppelte Personenzug-Tenderlokomotiven mit vorderer und hinterer Laufachse 41, 2/3-gekuppelte Personenzug-Verbundlokomotiven 25 sowie 10 Hagans-Tenderlokomotiven. Von den für Neubaulinien bestimmten Beschaffungen sind bestimmt für die im östlichen Pommern und in Westpreussen kürzlich in Betrieb genommenen Strecken Bublitz-Pollnow, Carthaus-Lauenburg, Schöneck-Czerwinsk und Broddydamm-Deutsch-Eylau 14, für die Linie Gau-Algesheim-Münster a/Stein und die Mainzer Umgehungsbahn 5, für Falkenburg-Polzin 4, für Trompet-Cleve 4 und für Petersdorf-Ober-Polaun, für Lauterbach-Grebenhain, für Schandelah-Oebisfelde und für Worms-Gundheim je 2.

— **Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Im Jahre 1901 wurden bei dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse 924 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter sechs von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden 136 Anträge, genehmigt und durchgeführt bis zum Schlusse des Jahres wurde das Heilverfahren für 532 Lungenkranke (darunter drei Frauen) und 256 mit anderen Krankheiten behaftete Kranke (darunter vier Frauen).

Der Kostenaufwand für diese 532 Lungenkranke betrug bei 36 869 Verpflegungstagen 220 413 ℳ, in welchem Betrage 55 238 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 62 228 ℳ antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für Lungenkranke betrugen demnach 158 185 ℳ. Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 69,3 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,48 ℳ (ausschliesslich der Familienunterstützung). Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 428 verheiratheten Lungenkranken 129,97 ℳ. Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich der Familienunterstützung für einen Kranken 414,31 ℳ. Die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich für einen Kranken 116,97 ℳ. Die von der Pensionskasse zu tragenden Kosten für einen Lungenkranken betrugen demnach 297,34 ℳ.

Der Kostenaufwand für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 256 Kranken betrug bei 10 544 Verpflegungstagen 63 545 ℳ, in welchem Betrage 18 791 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 18 822 ℳ antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für andere Kranke betrugen demnach 44 723 ℳ. Auf einen solchen Kranken entfielen durchschnittlich 41,2 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,24 ℳ (ausschliesslich der Familienunterstützung). Letztere betrug durchschnittlich für jeden der 221 verheiratheten Kranken 85,03 ℳ. Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich der Familienunterstützung für einen Kranken 248,22 ℳ. Die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich 73,52 ℳ, so dass die von der Pensionskasse allein zu tragenden Kosten für einen Kranken 174,70 ℳ betrugen.

Nachweis der erzielten Erfolge.

A. Lungentuberkulose.

	1898	1899	1900	1901
Zahl der untergebrachten Kranken	217	354	429	532
ungeheilt entlassen	39	51	46	54
geheilt oder gebessert	178 = 82,03 %	303 = 85,59 %	383 = 89,28 %	478 = 89,85 %
1898 gestorben oder Invalidenrente erhalten	6			
Anfang 1899 noch erwerbsfähig	172 = 79,26 %			
1899 gestorben oder Invalidenrente erhalten	35	7		
Anfang 1900 noch erwerbsfähig	137 = 63,13 %	296 = 83,62 %		
1900 gestorben oder Invalidenrente erhalten	17	37	18	
Anfang 1901 noch erwerbsfähig	120 = 55,30 %	259 = 73,16 %	365 = 84,11 %	
1901 gestorben oder Invalidenrente erhalten	12	28	54	29
Anfang 1902 noch erwerbsfähig	108 = 49,77 %	231 = 65,25 %	311 = 72,49 %	449 = 84,40 %

B. Andere Krankheiten als Lungentuberkulose.

	1898	1899	1900	1901
Zahl der untergebrachten Kranken	109	150	215	256
ungeheilt entlassen	20	16	30	31
geheilt oder gebessert	89 = 81,65 %	134 = 89,33 %	185 = 86,05 %	225 = 87,89 %
1898 gestorben oder Invalidenrente erhalten	2			
Anfang 1899 noch erwerbsfähig	87 = 79,82 %			
1899 gestorben oder Invalidenrente erhalten	9	7		
Anfang 1900 noch erwerbsfähig	78 = 71,56 %	127 = 81,67 %		
1900 gestorben oder Invalidenrente erhalten	9	19	9	
Anfang 1901 noch erwerbsfähig	69 = 63,30 %	108 = 72 %	176 = 81,86 %	
1901 gestorben oder Invalidenrente erhalten	2	8	11	8
Anfang 1902 noch erwerbsfähig	67 = 61,47 %	100 = 66,67 %	165 = 76,74 %	217 = 84,77 %

— **Ueber die Mitbenutzung der Bahnhofsvorplätze durch Gemeinden und andere Betheiligte** hat der preussische Minister anlässlich eines zwischen der Stadt Frankfurt a/M. und der dortigen königlichen Eisenbahndirektion entstandenen Rechtsstreites sich dahin ausgesprochen, dass die Umwandlung der eisenbahnfiskalischen Bahnhofsvorplätze in öffentliche Plätze im Sinne des Wegerechtes nur ausnahmsweise ohne Schädigung der Eisenbahninteressen angängig sein werde. Auch dürfe den Anträgen von Gemeinden auf die Mitbenutzung der Bahnhofsvorplätze zu anderen Zwecken als zum Verkehre nach und von dem Bahnhofe — z. B. zu unterirdischen Leitungen, zu Strassenbahnanlagen oder auch zum allgemeinen öffentlichen Verkehre — immer nur unter Vorbehalt des Widerrufes und stets nur dann stattgegeben werden, wenn eine solche Einräumung nach sorgfältiger Prüfung zulässig erscheine. Zur Einrichtung besonderer Anlagen, wie Leitungen und Strassenbahngleise, sei stets die Genehmigung vorzubehalten. Durch die Einräumung eines Mitbenutzungsrechtes dürften den Gemeinden aber niemals auf Kosten der Eisenbahnverwaltung Vortheile zugewendet werden, auf welche die ersteren keinen rechtlichen Anspruch haben. Die Mitbenutzung eines Bahnhofsvorplatzes sei deshalb nur zu gestatten, wenn sich die Gemeinde zu Gegenleistungen verpflichte, die einerseits die von der Eisenbahnverwaltung übernommenen Aufwendungen und andererseits die der Gemeinde erwachsenden Vortheile angemessen berücksichtigten. Insbesondere sei darauf zu halten, dass die Gemeinden sich an den Kosten der Unterhaltung und Beleuchtung der Vorplätze entsprechend betheiligten oder für diese Betheiligung durch dritte — wie Strassenbahngesellschaften — die Gewähr übernähmen. Auch seien in den zu schliessenden Verträgen besondere geraume Fristen festzusetzen, nach deren Ablauf die ausbedungenen Gegenleistungen auf ihre Angemessenheit zu prüfen und zutreffendenfalls neu zu regeln seien. In gleicher Weise soll auch bei Anträgen einzelner Anlieger auf Einräumung besonderer Nachbarrechte verfahren werden.

— **Vom Betriebe der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn.** Es sind nun seit der Betriebseröffnung zwei Wochen vergangen und nur wenige Tage trennen uns von dem Zeitpunkt, da auch die am meisten dem Verkehrsbedürfniss entsprechende Weststrecke Potsdamer Platz-Zoologischer Garten dem Verkehr übergeben werden wird. Hoffentlich dauert es dann nur ganz kurze Zeit, bis auch der durchgehende Verkehr Zoologischer Garten-Hallesches Thor eröffnet wird, um dessen Willen allein ja das so rasch berühmt gewordene Gleisdreieck angelegt wurde. Erst dann wird auch die grosse Bedeutung der Hochbahn als Schnellverkehrsmittel in volle Wirksamkeit treten.

Gewiss lassen sich noch keine sicheren Berechnungen über das finanzielle Betriebsergebniss auf Grund der bis jetzt vorliegenden Erfahrungen anstellen, aber das kann schon jetzt gesagt werden, nachdem das blosse „Besichtigungs"-publikum in der Hauptsache dem regelmässigen Verkehrspublikum mehr und mehr Platz gemacht hat, dass sich das neue glänzende Verkehrsmittel sein Publikum rasch erobern wird. Namentlich in Berlin W. ist die Ansicht vielfach verbreitet, für die Oststrecke werde es an Fahrgästen fehlen; dem kleinen Mann, dem Handwerker, dem Arbeiter sei die Hochbahn zu theuer, Leute, die die II. Klasse benutzten, gebe es in jener Gegend überhaupt nicht. Wie irrig diese Anschauung ist, davon kann man sich leicht überzeugen, wenn man die Hochbahnzüge in den gewöhnlichen Tagesstunden zwar nicht gedrängt voll, aber in beiden Klassen immer angemessen besetzt sieht. Erwägt man, wie die Gewöhnung an das neue Verkehrsmittel vielfach aus den verschiedensten Gründen erst allmählich erfolgen kann, wie die Jahreszeit die denkbar ungünstigste ist, wie die bis jetzt eröffnete Strecke nur ein Bruchstück ist, das für sich allein zu bauen niemand in den Sinn gekommen wäre, so kann man wohl schon jetzt die bisherigen Ergebnisse, was die Zahl der Fahrgäste angeht, als durchaus zufriedenstellend bezeichnen.

Auch ausserhalb des reinen Personenverkehres hat sich die Hochbahn schon als sehr nützlich erwiesen; sie wird nämlich auch für den Postdienst lebhaft benutzt. Die bisher im Ortsverkehr unerreichte Schnelligkeit der Beförderung gibt Anlass, dass der Austausch der Briefsäcke zwischen einer Anzahl der Hochbahn benachbarten Postämter durch Begleitbeamte unter Benutzung der Hochbahn erfolgt. Auf diese Weise ist zwischen diesen Postämtern eine täglich neunmalige Verbindung hergestellt. Zu diesen gehören u. a. die wichtigen Postämter am Potsdamer, Anhalter und Görlitzer Bahnhof und das neue grosse Bezirkspostamt 61 am Tempelhofer Ufer, nahe dem Halleschen Thor. Die Briefbeförderung, die bisher durch Vermittelung des Briefpostamts erfolgte, wird so ganz erheblich abgekürzt. Die Postbeamten benutzen bei diesen Fahrten gewöhnliche Fahrkarten, für die nach § 42 des preussischen Kleinbahngesetzes nur die Hälfte des tarifmässigen Preises zu entrichten ist. Die Briefsäcke müssen unentgeltlich befördert werden.

Der Betriebsdienst der Bahn wickelt sich mit höchster Regelmässigkeit ab. Von den Beamten wird wenig gesprochen, der ganze Dienst ist so eingerichtet, dass der Befehl zur Abfahrt fast das einzige Wort ist, das man beim Betriebe zu hören bekommt. Alles regelt sich fast von selbst in ähnlicher Weise, wie man es längst bei der Berliner Stadtbahn gewohnt ist. Sehr günstig wirkt auf den raschen Verkehr der ein- und aussteigenden Fahrgäste, dass Bahnsteig und Wagenfussboden in gleicher Höhe liegen und dass die Thüren leicht rollende Schiebethüren sind, so dass es irgend einer Kraftanstrengung zum Betreten des Wagens nicht bedarf. Trotz des riesigen Andranges am ersten und zweiten Sonntag — am ersten wurden bekanntlich rund 70 000 Personen befördert und dafür rund 10 000 ℳ Einnahme erzielt, am zweiten Sonntag hat der Verkehr trotz ungünstigen Wetters etwa die Zahl von 53 000 Personen erreicht — war es möglich, den $2\frac{1}{2}$ Minutenverkehr der Züge fast durchweg aufrecht zu erhalten; die Aufenthalte auf den Zwischenstationen verlängerten sich wohl gelegentlich statt der beabsichtigten 15 Sekunden auf 20 bis 30, dafür dauerten sie aber auf den unbedeutenden Stationen oft nur etwa 10 Sekunden. Das Aus- und Einsteigen vollzog sich auffallend glatt, was allerdings sehr erleichtert wurde durch

den Umstand, dass von der grossen Mehrzahl der Fahrgäste die ganze Strecke befahren wurde, so dass ein gleichzeitiges Aus- und Einsteigen an dem stehenden Zuge vermieden wurde, da auf der Anfangsstation nur ein-, auf der Endstation nur ausgestiegen wird. Der Verkehr der Zwischenstationen, wo dieses gleichzeitige Ein- und Aussteigen stattfand, war nicht so stark, dass ein lebhaftes Gegeneinanderströmen stattfand. Das wird in Zukunft anders werden; namentlich wird nach unserer Ansicht die etwa in der Mitte der Bahn gelegene Station Hallesches Thor einen lebhaften Aus- und Einsteigeverkehr abzuwickeln haben. Wir glauben, dass ein vorzügliches Mittel zur Vermeidung des Gegeneinanderströmens eine Anordnung sein würde, die den Fahrgast anweist, den Wagen stets durch die hintere Thür in der Fahrrichtung zu besteigen und ihn durch die vordere Thür zu verlassen. Eine Gewöhnung des Publikums liesse sich durch Schilder mit der Aufschrift an den betreffenden Thüren: „Einsteigen" — „Aussteigen" erreichen; diese Schilder müssten natürlich beim Wechseln der Fahrrichtung ebenfalls ihre Aufschrift wechseln. Der Strom der Fahrgäste durch die Wagen würde sich dann immer in der Fahrrichtung bewegen. Da das Publikum der Hochbahn ein sehr ständiges sein wird, würde man sich an eine solche Anordnung sehr rasch gewöhnen. Nöthigenfalls könnte sie der bereits erschienenen Polizeiverordnung für den Betrieb noch nachträglich einverleibt werden, welche jetzt u. a. vorschreibt, dass die Fahrgäste ihre Plätze in den Wagen der ihnen nach der Fahrkarte zustehenden Klasse selbst zu wählen haben. Es würde sich aber sehr empfehlen, wenn auf den Bahnsteigen selbst durch entsprechend angebrachte Aufschriften, wie bei der Stadtbahn, den auf den Zug wartenden Fahrgästen bekannt gegeben würde, wo ihre Klasse — III. Klasse für Raucher oder Nichtraucher und II. Klasse — halten wird.

Aus dieser Polizeiverordnung ist sonst noch zu erwähnen, dass es verboten ist, einen in Bewegung befindlichen Zug zu besteigen oder zu verlassen oder auch nur dies zu versuchen. Ebenso verboten ist das unnöthige Verweilen auf den Bahnsteigen und auf deren Zugängen. In der II. Klasse und in den als Nichtraucherwagen kenntlich gemachten Wagen III. Klasse ist das Rauchen untersagt.

Die Betriebsbeamten der Hochbahn sind als Bahnpolizeibeamte vereidigt und anerkannt. Ihre tägliche Dienstzeit beträgt nicht mehr als $8\frac{1}{2}$–$8\frac{3}{4}$ Stunden, eingetheilt in zwei Schichten zu 4–$4\frac{1}{2}$ Stunden, zwischen denen eine Mittagspause von $3\frac{1}{2}$ Stunden liegt. Zwischen dem Dienstaustritt Abends und dem Dientantritt Morgens liegt sonach eine 12 stündige Ruhepause.

Das Berliner Publikum ist durchweg von den Fahrten und den Einrichtungen auf der Hochbahn sehr erbaut, was bei seiner bekannten kritischen Veranlagung viel sagen will. Die sichere, schnelle und elegante Beförderung, das Fehlen der ewigen Strassenbahnaufenthalte, die gute Lüftung und Erwärmung der Wagen, die angenehme Unterhaltung der stets neue Bilder bietenden Fahrt, das schnelle Anfahren, so dass man in wenigen Sekunden die Höchstgeschwindigkeit erreicht, alles das macht grossen Eindruck. Die Luft ist nicht nur in den Wagen, sondern — im Gegensatz zu dem peinvollen Qualm der Stadtbahnhöfe — auch in den Bahnhöfen, vor allem auf dem Unterpflasterbahnhof Potsdamer Platz, gut. Hoffentlich wird die Lüftung der Wagen auch im heissen Sommer ausreichen, da ausser den im Oberbau des Wagens befindlichen schmalen Klappen vor Kopf der Wagen noch zum Oeffnen eingerichtete Fenster vorhanden sind. Die Fensterscheiben müssen im übrigen wegen der Gefahr, die mit dem Hinausbeugen verbunden sein würde, fest sein.

Alles in allem steht unser Urtheil fest: Berlin hat in der Hochbahn jetzt das beste Stadtverkehrsmittel Deutschlands. Möchte nun seine Ausbreitung über die Stadt nur so rasch wie möglich vor sich gehen, vor allem der Stadtmittelpunkt bis zum Spittelmarkt und Alexanderplatz recht bald erreicht werden! Eine grosse Zukunft ist der Hochbahn dann sicher!

— D-Zug Berlin-Hamburg. Vom 1. Mai ab soll dieser D-Zug, welcher z. Zt. um 7 Uhr 20 Minuten Abends Berlin verlässt, mit erhöhter Geschwindigkeit laufen. Die 286 km lange Strecke wird jetzt in 3 Stunden 27 Minuten durchfahren. Vom genannten Tage ab verlässt der Zug indessen aus verkehrstechnischer Rücksicht Berlin erst 12 Minuten später (7.32) und trifft um 10.53 Uhr in Hamburg ein, mit einer Zeitersparniss von 11 Minuten.

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 28. Februar d. J. in 11 Arbeitstagen 168075 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15280 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 176133 und auf den Arbeitstag 16012 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 28. Februar d. J. auf den Arbeitstag 732 und im ganzen 8058 Doppelwagen oder 4,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 28. Februar d. J. 26038 Doppelwagen gegen 25524, in Oberschlesien 58040 Doppelwagen gegen 65757 und in den drei Bezirken zusammen 252153 Doppelwagen gegen 267414 und war demnach im Saarbezirk 514 Doppelwagen oder 2,0 % höher, in Oberschlesien 7717 Doppelwagen oder 11,7 % und in den drei Bezirken zusammen 15261 Doppelwagen oder 5,7 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Februar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 359397 Doppelwagen gegen 373268, im Saarbezirk auf 55612 Doppelwagen gegen 54439, in Oberschlesien auf 125663 Doppelwagen gegen 139510 und in den drei Bezirken zusammen auf 540672 Doppelwagen gegen 567217 und betrug demnach im Ruhrbezirk 13871 Doppelwagen oder 3,7 % weniger, im Saarbezirk 1173 Doppelwagen oder 2,1 % mehr, in Oberschlesien 13847 Doppelwagen oder 9,9 % und in den drei Bezirken zusammen 26545 Doppelwagen oder 4,6 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten beiden Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirk 733696 Doppelwagen gegen 781579, im Saarbezirk 114527 Doppelwagen gegen 116252, in Oberschlesien 255156 Doppelwagen gegen 299350 und in den drei Bezirken zusammen 1103379 Doppelwagen gegen 1197181 und ist demnach im Ruhrbezirk 47883 Doppelwagen oder 6,1 %, im Saarbezirk 1725 Doppelwagen oder 1,4 %, in Oberschlesien 44194 Doppelwagen oder 14,7 % und in den drei Bezirken zusammen 93802 Doppelwagen oder 7,8 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

— Pfälzische Eisenbahnen. In der am 5. d. Mts. stattgehabten Berathung des Etats der pfälzischen Eisenbahnen gab der M. „Allg. Ztg." zufolge Ministerpräsident Dr. Graf v. Crailsheim die ziffernmässig belegte Erklärung ab, dass ein Defizit für die nächsten Jahre nicht ausgeschlossen sei. Der Etat wurde daraufhin mit einem Zinszuschuss von 400000 ℳ. für die Finanzperiode bewilligt. Ueber die Petition der Bürgermeisterämter Kaiserslautern und Pirmasens um Verstaatlichung der pfälzischen Eisenbahnen ging der Ausschuss zur Tagesordnung über.

— Der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901. Steinkohlenversand. Aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden sind im ganzen 3409127 t gegen 3723134 t im Vorjahre abgefahren worden. Der Versand im Jahre 1901 ist sonach gegen 1900 um 314007 t oder 8,43 % gefallen. In den einzelnen Bezirken wurden verfrachtet: 1744575 t (gegen das Vorjahr — 202617 t oder 10,41 %) im Zwickauer, 1256998 t (— 62847 t oder 4,76 %) im Lugau-Oelsnitzer und 407554 t (— 48543 t oder 10,64 %) im Dresdener Bezirk.

Die Abnahme der Abfuhr vertheilt sich auf die einzelnen Bahnnetze wie folgt: a) nach den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen auf 233625 t, b) nach den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen auf 45641 t, c) nach übrigen nord- und mitteldeutschen Bahnen auf 2691 t, d) nach den bayerischen Staatseisenbahnen auf 29618 t, e) nach übrigen süddeutschen Bahnen auf 909 t, f) nach ausserdeutschen Bahnen auf 1523 t.

Braunkohlenversand aus Sachsen. Die Abfuhr bei 19 Stationen des sächsischen Bahnbereichs und 2 in Sachsen liegenden preussischen Staatsbahnstationen betrug im ganzen (ohne die von den beiden Stationen der preussischen Staatsbahn nach aussersächsischen Bahnen abgefahrene Menge) 376727 t gegen 406165 t im Vorjahre. Hiernach war der Versand im Jahre 1901 um 29438 t oder 7,25 % niedriger als im Vorjahre.

Braunkohlenversand aus Sachsen-Altenburg. Der Versand der betheiligten Stationen bezifferte sich auf 1619309 t, das sind 98456 t oder 6,47 % mehr als im Vorjahre. Es wurden verfrachtet in Meuselwitz 1303242 t, in Rositz 220617 t, in Rehmsdorf 37531 t, in Altenburg 32612 t, in Grossröda 24497 t, in Wuitz-Mumsdorf 620 t, in Paditz 190 t. Von der beförderten Gesammtmenge haben die Stationen des sächsischen Bahnbereiches 1158829 (im Vorjahre 1166698) t bezogen, während 460480 (354155) t nach fremden Bahnen versandt wurden.

Steinkohlenempfang (einschl. Durchfuhr) aus Schlesien. Die beförderte Menge betrug 587684 t, das sind 50756 t oder 7,95 % weniger als im Vorjahre.

Desgl. aus anderen Gebieten. Den sächsischen Staatsbahnen wurden zugeführt: 304843 t, das sind gegen das Vorjahr 186567 t oder 37,97 % weniger. Aus dem rheinisch-westfälischen Kohlenrevier kamen allein 250666 t, der übrige Theil bestand hauptsächlich aus böhmischen und englischen Steinkohlen.

Braunkohlenempfang (einschl. Durchfuhr) aus Preussen. Die Zufuhr betrug 595 635 t gegen 860 965 t im Vorjahre; sie ist demnach im Jahre 1901 um 265 330 t oder 30,82 % zurückgegangen.

Desgl. aus Böhmen. Im ganzen sind 4 145 048 t gegen 4 213 625 t im Vorjahre befördert worden. Sonach hat dieser Verkehr um 68 577 t oder 1,63 % abgenommen.

Gesammtverkehr. Die Beförderung von Kohlen aller Art betrug 11 038 373 t; davon kamen 4 301 654 t oder 38,97 (im Vorjahre 40,94) % auf Steinkohlen und 6 736 719 t oder 61,03 (im Vorjahre 59,06) % auf Braunkohlen. Dem Vorjahre gegenüber ist der Steinkohlenverkehr um 551 330 t oder 11,36 %, der Braunkohlenverkehr um 264 889 t oder 3,78 % und der Kohlenverkehr überhaupt um 816 219 t oder 6,89 % gefallen.

Im Durchschnitt wurden täglich befördert in den Monaten

Januar	34 379 t,	Juli	30 209 t,
Februar	32 974 „	August	30 006 „
März	31 148 „	September	30 889 „
April	28 527 „	Oktober	30 016 „
Mai	26 356 „	November	32 303 „
Juni	27 755 „	Dezember	28 560 „

Der Tagesdurchschnitt im Jahre 1901 betrug 30 242 t gegen 32 478 t im Vorjahre.

— **Mittheilungen über die Stuttgarter Personentarifkonferenz.** In der Sitzung der Budgetkommission des badischen Landtages machte Staatsminister v. Brauer am 28. Februar einige Mittheilungen über die Stuttgarter Eisenbahnkonferenz, die sich in der Hauptsache mit den oben mitgetheilten des Staatsministers v. Thielen decken. Das unmittelbare Ergebniss der Konferenz bezeichnete er als kein sehr wichtiges. Alle Verwaltungen seien darüber einig, dass man an eine Verbilligung der Personentarife in einer Zeit wirthschaftlichen Niederganges nicht herantreten könne. Doch haben sich die Verwaltungen über einige Punkte geeinigt; so sollen vom nächsten Sommerfahrplan an die lästigen Zuschlagkarten bei den Schnellzügen, die nicht dem internationalen Verkehr dienen, fortfallen. Ferner werde keine Verwaltung mit Tarifänderungen einseitig vorgehen. Das nächste, was erreicht werden könne, werde eine Verständigung über die Wagengestellung sein, die den gesammten Wagenpark der deutschen Bahnen als einen einheitlichen behandelt. Hierdurch werde für die Handelswelt wie für die Verwaltungen ein grosser Vortheil erzielt werden.

— **Bahnsteigsperre in Baden.** Die Budgetkommission des badischen Landtags erklärte sich in ihrer Sitzung vom 28. Februar einstimmig für die Einführung der Bahnsteigsperre, gab dabei aber der Erwartung Ausdruck, dass jede Belästigung des reisenden Publikums thunlichst vermieden werde.

— **Der badische Eisenbahnrath** hielt am 22. Februar d. J. seine 43. Sitzung ab, in der in Vertretung des verhinderten Staatsministers v. Brauer der Generaldirektor Staatsrath Eisenlohr den Vorsitz führte.

Der erste Punkt der Tagesordnung: „Mittheilung der Generaldirektion über den I. Nachtrag zum Verzeichniss der Ausnahmetarife“ gab Veranlassung zu Anträgen auf weitere Ermässigung der Frachten für rohe Steine und Cement, auf ausschliessliche Verwendung einheimischer Steine für Staatsbauten und frachtfreie Beförderung der Steine für Bauten der Eisenbahnverwaltung. Die Generaldirektion machte geltend, dass rohe Steine seit 1. August 1901 nach dem sehr billigen Rohstofftarif befördert werden und dass für Cement ein Ausfuhrtarif schon bestehe. Die Bestimmung der für Staatsbauten zu verwendenden Steine falle nicht in die Zuständigkeit des Eisenbahnraths, und der frachtfreien Beförderung von Steinen für Eisenbahnbauten ständen, abgesehen von anderen Bedenken, schon unumgängliche Rechnungsbestimmungen entgegen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung: „Fahrpreisermässigung für landwirthschaftliche Saisonarbeiter“ führte die Generaldirektion aus, dass die württembergische Staatsbahn in Erwägung begriffen sei, eine in Bayern und Württemberg für Hopfenpflücker bereits eingeführte Fahrpreisermässigung, die in der Gewährung des einfachen Personenzugfahrpreises III. Klasse für Hin- und Rückfahrt in III. Klasse der Personenzüge innerhalb 45 Tagen bestehe, auf alle landwirthschaftlichen Saisonarbeiter auszudehnen. Unter landwirthschaftlichen Saisonarbeitern seien solche Arbeiter verstanden, die während der Zeit der Ernte ihre Heimath zum Zweck des Aufsuchens von Beschäftigung in Gegenden mit vorzugsweise Landwirthschaft treibender Bevölkerung verlassen und nach Beendigung der Erntearbeiten wieder nach der Heimath zurückkehren. Es frage sich, ob Baden diese Fahrpreisermässigung auch einführen solle. Die angeordneten Erhebungen hätten ergeben, dass ein Zuzug solcher Arbeiter alljährlich auch in Baden beobachtet werde. Wünsche auf Einführung derartiger Fahrpreisermässigungen seien aber noch nicht aufgetreten. Es komme in Betracht, dass für Einzelreisende die 45 tägige Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten aufgekommen sei, grösseren Gesellschaften die Gesellschafts-Fahrpreisermässigung von 50 % zustehe und dass bei Führung durch Agenten der Gewinn wohl nicht den Arbeitern, sondern den Agenten zufallen würde. Die Beschäftigung überschreite meist 45 Tage, die Rückreise finde nicht immer vom Bestimmungsort der Hinreise aus statt und die Kontrole würde sich schwierig gestalten oder oberflächlich ausfallen. Endlich sei es unausbleiblich, dass die gleiche Vergünstigung auch von industriellen Arbeitern angestrebt würde, und nicht empfehlenswerth, einen neuen Ausnahmetarif im Personenverkehr zu schaffen. Die Generaldirektion nehme daher einen ablehnenden Standpunkt ein. Der Eisenbahnrath schloss sich einstimmig diesen Ausführungen an. Die Maassregel sei von zweifelhaftem Werth für die Landwirthschaft; nützlicher wäre eine Ermässigung des Tarifs für den Absatz von landwirthschaftlichen Erzeugnissen in den Städten, da der bestehende Ausnahmetarif für Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse im Abonnement den Interessen der Landwirthschaft nur wenig diene. Auch eine Fahrpreisermässigung für Gewerbe- und Handwerkervereine sei zum Besuch von Ausstellungen wünschenswerth. Die Generaldirektion wies demgegenüber auf die regelmässige Gewährung besonderer Fahrpreisermässigungen bei Ausstellungen und die Gesellschafts-Fahrpreisermässigung hin.

Zu Punkt III der Tagesordnung: „Berathung des Sommerfahrplans 1902“ führte die Generaldirektion aus, dass trotz des erheblichen und andauernden Verkehrsrückganges von einer Verminderung der Züge vorerst Abstand genommen worden sei; andererseits könne aber auch eine Zugvermehrung nicht eintreten. Wichtige Aenderungen bezögen sich auf erhebliche Verbesserungen der Verbindungen Wien-Karlsruhe-Paris (Wien ab 8.25 N., Paris an 10.55 N., Paris ab 10.40 N., München an 5.15 N., ab 9.30 N., Wien an 6.45 V.) sowie auf Schaffung neuer durchgehender Verbindungen Innsbruck-Ostende über Lindau-Radolfzell-Schwarzwald-Strassburg (Innsbruck ab 1.04 N., Ostende an 9.50 V., Ostende ab 4.57 N., Innsbruck an 6.20 N.). Nach eingehender Besprechung zahlreicher meist örtlicher Fahrplanbedürfnisse fand die Sitzung ihren Abschluss.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektor und Vorstand der Betriebsdirektion Dresden-Altstadt, Oberbaurath Andrae, ist seit 1. d. Mts. unter Belassung seines persönlichen Titels und Ranges als Mitglied in die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen versetzt. Die Leitung der Betriebsdirektion Dresden-Altstadt ist seit dem genannten Tage dem Betriebsinspektor Baurath Friedrich Bernhard Müller übertragen.

Oesterreich.

— **Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Das Eisenbahnministerium hat entsprechend dem Fortschritte der Vorarbeiten für den Bau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest sowie der Pyhrnbahn die bestandenen Trassirungsabtheilungen in Schwarzach, Klagenfurt, Assling und Windischgarsten aufgelöst und für die weitere Durchführung der restlichen Projektarbeiten sowie des Baues für die nachstehenden Linien mit Wirksamkeit vom 1. März 1902 „Eisenbahnbauleitungen“ errichtet und zwar: 1. für die Nordrampe der Tauernbahn, einschliesslich der Nordseite des Tauerntunnels (Linie Schwarzach-St. Veit-Böckstein) in Schwarzach im Pongau; 2. für die Nordrampe der Karawankenbahn, einschliesslich der Nordseite des Karawankentunnels nebst Flügel nach Villach (Linie Klagenfurt bezw. Villach-Bärengraben [Rosenbach]) in Klagenfurt; 3. für die Südrampe der Karawankenbahn sowie die Nordrampe der Wocheinerlinie, einschliesslich der Südseite des Karawankentunnels und des ganzen Wocheinertunnels in Assling und 4. für die Pyhrnbahn (Linie Klaus-Steyerling-Selzthal) in Windischgarsten.

Ferner gelangen zur Errichtung je eine Tunnelbauabtheilung: a) für die Nordseite des Karawankentunnels in Rosenbachthal, welche der Eisenbahnbauleitung in Klagenfurt unterstellt ist; b) in Birnbaum für die Südseite des Karawankentunnels und c) in Wocheiner-Feistritz für den ganzen Wocheinertunnel, welche letztere beiden Abtheilungen der Eisenbahnbauleitung in Assling unterstellt sind.

— **Oesterreichisch-sächsische Eisenbahnanschlüsse.** Von den fünf Lokalbahnlinien, bezüglich deren in dem vor einigen Jahren zwischen Oesterreich und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrage die Anschlussfragen geregelt worden waren, ist bisher nur eine Linie zur Ausführung gelangt, nämlich die Lokal-

bahn **Friedland-Hermsdorf**. Was die zweite hier in Betracht kommende Lokalbahnlinie **Nixdorf-Sebnitz** betrifft, so sind die Verhandlungen, welche zwischen der sächsischen Regierung und der böhmischen Nordbahn als Konzessionswerberin rücksichtlich dieser Lokalbahn seit längerer Zeit im Zuge sind, noch nicht zum Abschlusse gediehen. Sobald diese Frage geregelt sein wird, dürfte die finanzielle Sicherstellung dieser Bahn sowie der gleichfalls von der böhmischen Nordbahn angestrebten Lokalbahn **Zwickau-Gabel** ermöglicht werden. Hierbei dürfte sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" glaubt, auch die Gelegenheit bieten, die Frage des gleichfalls den Inhalt des vorerwähnten Staatsvertrages bildenden Anschlusses der Lokalbahn **Schluckenau-Sohland** zur Lösung zu bringen, sei es dadurch, dass die böhmische Nordbahn auch die Herstellung dieser Linie übernimmt, oder doch gegen die Konzessionsertheilung an die Gemeinde Schluckenau keinen Einspruch erhebt. Die auf das Zustandekommen einer Lokalbahn von **Rumburg** nach **Warnsdorf** gerichteten Bestrebungen der Interessenten sind allem Anscheine nach in der letzten Zeit ins Stocken gerathen, was wohl auf den Zusammenbruch der Elektrizitätsfirma Kummer, welche die Absicht hatte, als Konzessionswerberin aufzutreten und der seitens der Interessenten die Bauausführung zugedacht war, zurückzuführen sein dürfte. Bezüglich der fünften in dem besprochenen Staatsvertrage vorgesehenen weiteren Anschlusslinie **Rossbach-Adorf** sind die mit der sächsischen Regierung seit längerer Zeit wegen der Bedingungen der Einmündung dieser Lokalbahn in den Adorfer Bahnhof schwebenden Verhandlungen gleichfalls noch nicht zum Abschlusse gekommen, weil eine umfassende Umgestaltung dieses Bahnhofes geplant wird und die sächsische Regierung eine etwaige Einmündung vor durchgeführtem Umbau des Adorfer Bahnhofes nur als ein Provisorium gestatten will, wodurch das Baukonto der genannten Lokalbahn in empfindlicher Weise belastet würde.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Wie verlautet, ist die von der Verwaltung der Graz-Köflacher Eisenbahn bei dem Verwaltungsgerichtshofe überreichte Beschwerde gegen die von der Regierung verfügte Tarifherabsetzung dem Eisenbahnministerium vor wenigen Tagen behufs Erstattung der Gegenschrift übermittelt worden. Im Sinne der Vereinbarungen, welche in der am 7. Februar im Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Graz-Köflacher Eisenbahn abgehaltenen Besprechung getroffen worden waren, wird die Südbahn als betriebsführende Gesellschaft der Graz-Köflacher Eisenbahn die im einzelnen auf Grund der von der Regierung geforderten Tarifherabsetzung umgearbeiteten Tarife unter Wahrung des Rechtsstandpunktes der Graz-Köflacher Bahn in der zweiten Hälfte des März dem Eisenbahnministerium vorlegen, damit für den Fall, dass der Verwaltungsgerichtshof die Forderung der Regierung als berechtigt anerkennt, baldigst mit der Einführung der ermässigten Tarife vorgegangen werden könne.

— **Bau der bosnischen Bahnen.** Alsbald nach der bevorstehenden legislativen Erledigung des Gesetzes über die bosnischen Bahnen in den Parlamenten Oesterreichs und Ungarns dürfte mit dem Bau der in dem Gesetze vorgesehenen Hauptlinie von Sarajevo gegen das Limgebiet bei Uvac begonnen werden. Die Ausarbeitung der bezüglichen Einzelpläne ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, soweit gediehen, dass die Inangriffnahme des Baues der schwierigen Bauwerke — insbesondere der Tunnel —, deren Herstellung einen längeren Zeitraum erfordert und nicht beschleunigt werden kann, im Frühjahre, sobald die Witterung dies zulässt, mit Bestimmtheit zu gewärtigen ist. Behufs Deckung der Baukosten dürfte wohl bald zu der Finanzoperation geschritten werden, zu der die beiderseitigen Regierungen und Parlamente in dem Gesetze ihre Zustimmung gegeben haben.

— **Bahnbau Kirchberg an der Pielach - Maria-Zell.** In St. Pölten fand dieser Tage eine zahlreich besuchte Versammlung von Interessenten für den vorgenannten Bahnbau statt. Der Bahnbau erfordert 9 000 000 Kr., wovon das Land Niederösterreich 6 300 000 Kr. übernimmt. In der Versammlung wurde ein Ausschuss gewählt, welcher binnen vier Wochen die erzielten Stammaktienzeichnungen dem niederösterreichischen Landeseisenbahnamte zur Kenntniss bringen soll.

— **Verwendung von Schreibmaschinen.** Einzelne österreichische Eisenbahnverwaltungen, so u. a. die Südbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, haben sich veranlasst gesehen. Schreibmaschinen in grösseren Stationen zur Anfertigung von Frachtkarten in Verwendung zu nehmen. Der Erfolg war ein sehr günstiger, indem hierdurch nicht nur eine äusserst deutliche Ausfertigung der Frachtkarte erreicht, sondern auch eine Kostenersparniss erzielt wurde. Auch die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat in einzelnen grösseren Stationen mit der Anfertigung der Frachtkarten mittelst Schreibmaschine begonnen.

— **Förderung des Fremdenverkehres in den österreichischen Alpenländern.** Im Interesse dieses Verkehres finden im Eisenbahnministerium wiederkehrende Besprechungen mit Vertretern der Landesverbände für Fremdenverkehr in Tirol, Vorarlberg, Salzburg, Kärnten, Steiermark und Oberösterreich, des Verbandes der Kurorte und Sommerfrischen im Salzkammergute, des Fremdenverkehrsvereines in Trient und des tiroler Alpenhotelvereines sowie der Südbahngesellschaft und der Bozen-Meraner Bahn statt. Die letzte derartige Besprechung wurde am 17. Februar d. J. abgehalten, und machte hierbei der Vertreter des Eisenbahnministeriums zunächst Mittheilung über die von der Staatseisenbahnverwaltung für das laufende Jahr geplanten, unter Mitwirkung der Interessenten durchzuführenden Maassnahmen zur Hebung des Fremdenverkehres, insbesondere über die getroffenen Einleitungen, betreffend die Betheiligung des Eisenbahnministeriums an der diesjährigen österreichischen kunstgewerblichen Ausstellung in London. In der genannten Ausstellung wurde ein grösserer Raum dem Eisenbahnministerium zur Anbringung künstlerisch ausgeführter Ansichten der schönsten Punkte der österreichischen Alpenländer, zur Auflage von Reklameschriften sowie zur Einrichtung eines österreichischen Reisebüros überlassen. Weitere Schritte zur besseren Bekanntmachung der österreichischen Alpenländer im Ausland sind dahin gerichtet, wie im Vorjahr die hervorragendsten ausländischen Zeitungen zu veranlassen, besondere Korrespondenten nach den österreichischen Alpenländern zur Verfassung und Veröffentlichung verlässlicher Reiseberichte in den betreffenden ausländischen Zeitungen zu entsenden. Diese Mittheilungen wurden mit Befriedigung zur Kenntniss genommen.

Einer eingehenden Erörterung wurde die vom Eisenbahnministerium angeregte Herausgabe eines Reiseführers in russischer Sprache unterzogen. Ferner wurde über die von den betheiligten Ministerien eingeleiteten vorbereitenden Schritte zur Gründung eines Centralvereines zur Hebung des Fremdenverkehres in Oesterreich berichtet. Auch wurde von den Vertretern der Landesbehörde die Frage einer Reform der Fremdenverkehrsstatistik in Anregung gebracht.

— **Normaliensammlung des Eisenbahnministeriums.** Von der im statistischen Departement des Eisenbahnministeriums bearbeiteten „Sammlung der auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden sowie der ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen" ist der Jahrgang 1901 soeben erschienen. Er enthält neben den einschlägigen allgemeinen Gesetzen und Verordnungen u. a. den Wortlaut der im Jahre 1901 verliehenen 10 Konzessionen für Lokal- und Kleinbahnen, die erfolgten Aenderungen früherer Konzessionen, die genehmigten Statuten von Lokalbahnen sowie die durchgeführten Statutenänderungen, endlich das Verzeichniss der ertheilten Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten (Vorkonzessionen). Die Zahl derselben beläuft sich auf 94. Verlängert wurden 35 Vorkonzessionen.

— **Josef Krämer †.** Am 13. Februar d. J. verschied in Halle der Direktor des Technikums in Frankenhausen am Kyffhäuser, Josef Krämer, im Alter von 53 Jahren. Der Name des Verstorbenen ist mit der Gründungsgeschichte des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten untrennbar verknüpft. Er bekleidete die Stelle des Obmannes im Gründungskomitee und versah im ersten Klubjahre die Geschäfte eines Klubkassirers. Er war ursprünglich als Expeditor der Kaiser Franz Josefsbahn ausschliesslich im kommerziellen Eisenbahndienst thätig, warf sich aber später mit grossem Eifer auf das Studium der Elektrotechnik und wirkte erfolgreich in diesem Fache. Als im Jahre 1883 der zweite höhere Jahrgang der Eisenbahn-Fortbildungsschule eröffnet wurde, übertrug ihm der Verwaltungsausschuss die Lehrstelle für Elektrotechnik, welche er 7 Jahre versah. 1890 wurde Krämer Dozent am Polytechnikum in Dresden. In den letzten Jahren war er Leiter des Technikums in Frankenhausen.

Krämer war vielfach schriftstellerisch thätig. So schrieb er im Jahre 1884 den vierten Band der Hartleben'schen Bibliothek des Eisenbahnwesens (Repetitorium der Mathematik und Elektrizitätslehre). In den ersten Jahrgängen der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" erschienen zahlreiche die Elektrotechnik behandelnde Artikel aus seiner Feder. Während seiner Wirksamkeit in Deutschland veröffentlichte er einige grössere elektrotechnische Werke.

Sein Interesse für den von ihm mitbegründeten Klub österreichischer Eisenbahnbeamten bethätigte er anlässlich des 25 jährigen Jubiläums des Klubs durch Widmung von Freiplätzen an der von ihm geleiteten Anstalt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Verstaatlichungsfrage der Eisenbahnen in Frankreich.** Durch die neulichen Kammerverhandlungen, welche mit einem allerdings durch Wahlrücksichten beeinflussten Mehrheitsbeschluss zu Gunsten der Verstaatlichung endeten, hat die Erörterung dieser langjährigen Streitfrage in Frankreich zur Zeit wieder einmal grösseren Umfang und lebhafteren Ton angenommen. Bei einer Veranstaltung der Handelskammer von Bordeaux, der die Minister Millerand und Baudin beiwohnten, erklärte der Vorsitzende der Handelskammer, diese habe tapfer den Feldzug gegen den Rückkauf der Eisenbahnen eröffnet, und dabei seien ihr die Handelskammern Frankreichs fast einstimmig gefolgt. Handel und Industrie wollten überhaupt keine Monopole; würde Frankreich im wirthschaftlichen Wettstreit der Welt besser gerüstet dastehen, wenn alle Männer von Initiative eingereiht und „hierarchisirt" seien in einer neuen Armee von Staatsbeamten? Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin antwortete diplomatisch: „Sie sind, Herr Präsident, mit einer solchen Wärme für den Betrieb der Privatbahngesellschaften eingetreten, dass ich darin den Glauben an einen Grundsatz erkenne. Erinnern Sie sich jedoch der Geschichte des siebenten Eisenbahnnetzes. Sie lehrt uns, dass Umstände eintreten können, welche dem Staat die Nothwendigkeit auferlegen, die Eisenbahnen zu erwerben und selbst zu betreiben. Im Jahre 1879 forderte jedermann, und Bordeaux lauter als alle, den Rückkauf der Nebenbahnen, und verweigerte die Einverleibung des zurückgekauften Netzes in die Orleansbahngesellschaft. Hüten wir uns also, zu sehr leichthin vom Rückkauf der Eisenbahnen zu sprechen. Es ist eine Waffe, der man sich nur mit gutem Vorbedacht (à bon escient) bedienen soll, die man aber nothwendig in der Hand behalten muss bei den Gesellschaften, welche zu sehr gewöhnt sind, an die unbeschränkte Dauer eines ihnen vortheilhaften Systems zu glauben." In einem Bericht, welchen Minister Baudin aus Anlass der Errichtung eines Berathungsausschusses für die innere Schifffahrt dem Präsidenten der Republik erstattet hat, stellt er zugleich den Eisenbahnen ein gutes Zeugniss aus. Die Binnenschifffahrt habe zwar zugenommen, gewähre aber dem nationalen Verkehr noch nicht die Vortheile, welche der Staat ihm zu sichern glaubte. Während die Eisenbahngesellschaften bei ihrem Interesse, das Höchstergebniss auf den genehmigten Linien zu erzielen, nicht aufhörten, ihr Werkzeug zu verbessern und die Fortschritte des technischen und handelsmässigen Betriebes auszunutzen, sei auf den Schifffahrtswegen im Gegentheil der Betrieb altmodisch und das Material schlecht ausgenutzt geblieben.

In der Presse wird der Kampf in erster Linie von Paul Leroy-Beaulieu, dem alten Verfechter des Privatbahnsystems, und von dessen ebenso eifrigem Gegner Camille Pelletan betrieben. Aus einer Reihe von Artikeln, die ersterer im „Eclair" veröffentlicht, ist für uns besonders die Bezugnahme auf die deutschen Staatsbahnverwaltungen von Interesse, welche der Kammerberichterstatter eingehend behandelt und für die Verstaatlichung ins Feld geführt hatte, und deren gute Erfolge selbst Herr Leroy-Beaulieu nicht leugnen kann. So beschränkt er sich im wesentlichen auf den Versuch, nachzuweisen, dass die Verhältnisse in Deutschland und Frankreich gänzlich verschiedene seien und deshalb in einem Lande nützlich und erfolgreich sein könne, was dem anderen nicht tauge. Auf jeden Fall bleibt der Vergleich zu Gunsten der deutschen Staatsbahnen. Leroy-Beaulieu führt an, dass Deutschland viel dichter bevölkert sei als Frankreich und 105 Einwohner auf das Quadratkilometer zähle, gegen 72 in Frankreich. Weiter betont er: Die Roheinnahmen der deutschen Bahnen betrugen im Jahre 1899: 2432 Millionen Franken, die der französischen Bahnen (ohne Steuer) 1422 Millionen, also etwa 58 vom Hundert der deutschen; die Reineinnahmen aber machten in Deutschland 938 Millionen, in Frankreich 692 Millionen, d. i. 73 vom Hundert der deutschen aus. Letzteres nach ihm so glänzendes Ergebniss der französischen Bahnen will Leroy-Beaulieu um so höher anschlagen, als Frankreich selbst viel weniger Kohle habe als Deutschland. Wenn trotzdem die Staatsbahnanhänger in Frankreich sich darauf berufen, dass die französischen Privatbahnen weniger eintragen als die deutschen Staatsbahnen, so hält dem der französische Nationalökonom die für seine Landsleute wenig schmeichelhafte Bemerkung entgegen, dass die Unterschiede zwischen den Erträgnissen der französischen und der deutschen Post noch viel ungünstiger für Frankreich seien, obwohl beide staatliche Anstalten sind. Den Grund davon sieht er in den staatlichen Grundeinrichtungen und der eingelebten Disziplin in Deutschland.

„Deutschland," so führt er aus, „ist ein monarchisches Land, in dem die Autorität trotz des konstitutionellen Regiments, das von unserem zerfahrenen parlamentarischen Regiment grundverschieden ist, sehr stark geblieben ist. Die Verwaltung ist dort sehr stramm organisirt, geschützt vor allen äusseren Einmischungen. Ein Abgeordneter hat weder das Recht noch die Macht, einen Beamten abzusetzen, versetzen oder befördern zu lassen. Die Kammern der verschiedenen Staaten werden durch ein an den Census erinnerndes Wahlverfahren ernannt. In Preussen, sagte Herr v. Bismarck, kommen wir alle mit einem Waffenrock auf die Welt. Das wollte heissen: Wir haben alle den Geist der Manneszucht und der Unterordnung, die Achtung vor der Hierarchie. Mag man diese Umstände bewundern oder tadeln, so muss man zugeben, dass diese die deutschen Verwaltungen für gewisse Leistungen befähigen, um die es in den Händen der französischen Verwaltungen, die so zahlreichen, störenden äusseren Einflüssen unterworfen sind, sehr schlecht bestellt wäre."

Wenn Herr Leroy-Beaulieu das Staatsbahnsystem und seine Erfolge in anderen Ländern möglichst herabsetzt, so tritt ihm auch darin im einzelnen der Abg. Camille Pelletan, früherer Berichterstatter der Abgeordnetenkammer in Eisenbahnsachen, mit Belegen entgegen. Wir gehen darauf weiter nicht ein, können uns aber nicht versagen, aus einem der Artikel Pelletan's im „Matin" die Besprechung der Kostenberechnung betreffs des Postdienstes der Eisenbahnen hervorzuheben. Bekanntlich würden die Einnahmen der deutschen Staatsbahnen noch erheblich höhere sein, wenn sie ihre Leistungen für die Postbeförderung entsprechend bezahlt oder angerechnet bekämen. Pelletan führt aus: Die französischen Eisenbahngellschaften bewerthen auf 1200 Fr. für das Kilometer Bahnlinie den Preis des unentgeltlichen Dienstes, welchen sie der Post leisten. Die Paris-Lyon-Mittelmeer- und die Orleansbahn bewerthen ihn sogar auf 1400 Fr. Nun vergleiche man England, wo die Eisenbahngesellschaften weder staatlich unterstützt noch garantirt sind. Der Staat hat also dort unter den gewöhnlichen Bedingungen der sonst zwischen ihm und der Privatindustrie stattfindenden Verträge abschliessen müssen. Natürlich muss der Staat in England einen theureren Preis zahlen, weil er mehr Dienst verlangt, die Zahl der Briefe und Postvertheilungen grösser ist als in Frankreich. Thatsächlich gewährt gemäss den Ziffern des letzten Budgets (1901—1902) die englische Post den Eisenbahngesellschaften ungefähr 700 Fr. für das Kilometer, statt 1200 bezw. 1400 Fr., wie man schätzungsweise den Werth desselben Dienstes in Frankreich annimmt. Um „die Lügen mit dem Finger zu berühren", geht Pelletan ins einzelne. Die in Frankreich aufgestellte Statistik berechnet schätzungsweise den Preis für die Beförderung eines Postwagens auf 50 Cts. für das Kilometer und auf 25 Cts. den Beförderungspreis für eines der Abtheile II. Klasse, mit denen der Postdienst sich auf der Mehrzahl der Linien begnügt. Nun weist aber die amtliche Statistik nach, dass die Beförderung eines Fahrzeugs auf den Eisenbahnen durchschnittlich auf 12 Cts. für das Kilometer kommt, wenn man nur die Kosten annimmt, welche ein weiterer, an einen Zug angehängter Wagen verursacht (für „Beförderung", Abnutzung der Wagen und der Streckengleise), und auf 20 Cts., wenn man alle Kosten der Eisenbahngesellschaft, auch die dem Postdienst fremdesten, veranschlagt. Dieselbe Statistik nimmt ferner an, dass jeder einem Schnellzug angehängte Wagen durchschnittlich 30 Cts. für das Kilometer einbringt. Kann man nun ernstlich annehmen, sagt Pelletan, dass, wenn der Staat, der die Eisenbahnen genehmigt, mit den Gesellschaften unter regelmässigen Bedingungen abzuschliessen gehabt hätte, man die Kühnheit gehabt haben würde, ihm, dem besten Kunden, einen um 66 % höheren Preis abzuverlangen als die Gesammtheit des Publikums zahlt, und einen viermal so hohen Preis als die Selbstkosten der Wagenbeförderung? Nach weiteren Ausführungen schliesst Pelletan, es sei ein Skandal, dass die Statistik der öffentlichen Arbeiten immer noch Tabellen aufnehme, die nur eine „lange Lüge" seien. Damit würde doch keinem Menschen bewiesen, dass es vernünftig sei, in Frankreich den Eisenbahnaktien eine mittlere Dividende von 11 % zu gewährleisten und seit 20 Jahren dafür die 3 Milliarden ausgegeben zu haben, die man in den Ländern mit Staatseisenbahnverwaltung für das öffentliche Interesse verwende.

So sehr wir übrigens mit den Pelletan'schen Schlussansichten übereinstimmen, so können wir doch seine Theorie, dass die Selbstkosten der Postwagenbeförderung nur nach den durch Mehreinstellung eines Wagens in einen Zug entstandenen Mehrkosten zu berechnen seien, unmöglich für richtig anerkennen.

— **Erhöhung der Personentarife in Russland.** In Nr. 95 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichteten wir über Aeusserungen russischer Zeitungen, nach denen eine Erhöhung der Personentarife bei Reisen auf grosse Entfernungen in Aussicht stände. Weiter tauchte die Nachricht auf, dass die Erhöhung der Personentarife sich auf Entfernungen von über 3010 Werst (= 3210 km) beziehen würde und dass die Erhöhung vom 1./14. Juli d. J. zur Einführung gelangen sollte. Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten veröffentlicht nunmehr im Sbornik der Tarife Nrn. 1326 und 1333, dass genannte Erhöhung der Personentarife nicht am 1./14. Juli, sondern bereits vom 18. April/1. Mai d. J. zur Einführung gelangen wird.

Es wird somit zur Thatsache, was wir aus den in Nr. 95 dieser Zeitung angeführten Gründen nicht recht für möglich halten wollten. Da es sich aber hier um eine einschneidende Maassregel handelt, bei deren Durchführung die Grundsätze der Tarifreform vom Jahre 1894 in einem wichtigen Punkte wieder verlassen werden, so darf mit Bestimmtheit darauf gerechnet werden, dass das Finanzministerium sich in seinen amtlichen Pressorganen über den Gegenstand ausführlich äussern wird. Sobald das geschieht, werden wir nicht unterlassen, die amtliche Begründung dieser Maassregel ausführlich mitzutheilen.

Heute liegt uns nur der Erlass in der Nr. 1326 des Sbornik der Tarife vor (Nr. 6883). Danach sollen gemäss einer Verfügung des Tarifkomitees vom 5. Dezember 1901 die am 1. Dezember 1894 eingeführten Personentarife der I., II. und III Klasse, ebenso für das Gepäck bis auf eine Entfernung von 3 010 Werst einschliesslich unverändert weiter in Geltung bleiben. Für Entfernungen über 3 010 Werst aber wird dieser Tarif abgeändert, und sollen die tarifmässigen Zahlungen einschliesslich der sogenannten Staatssteuer in Zukunft folgendermaassen festgesetzt werden:

a) für die Beförderung von Reisenden I., II. und III. Klasse in allen Personenzügen — ausschliesslich solcher Schnell- und Kurirzüge, für deren Benutzung eine besondere Zuschlagzahlung bereits festgesetzt ist oder noch festgesetzt werden wird — soll der Fahrpreis für Reisen über 3 010 Werst in der Weise gebildet werden, dass zu dem Betrage des Fahrpreises für 3 010 Werst, nämlich

für I. Klasse	= 42,00 R.	für je	70	Werst	. 1,00 R.
„ II. „	= 25,20	„ „	70	„	. 0,60 „
„ III. „	= 16,80	„ „	70	„	. 0,40 „

zu zahlen sind und dass jede angefangene Zone von 70 Werst für voll in Anrechnung gebracht wird;

b) für die Beförderung von Gepäck der Reisenden I., II. und III. Klasse wird gleichfalls für je 10 Pfund zu dem Satze von 114,75 Kop. für 3 010 Werst je 1,50 Kop. für 10 Pfund und je 70 Werst erhoben, wobei gleichfalls eine angefangene Zone für voll in Rechnung gestellt wird.

Hiernach ist der oberste Grundsatz der Tarifreform vom Jahre 1894 verlassen, demzufolge der Fahrpreis billiger werden sollte, je weiter die Reise ausgedehnt wurde. Dieser Grundsatz wurde 1894 in der Weise praktisch durchgeführt, dass bei der 301. Werst eine Zoneneintheilung begann und für jede Zone der feste Satz von 20 Kop. für die III. Klasse zur Erhebung kam. Die Ermässigung auf weitere Entfernungen wurde dadurch herbeigeführt, dass die Zonen allmählich grösser wurden. Zu diesem Zweck wurden folgende Zonen festgesetzt:

301 bis 500 Werst	= 8	Zonen zu je	25	Werst
501 „ 710 „	= 7	„ „ „	30	„
711 „ 990 „	= 8	„ „ „	35	„
991 „ 1 510 „	= 13	„ „ „	40	„

Von der 1 511. Werst an ist jede Zone 50 Werst gross.

Da nun für jede Zone 20 Kop. erhoben wurden, so ergaben sich hieraus die Ermässigungen. Wenn vom 18. April/1. Mai d. J. ab die Zonen zu je 50 Werst bei 3 010 Werst aufhören und von der 3 011. Werst ab Zonen zu je 70 Werst beginnen, für die in der III. Klasse ein Reisender nicht mehr 0,4 Kop., sondern 0,571 Kop. und dementsprechend in der II Klasse statt 0,6 Kop. 0,857 Kop. und in der I. Klasse statt 1,0 Kop. 1,428 Kop. für jede Werst zu entrichten hat, so ist das eben eine sehr wesentliche Fahrpreiserhöhung, die nothwendig sein mag, die aber immerhin ein Abschwenken von dem bisher geltend gewesenen Grundsatze: je weiter die Reise, desto niedriger der zu zahlende Einheitssatz, bedeutet.

Wie wir einleitend bemerkt haben, hat das Finanzministerium amtlich noch nicht die Gründe auseinandergesetzt, die zu der Aenderung den Anlass gegeben haben, aber die St. Petersburger Zeitungen wollen aus guter Quelle erfahren haben, dass der Grund zum Verlassen des bewährten Grundsatzes der folgende gewesen ist.

Als der Tarif eingeführt wurde, hatte man mit Strecken zu rechnen, die 3 000 Werst nicht übersteigen, der niedrigste Satz stellte sich also auf 0,57 Kop., mit Abzug der Staatssteuer auf 0,5 Kop. für 1 Person und Werst. Mit Eröffnung des Verkehres auf der sibirischen Bahn hatte man mit Entfernungen zu rechnen, die 7 000 Werst übersteigen. Die Anwendung des Differentialtarifs auf diese weiten Strecken war verlustbringend, da die Betriebsunkosten der Eisenbahen sich auf 0,66 Kop. für 1 Person und Werst stellen. Es wurde demnach ein gebrochener Tarif eingeführt, der in der Weise gehandhabt wird, dass die Strecke bis Irkutsk für sich und die hinter Irkutsk nach Osten zu liegende Strecke gleichfalls für sich bezahlt wird. Dieses Verfahren ist für die Eisenbahnen vortheilhaft, doch schädigt es die Reisenden insofern, als der Fahrpreis vertheuert wird und die Benutzung von direkten Fahrkarten unmöglich gemacht ist. Die über Irkutsk hinaus Reisenden sind genöthigt, neue Fahrkarten zu kaufen und das Gepäck aufs neue aufzugeben. Die Unbequemlichkeit, die hierin liegt, wird mit dem Ausbau des asiatischen Schienennetzes noch fühlbarer werden. Da nun die Anwendung des bestehenden Tarifschemas auf grössere Entfernungen als auf 3 000 Werst für die Eisenbahnen mit zu grossen Verlusten verknüpft wäre und doch den Reisenden die Bequemlichkeit des direkten Verkehres gewährt werden soll, wurde im November des vorigen Jahres die Frage von der Abänderung des bestehenden Tarifschemas für grosse Entfernungen angeregt, und zwar wurde dafür eingetreten, dass der äusserste Satz nicht 0,4 Kop., sondern 0,66 Kop. für 1 Personenwerst betragen soll, da dieser letztere Satz mehr den Betriebsunkosten der Eisenbahnen entspricht.

Das ist angeblich der Grund für die Tarifänderung!

Weiter wissen die St. Petersburger Zeitungen aber auch schon zu melden, dass beschlossen worden ist, im Hinblick auf die hohen Betriebskosten die Zuschlagzahlungen für die Benutzung der Kurir- und Schnellzüge zu erhöhen, und zwar auf folgenden Bahnen: Nikolaibahn für die II. Klasse von 30 auf 40 % des Fahrpreises; Moskau-Kursk- und Kursk-Charkow-Ssewastopolbahnen II. Klasse von 15 auf 20 %; Weichselbahnen II. Klasse von 30 auf 40 %; Moskau-Brestbahn I. Klasse von 20 auf 30 %, II. Klasse von 20 auf 40 %; St. Petersburg-Warschaubahn I. Klasse der Expresszüge von 30 auf 50 %. Auf der Linie Tiflis-Baku der Trankaukasusbahn werden am 18. April/1. Mai d. J. Schnellzüge eingeführt werden; für ihre Benutzung wird eine Zuschlagzahlung erhoben werden in I. Klasse von 30 % und in II. Klasse von 40 %.

Wenn man die Erhöhung der Fahrpreise für weite Entfernung als durchaus gerechtfertigt bezeichnen muss, meint die „St. Petersburger Zeitung", so ist die Erhöhung der Fahrpreise für die Schnellzüge eine Maassnahme, die keineswegs den Beifall des reisenden Publikums finden kann, denn einmal ist die Schnelligkeit der „Schnellzüge" gar nicht eine so grosse, dass sie Zuschlagzahlungen rechtfertigen könnte, dann aber empfindet die Geschäftswelt die Zuschlagzahlungen, welche den billigen Tarif von 1894 fast aufheben, schwer.

Ob sich diese Maassregeln bewähren werden, bleibt zunächst noch abzuwarten; gewiss ist, dass die russischen Eisenbahnen bei den niedrigen Sätzen keine Seide gesponnen haben. Aber ob der Weg ein glücklich gewählter ist, um die Einnahmen merklich zu erhöhen, ist eine ganz andere Frage, auf die erst die Zukunft die Antwort geben wird.

— **Warschau-Kalischer Eisenbahn.** Nach dem vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten bestätigten Plane wird das Betriebsmaterial der im Bau begriffenen Warschau-Kalischer Eisenbahn, wie die „St. Petersburger Zeitung" berichtet, in der ersten Zeit aus 7 Personenzug- und 25 Güterzuglokomotiven, 30 Personenwagen aller drei Klassen und 930 bedeckten Güterwagen sowie 230 Plattformwagen bestehen. Der gesammte Bestand wird von russischen Fabriken, ohne Betheiligung ausländischer, geliefert.

Die Russen rüsten sich hiernach, namentlich soweit der Güterverkehr in Betracht kommt, auf einen lebhaften Waarenaustausch. Man darf auch darauf rechnen, dass ein solcher eintreten wird, wie wir das schon früher auseinandergesetzt haben. Soweit uns aber bekannt ist, fehlen zunächst noch die Grenzbahnhöfe, auf denen der Austausch vor sich gehen müsste. Im gegenseitigen Interesse und um den Verkehr schlank abwickeln zu können, muss gehofft werden, dass auch diese noch schwebende Frage bald glücklich gelöst werden möge, was scheinbar den Russen um so weniger Schwierigkeiten bereiten kann, als ja bereits seit etwa 50 Jahren Erfahrungen in Wirballen und Eydtkuhnen vorliegen, die, soweit bekannt, allseitig zu guten und befriedigenden Ergebnissen geführt haben. Wenigstens hat sich der Grenzverkehr dort gut entwickelt. Es ist daher nicht verständlich, warum die russische Regierung, wie russische Zeitungen melden, den Wunsch hat, von der Grenze weitab nach Kalisch den Umschlagsbahnhof zu verlegen.

Fremde Welttheile.

— **Ueber den Fortgang des Baues der Usambara-Eisenbahn** wird im „D. Kol.-Bl." berichtet: Anfangs dieses Jahres hatte die Gleisspitze Kilometer 77 erreicht — 7 km diesseits Korogwe (Kilometer 84) — und die Bauleitung hofft Anfang dieses Monats mit dem Gleisbau Korogwe erreicht zu haben. Die Ende September 1901 erreichte Niussy-Station (Kilometer 69) ist alsbald dem öffentlichen Verkehre in gleicher Weise zugänglich gemacht worden, wie bisher die Station Bombuera (Kilometer 50,5). Neuerdings laufen neben den täglich verkehrenden Materialzügen wöchentlich Morgens zwei durchgehende Züge von Tanga nach Niussy und kehren denselben Abend nach Tanga zurück. Ein Arbeitermangel lag auch ferner nicht vor, da nur noch wenig Unternehmer auf der Strecke

thätig waren. Ein Theil der früheren Bahnarbeiter (namentlich Waniamwesi) hat sich beiderseits der Bahn angesiedelt und Schamben angelegt. Diese Ansiedler würden für den Fall der Fortsetzung des Bahnbaues nach Mombo einen guten Arbeiterstamm bilden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 11. Februar d. J. theilte der Vorsitzende, Wirkliche Geheime Oberbaurath Streckert, u. a. mit, dass der Verein seinem Mitgliede, dem Staatsminister v. Thielen, zu dessen 70. Geburtstage ein Glückwunschschreiben übermittelt habe. Aus dem Bericht über die Prüfung der Jahresausgaben ist hervorzuheben, dass die Zinserträge des etwa 28 000 ℳ. betragenden Vereinsvermögens mit einem Theile der laufenden Einnahmen zur Prämiirung der vom Verein gestellten Preisaufgaben verwendet werden.

Eisenbahnbauinspektor Fränkel aus Guben hielt einen Vortrag über: „Dampflokomotive und Schnellverkehr." Er führte etwa folgendes aus:

Die Einführung elektrischen Betriebes auf Vollbahnen wird häufig wegen der zu erwartenden wirthschaftlichen Vortheile empfohlen, die man sich insbesondere durch die in grossen Kraftwerken billig herzustellende Kraft verspricht, die nach Umwandlung in Elektrizität und Leitung nach den betreffenden Bahnlinien zur Zugförderung nutzbar gemacht werden soll. Hierbei entstehen selbstverständlich Kraftverluste, die ein solches Maass erreichen, dass die Krafterzeugung in der Lokomotive bereits eine etwas günstigere wird; dieses Verhältniss vergrössert sich aber wesentlich zu Ungunsten elektrischen Betriebes, weil die vom Betriebe bedingten langen Züge, die sich nicht gleichmässig über die Tagesstunden vertheilen, sehr grosse Kraftschwankungen im Gefolge haben, denen die elektrische Uebertragung weder wirthschaftlich noch technisch gewachsen ist. Bestehende Fahrpläne einer stark befahrenen Bahn weisen Schwankungen im Kraftbedarf von 1 200 bis 6 000 PS auf; es lassen sich auf solchen Linien kaum mehr kleinere Züge fahren, da die Zugfolge schon eine dichte ist und auf den Bahnhöfen für Rangirzwecke gewisse Zeit bleiben muss, auch die Stationsbeamten für die Betriebs- und Sicherheitsvorrichtungen die nöthige Zeit und Musse haben müssen, wenn nicht Unfälle eintreten sollen. Ist die Wirthschaftlichkeit elektrischer Bahnen aber eine ungünstige, so bleiben, abgesehen von der schon der Beseitigung nahen Rauchplage, nur noch ungünstige Eigenschaften der elektrischen Bahnen übrig, vor allem die besonders in Kriegszeiten verhängnissvolle Abhängigkeit von den elektrischen Drahtleitungen. Auch im Auslande, z. B. Amerika, wo man von jeher für elektrische Vollbahnen schwärmte, ist eine starke Ernüchterung eingetreten; so ist die wohl älteste elektrische Linie der Pennsylvaniabahn wieder mit Dampfbetrieb versehen worden. Auch für den „elektrischen Schnellverkehr" ist wenig Aussicht vorhanden, da die Kraftverluste hier wegen der grossen erforderlichen Kräfte besonders gross und kostspielig, die Motorwagen sehr schwer und ebenfalls theuer sind und endlich, wie theoretisch und praktisch nachgewiesen, die Betriebssicherheit wegen der Zerstörung des Oberbaues eine geringe ist; der elektrische Betrieb würde für Vollbahnen bei der heutigen Technik einen Rückschritt bedeuten. Viel günstiger nach allen Richtungen verhält sich die für Schnellverkehr ausgerüstete Dampflokomotive, welche ausserdem den Vortheil bietet, mehrere Wagen auf einmal zu befördern, was beim Bahnbetriebe erforderlich ist. Will die Elektrotechnik die Bahn erobern, so muss sie bei den ländlichen Nebenbahnen anfangen, wo kleinere Kräfte erforderlich sind und wo, zur Verbilligung der Krafterzeugung, aus den Kraftwerken die gerade nach dieser Richtung nothleidende Landwirthschaft der Umgegend mit Kraft für die verschiedenen Maschinen und für das elektrische Pflügen versehen werden müsste. Die Wichtigkeit dieser Maassregel erhellt daraus, dass nach einer im Landwirthschaftsministerium angestellten Untersuchung durch Einführung der Tiefkultur der gesammte Getreidebedarf Deutschlands im Lande gedeckt werden könnte.

Bei diesen ländlichen Kraftwerken wäre auch die Möglichkeit vorhanden, die bisher zu wenig ausgenutzten Wasser- und Windkräfte in einem einheitlichen elektrischen Sammelnetze zu verwerthen und so die Unkosten zu Gunsten der Landwirthschaft und der Nebenbahnen weiter zu verbilligen. Hierzu wäre freilich die Bildung einer „Studiengesellschaft" erforderlich, um die Grundbedingungen für ein solches Unternehmen festzulegen. Was uns die Sonne des Nordens versagt, das muss durch die Anwendung der Naturwissenschaften einigermaassen ausgeglichen werden. Hier ist der Platz für die Elektrotechnik; wären dagegen die elektrischen Bahnen zuerst erfunden worden, so hätte man die frei und unabhängig von einem Kraftwerk die Welt mit Kultur überziehenden Dampflokomotiven als grösste Erfindung des Jahrhunderts gepriesen.

Den Ausführungen des Vortragenden gegenüber betonte Geheimer Baurath Lochner die volle wirthschaftliche und technische Berechtigung der Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen und empfahl, an die Lösung der Frage weniger mit hypothetischen Betrachtungen, als vielmehr, wie es die Gesellschaft gethan, mit praktischen Versuchen heranzutreten.

Hierauf sprach Ingeniör Joh. Zacharias über „sprechende Photographien". Aus dem Vortrage ist folgendes zu erwähnen: Eine Bildersprache ist wohl allgemein bekannt, auch die Sprechmaschinen, welche auf mechanischem Wege wirken; aber dass eine völlig ebene Photographie auch sprechen könne, ist neu und eine Erfindung des 20. Jahrhunderts. Nachdem 1877 Edison seinen Phonographen und Berliner das Grammophon erfunden hatten, stellte 1880 Professor Beil das Photophon her, das eine Telephonie ohne Draht mit Hilfe des lichtempfindlichen Selens darstellt. Professor Simon erfand 1895 die sprechende Bogenlampe, deren Einrichtung und Schaltung später noch von Duddel und Ruhmer vereinfacht wurden. Damit war die Möglichkeit der Photographie von Schallwellen gegeben, die sich auf einem schnelllaufenden, lichtempfindlichen Bande wie beim Kinematographen im sogenannten Photographophon herstellen lassen. Diese Licht- und Schattenstreifen enthaltenden Bilder lässt Ruhmer zwischen einer Bogenlampe und einer Selenzelle fortlaufend sich bewegen, wobei in einem Telephon Stromschwankungen entstehen, die man als Schallwellen wieden vernehmen kann. Diese sprechenden Bilder sind viel geeigneter zur genauen Wiedergabe von Lauten als die Sprechmaschinen, da elektrische und Lichtwellen kein störendes Geräusch verursachen, wie z. B. der Membranstift im Phonographen.

Sodann wies noch Oberstleutnant a. D. Buchholtz auf die grosse Zahl von Unglücksfällen hin, welche noch immer beim Besteigen und Verlassen der elektrischen Strassenbahnwagen vorkämen, und den Unfall, der in jüngster Zeit den Professor Virchow dabei betroffen habe, wobei er die Frage aufwirft, ob sich nicht durch zweckentsprechende Aenderungen in der Einrichtung der Wagen dieser Uebelstand beseitigen oder doch die Unglücksfälle vermindern liessen. Er sprach mit Bezugnahme auf die Einrichtung der seit mehr als 30 Jahren in Berlin verkehrenden Omnibusse die Ansicht aus, dass die seitlichen Zugänge zu den Strassenbahnwagen vielfach die Schuld an den Unglücksfällen trügen. Einerseits verleiten sie das Publikum, die Wagen während der Fahrt zu besteigen und zu verlassen und die damit verbundenen Gefahren zu unterschätzen, andererseits würden die seitlich herantretenden Fahrgäste in verkehrsreichen Strassen durch die vorbeifahrenden Wagen in hohem Grade gefährdet. Diese Gefahren würden sich vielleicht durch Verlegung des Aufganges nach den Schmalseiten, wie beim Omnibus, vermeiden lassen; die vordere Plattform würde dann nur von vorn betreten werden können und damit ein Auf- und Absteigen während der Fahrt ausgeschlossen sein. Diese Aenderung hätte den weiteren Vortheil, dass statt des sehr schmalen seitlichen Trittes die Aufgänge zu den hohen Wagen mit bequemen, bis nach unten reichenden Treppen versehen werden könnten. Die bisher in der Vorderwand untergebrachten Schaltapparate könnten in der festen rechten Seitenwand untergebracht werden, wodurch Raum für den Aufgang in der Mitte gewonnen würde. Eine nach vorn ausgebogene Treppe mit festem Geländer gestatte ein bequemes Besteigen der Wagen, in gerader Richtung auf die Thüre des Innenraumes, während das Einsteigen von der Seite meist durch die auf der hinteren Plattform Stehenden erschwert würde. Bei Benutzung von Anhängewagen würde allerdings beim vorderen Wagen das Besteigen von der Seite beibehalten werden müssen, es liesse sich aber eine Verbindung beider Wagen, ähnlich der in den D-Zügen, zur bequemen Vertheilung der Mitfahrenden herstellen. Auch die Gefahr des Ueberfahrenwerdens dürfte auf diese Weise verringert werden. Während sich bisher der von einem daher kommenden Wagen Ueberraschte einer 1,5 m hohen festen Wand gegenüber sah, die ihm keinen Anhalt bot, würde er sich dann durch einen Sprung auf die Treppe retten können, keinesfalls aber würde er Gefahr laufen, überfahren oder unter die vordere Plattform gequetscht zu werden. Die Versammlung beschloss, auf die angeregte wichtige Frage später zurückzukommen.

In üblicher Abstimmung wurden in den Verein aufgenommen als einheimische ordentliche Mitglieder die Herren Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor C. Schwarz, Betriebsdirektor Ad. Liebmann, Ober- und Geh. Baurath Alfr. Goepel, als auswärtige ordentliche Mitglieder die Herren Professor H. Wegele in Darmstadt und Ingeniör Charles O. Gleim in Hamburg.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die Haltestelle Schönsee Stadt ist am 14. Februar d. J. für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Verladung von Vieh an anderen als an den vom zuständigen Landrath festgesetzten Tagen bedarf der Genehmigung des Landrathes.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 74 vom 25. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerischen Bundesbahnen, die Gotthardbahn sowie die französischen Verwaltungen (Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn), betreffend Antrag der französischen Staats- und Südbahn wegen Theilnahme an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 28. Februar d. J.).

Nr. I 81 vom 19. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr. II 58 vom 25. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Kuppeln der Wagen (abgesandt am 4. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen:
Borszczow-Iwanie puste am 1. März l. J.,
Borki wielki-Grzymalow am 1. März l. J.

Wien, am 4. März 1902. (661)
Der Direktor.

2. Güterverkehr.

Der Umschlagsverkehr in Cosel-Oderhafen ist wieder eröffnet.

Kattowitz, den 4. März 1902. (662)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Wasserumschlagstellen in Breslau-Oderhafen, Pöpelwitz und Maltsch-Oderhafen werden am 6. März eröffnet.

Breslau, im März 1902. (663)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894, das nach Maassgabe der Bestimmungen auch für den Verkehr Basel bad. Bahnhof und Waldshut-Schweiz anwendbar ist, wird mit sofortiger Gültigkeit wie folgt geändert:

1. Die Ziffer L a wird in Ziffer L b abgeändert.
2. Als neue Position L a wird eingeschaltet:
   „L a.
   Die unter der Bezeichnung „Ignis“ und „festes Petrol“ in den Handel kommenden Anfeuerungspräparate werden nur in soliden, gut verschlossenen Kisten oder Fässern verpackt zur Beförderung angenommen.“
3. Im alphabetischen Verzeichniss der in der Anlage V benannten Güter ist nachzutragen:
   Unter Buchstabe I:
   „Ignis . . . . La“
   und unter Buchstabe P:
   „Petrol, festes . . . La“
4. In dem gleichen Verzeichniss ist bei mitfolgenden Positionen die Verweisung auf Nummer „L a“ in „L b“ abzuändern:
   Bohrspähne, gefettete
   Drehspähne „
   Eisenspähne „
   Nitrobenzol, Rückstände von der Reduktion desselben aus Anilinfabriken,
   Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzols aus Anilinfabriken.
   Stahlspähne, gefettete.

Karlsruhe, den 4. März 1902. (664)
Grossh. Generaldirektion.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Im württemb. Lokalverkehr werden in der Zeit vom 1. März d. J. bis 30. Juni 1904 Theere des Spezialtarifs III in Wagenladungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) befördert, sofern die Sendungen zum Räuchern behufs Verhütung von Frostschaden in den Weinbergen bestimmt sind.

Ueber die Voraussetzungen, unter welchen diese Frachtermässigung gewährt wird, geben die Güterstellen Auskunft.

Stuttgart, den 4. März 1902. (665)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Bier zur Ausfuhr in Fässern und Flaschen in Wagenladungen von 5 und 10 t von Donaueschingen nach Ludwigshafen a/Rh. ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 3. März 1902. (666)
Grossh. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält.

München, den 3. März 1902. (667)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

In den norddeutsch-sächsischen Thierverkehr wird mit Gültigkeit vom 15. März d. J. an die Station Lütjenburg des Direktionsbezirks Altona einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 6. März 1902. (668)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 2.

Am 10. März d. J. treten für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unverpackt oder in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Zwischen	Berlin Görl. Bhf. und schles. Bhf.		Berlin Anh.-Dresd. Bhf.	
	bei Aufgabe in Mengen von			
und	a 5 000	b 10 000	a 5 000	b 10 000
	Kilogramm auf einen Frachtbrief und Wagen			
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Ungvár (U. St. E.) .	527	389	532	394

Breslau, den 6. März 1902. (669)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa sind umgearbeitet und nebst den Anlagen A und B, enthaltend die sächsischen Frachtantheile von den Elbumschlagsplätzen bis zu den österreichisch- und bayerisch-sächsischen Uebergangsstationen, mit Gültigkeit für das Jahr 1902 neu gedruckt worden. Die Aenderungen sind hauptsächlich redaktioneller Natur, so dass es, abgesehen von einer Ergänzung des ermässigten Tarifs für Riesa, allenthalben bei den bisherigen Verwilligungen auch im Jahre 1902 verbleibt. Abdrücke der neuen Tarifbestimmungen können durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt kostenfrei bezogen werden. (670)

Dresden, den 4. März 1902.
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1902 tritt der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1897 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnissen für den Verkehr von Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn usw. nach Basel loko und transit, Konstanz transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus, ferner nach Linden transit sowie

nach österreichischen Grenzstationen Eger usw. zur Ausfuhr nach Oesterreich usw. ausser Kraft. Soweit erforderlich, sind an Stelle desselben direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Schweiz im Tarifheft Nr. 8 des norddeutsch-schweizerischen Verbandes und zum Theil im südwestdeutsch-schweizerischen Verbande bereits zur Einführung gekommen oder werden noch aufgenommen. Ferner werden die für Basel loko und Schaffhausen loko im Tarif vom 1. Januar 1897 vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze, soweit ein Bedürfniss vorliegt, in die Gütertarife der einzelnen Verbandsverkehre mit Gültigkeit vom 1. Mai übernommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. (671)

Frankfurt a/M., den 3. März 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im norddeutsch-sächsischen Verkehre tritt am 15. März d. J. für die Beförderung von Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren und von Waaren aus anderen unedlen Metallen von den Stationen Bodenbach und Tetschen der sächsischen Staatseisenbahnen nach den Seehafenstationen zur überseeischen Ausfuhr ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Ueber die Frachtsätze und über die Bedingungen, unter denen sie angewendet werden, ertheilen diese Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 4. März 1902. (672)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 22. Juli 1901 für Eisenerz usw. und Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb im Verkehre mit der Prinz Heinrichbahn.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. von Station Quint nach Station Differdingen tritt am 10. d. Mts. ein Ausnahmesatz von 2,56 ℳ für 1 000 kg in Kraft.

Essen, den 3. März 1902. (673)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Der durch Bekanntmachung vom 17. v. Mts. in beschränktem Maasse eingeführte Ausnahmetarif für Eis ist unter den gleichen Bedingungen ab 10. d. Mts. auch für den Verkehr mit den Stationen der Mühlhausen-Ebelebener und Stendal-Tangermünder Eisenbahn gültig.

Erfurt, den 1. März 1902. (674)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. März 1902 werden die Stationen Coschen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin und Wuitz-Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen in den Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die Station Wuitz-Mumsdorf dient nur zur Abfertigung von Sendungen nach und von den Verkehrsstellen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, jedoch mit Ausschluss ihrer Station Gera. Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Dresden, am 6. März 1902. (675)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag XI in Kraft. Der Nachtrag enthält unter anderem Erweiterung des Klassentarifs, sowie der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 36 (Fleisch), 43 (Eier), 49 (Butter), 50 (Fische), 56 (Holzkohle) und Aenderung des Wortlauts für den Ausnahmetarif 4 (Eisen). Soweit hierdurch Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 30. April l. J. einschl. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, den 3. März 1902. (676)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Der allgemeine Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. März 1895 bleibt auch über den 30. April d. J. hinaus in veränderter Fassung auf weitere fünf Jahre in Kraft. Näheres ist durch unsere Güterabfertigungen zu erfahren.

Mühlhausen Th., 4. März 1902. (677RM)
Der Vorstand
der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahngesellschaft.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Die besonderen Bestimmungen des Personen- und Gepäcktarifs für den Binnenverkehr werden mit Gültigkeit vom 15. März d. J. geändert. Danach beträgt: die Geltungsdauer der von den Uebergangsstationen Arnswalde, Cüstrin Vorstadt, Jädickendorf und Stargard i. Pm. nach diesen Uebergangsstationen gelösten Rückfahrkarten 45 Tage. Sie beginnt mit dem Tage der Lösung und erlischt zu Mitternacht des 45. Tages.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkartenausgabestellen. Die Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Soldin, den 3. März 1902. (678)
Die Direktion.

---

4. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für das Jahr 1902 sollen die nachstehenden Materialien beschafft werden:

1. 500 Stück Siederohre,
2. 140 „ Spiralfedern,
3. 1 000 kg Stahl für Blattfedern,
4. 1 000 „ Werkzeugstahl.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 26. März 1902, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden.

Zuschlagfrist 4 Wochen.

Darmstadt, im März 1902. (679)
Der Maschineningenieur.

Verdingung von 13 180 m Segeltuch zu Wagendecken in 4 Loosen, 1 000 m Balgenstoff für D-Zugwagen in einem Loose, 13 940 m Segeltuch zu Wagendächern in 5 Loosen, 14 360 m Leinwand für Fenstervorhänge in 5 Loosen, 8 870 m Hanfschläuchen in 3 Loosen, 2 800 m weisser Leinwand zu Bettwäsche, 6 430 m Behäutleinwand, 4 560 m grauer Polsterleinwand und 5 820 m Nessel in je einem Loose, 3 560 m farbiger Polsterleinwand (Drell) in 3 Loosen, 3 020 m grauem Drillich und 300 qm Lincrusta-Wandbekleidung in je einem Loose, 7 890 m Wachs- und Ledertuch in 4 Loosen, 1 055 m Linoleum für Wandbekleidung und 4 890 qm Linoleum für Fussböden in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. und von 74 Stück fertigen Wagendecken in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. März 1902, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. April 1902.

Berlin, den 5. März 1902. (680)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Das Aufhauen und Härten bezw. Ausglühen und Schleifen der Feilen für die diesseitigen Werkstätten pro 1902 soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichniss liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen freie Einsendung von 40 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und frei mit der Aufschrift „Aufhauen von Feilen“ bis längstens 29. März 1902, Vormittags 11 Uhr, anher einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, im März 1902. (681)
Der Maschineningenieur.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Sammelmagazinen zu Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott im Gewichte von etwa 5 500 t sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarcksplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 2. April d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarcksplatz Nr. 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermine an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 10 Tage.

Essen, den 1. März 1902. (682)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 21. | 12. März 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Arbeiten am Simplontunnel.
Die Pensionskasse, die Krankenkassen u. die Unfallversicherung der Arbeiter bei den preuss.-hess. Staatsbahnen im Jahre 1900.
Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner.
Nachrichten:
Deutschland: Aus der Berathung des preuss. Eisenbahnetats. — Anstellung weiblicher Personen im preuss. Eisenbahndienst. — Untersuchung der Beschaffenheit der Bahnsteige zur grösseren Sicherheit des Ein- und Aussteigens. — Bahnprojekt Bentschen-Schneidemühl. — Eisenbahnprojekt Weisswasser - Bautzen. — Niederschlagung fiskalischer Forderungen. — Beschaffung von Wagenradsätzen. — Wohlfahrtseinrichtungen im Bereiche der württ. Staatseisenbahnen. — Der preuss. Gesetzentwurf über den Erwerb von Bergwerkseigenthum für den Staat. — Beschäftigung von stellen- und arbeitslosen ehemaligen Angehörigen des ostasiatischen Expeditionskorps und der ostasiatischen Besatzbrigade im Bereiche der preuss. Staatseisenbahnverwaltung. — Ausbildung der Regierungsbauführer im Telegraphendienst. — Neuregelung des technischen Sicherungs- und Telegraphenwesens bei den preuss.-hess. Staatsbahnen. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Fahrkartensteuer. — Umwandlung der galiz. Karl Ludwigbahn-Aktien. — Empfang beim Eisenbahnminister. — Investitionsprogramm der österr. Staatseisenbahnverwaltung für 1902. — Verlängerung der Lokalbahn Deutsch-Brod-Saaz.
Ungarn: Wechsel in der Leitung des ungar. Handelsministeriums. — Neue Organisation der Eisenbahnsektion des ungar. Handelsministeriums. — Pápa-Bánhidaer Vizinalbahn. — Eisenbahn Eszegg - Djakovar - Verpolje. — Neuer Schnellzug Budapest-Fiume.
Uebrige europäische Länder: Die Einnahmen der französ. Eisenbahnen. — Monatliche Betriebsergebnisse der schweizer. Bundesbahnen. — Wasserzufluss im Simplontunnel. — Elektr. Eisenbahnbetrieb in der Schweiz. — Doppelgleisige Strecken der schweizer. Bahnen. — Lohnbewegung des italien. Eisenbahnpersonals. — Bau zweiter Gleise auf den russ. Eisenbahnen.
Fremde Welttheile: Luhanbahn. — Luxuszug Tunis-Algier-Oran. — Eisenbahn Tanga-Korogwe.
Allgemeines.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Die Arbeiten am Simplontunnel.

Von Wilh. Berdrow.

Der Simplontunnel ist wahrscheinlich, soweit überhaupt derartige Vergleiche zulässig sind, als das bedeutendste Werk der Ingeniörkunst, als die grösste technische Wunderthat anzusehen, die vom Alterthum bis in die Neuzeit gewagt worden ist. Nicht weil der durch das Gebirge zu schlagende Stollen um 5 km länger als die bisherigen bedeutendsten Tunnel ist, nicht weil damit die der Ausführung entgegenstehenden Hindernisse in einem nur dem Eingeweihten verständlichen Maasse wachsen, sondern weil dem ungeheuren Mehr an Arbeit und Schwierigkeiten ein erstaunliches Weniger an Zeit und Kosten entgegengestellt werden musste, wenn der Simplondurchstich überhaupt zur Verwirklichung kommen sollte.

Das Projekt eines Simplontunnels am Grunde des Rhonethales, also ohne künstliche Zufahrtstrassen, war als die einzige den älteren Tunneln ebenbürtige Ausführung schon 1882 aufgestellt worden. Die ausgearbeiteten Kostenvoranschläge von 80 000 000 – 90 000 000 Fr., denen ein vermuthlicher Ertrag für nur 50 000 000 Fr. gegenüberstand, verhinderten die Ausführung. Fast wäre gegen Ende der 80 er Jahre ein billigerer Entwurf von 16 km Tunnellänge in 800 m Höhe zur Ausführung gekommen und damit eine neue Bahn von zwar niedrigeren Herstellungs-, aber höheren Betriebskosten, die vor den älteren Alpendurchstichen wenig voraus gehabt hätte. Nach dem System der bisherigen grossen Tunnelbohrungen wäre der nun verwirklichte Simplontunnel unter diesen Umständen nie zur Ausführung gelangt, denn die hier vorliegenden Schwierigkeiten, die zu erwartende höhere Gesteintemperatur, die weiteren Entfernungen der Wasser- und Luftzufuhr und der Schuttbeseitigung, das und andere Hindernisse rechtfertigten wohl eine verhältnissmässig höhere, nicht aber niedrigere Bausumme. Dass das scheinbar Unmögliche dennoch ermöglicht wurde, indem die heutige Bauunternehmung der Jura-Simplonbahn den Tunnel für 54 500 000 Fr. und mit nur 5½ Jahren Bauzeit anbot, war eine Wendung der Dinge, die nur den verbesserten Hilfsmitteln der Technik verdankt wurde. Dahin gehören in erster Linie die hydraulischen Bohrmaschinen nach dem System Brandt, die von demselben Ingeniör herrührende Luftabkühlung durch Wasserzerstäubung und andere Fortschritte, von denen weiterhin ausführlicher die Rede sein wird. Vor allem aber wurde die gleichzeitige Herabsetzung der Baukosten und der Bauzeit um 12—25 % gegen den Gotthardtunnel möglich gemacht durch ein ganz neues System des Tunnelvortriebes, welches ebenfalls von der deutschen Firma Brandt & Brandau erfunden und der Jura-Simplonbahn angeboten wurde.

Dieses System, für dessen Ausführung sich die deutsche Gesellschaft mit den schweizerischen Unternehmern Sulzer-Ziegler und Ingeniör Locher zu der heutigen Baugesellschaft vereinigte, beruht auf dem gleichzeitigen Durchstoss von zwei Parallelstollen. Diese laufen in 17 m Achsenentfernung neben einander her und sollen sich nur in der Tunnelmitte auf eine kurze Strecke von 400 m vereinigen, um später Schienenkreuzungen von einem zum anderen Tunnel vornehmen zu können. Vorläufig wird nur der eine Tunnel — Stollen I — zum vollen Profil ausgebrochen, verkleidet, wo es erforderlich ist, und eingleisig in den Betrieb eingestellt. Der Parallelstollen dagegen — Stollen II — wird nur zur unteren Hälfte des Profils ausgebrochen und erst dann zum Tunnel ausgebaut, wenn der zunehmende Verkehr einen zweigleisigen Betrieb erforderlich macht. Inzwischen leistet gerade dieser Parallelstollen bei der Ausführung der Arbeiten die wichtigste Hilfe. Gleichzeitig mit dem Stollen I vorgetrieben und höchstens um 100—200 m gegen ihn zurückbleibend, wird er auf je etwa 200 m Länge durch einen Quer-

schlag mit letzterem verbunden. Er bildet also während der ganzen Arbeitszeit eine fortlaufende Entlastungsstrasse neben dem Tunnel, die bei der Ein- und Ausbringung von Materialien, beim Zu- und Abgang der Belegschaft, beim Wasserablauf usw. von höchstem Nutzen ist. Seine Hauptbedeutung aber ist, dass ohne ihn die hinlängliche Lüftung des Tunnels und die Abkühlung der heissen Luft vor Ort gar nicht zu ermöglichen wäre. Die im Simplontunnel zu erwartende Gesteinstemperatur ist bis zu 10° C. höher als unter dem Gotthard. Der Verbrauch an Dynamit und die Entwickelung von Verbrennungsgasen ist infolge des kräftigeren Betriebes ebenfalls viel grösser, dementsprechend aber auch der Luftverbrauch. Während beim Gotthardtunnel in der Sekunde ungefähr 2 cbm Luft in jeden Stollen geblasen wurden, beim Arlberg 4—6 cbm, werden am Simplon von jedem Tunnelportal 12—20 cbm Luft eingeführt, was durch Röhren kaum möglich sein würde, weil sich dabei die Luft während des Transports so erwärmen würde, dass sie zur Kühlung untauglich sein dürfte. Das Parallelstollensystem dagegen erlaubt einen vollkommenen Luftumlauf in jedem gewünschten Umfange. Die Luft tritt, auf welche Weise, möge später geschildert werden, in den Stollen II ein, strömt durch seinen vollen Querschnitt bis an sein Ende oder doch bis an die Einmündung des letzten Querschlages. Durch diesen gelangt sie, während alle früheren Querschläge durch Thüren geschlossen sind, in den Stollen I, durch welchen sie, die schlechten Gase vor sich hertreibend, zum Ausgang zurückkehrt. Nur die kurzen Arbeitsstrecken von dem letzten Querschlag bis an das vorrückende Tunnelende bedürfen noch einer besonderen Lüftung.

Unter diesen Umständen rücken die Arbeiten im Tunnel folgendermaassen vor. In jedem Stollen wird zunächst in der unteren Hälfte des Tunnelprofils der sogen. Sohlstollen vorgetrieben. Das ist ein Gang von rund 3 m Breite und 2 m Höhe. Während es aber im Stollen II hierbei sein Bewenden hat, rückt im Haupttunnel eine zweite Kolonne mit Bohren, Sprengen und Abräumen (Schottern) hinter der ersten her in einem Abstand von 500 - 700 m, um in der oberen Hälfte des Tunnelprofils den Firststollen auszubrechen, und abermals, jedoch fast unmittelbar hinter ihr, ist eine dritte Gruppe beschäftigt, den Tunnelquerschnitt vollständig auszugleichen und, wo erforderlich, auszumauern. Früher zog man vor, zuerst den Firststollen und alsdann den Sohlstollen zu erbohren, jedoch hat das jetzige Verfahren trotz des erschwerten Ausbruches des Firststollens aus dem Hangenden grosse Vortheile ergeben, vor allem dadurch, dass die Tunnelsohle sofort festgelegt und die Achse durch eiserne Zeichen markirt werden kann, die für die etwa halbjährlich wiederholte Kontrole der Tunnelachse von grosser Wichtigkeit sind.

Soviel über das von Brandt entworfene System, auf Grund dessen nach mehrjährigen Verhandlungen endlich im April 1898 der endgültige Vertrag geschlossen und im September desselben Jahres nach den mannigfachsten Vorarbeiten die Bohrarbeit begonnen werden konnte. Noch fehlten die Kraftanlagen für die hydraulischen Stossbohrmaschinen, so dass zunächst, bis Ende November, mit Handbohrmaschinen gearbeitet werden musste. Man fand bei Brieg auf der Nordseite des Tunnels weichen thonhaltigen Glimmerschiefer und kam im Tagesdurchschnitt ziemlich rasch, fast um 170 cm, vorwärts. Im Dezember begann die Maschinenbohrung mit 4,13 m täglichem Fortschritt, der sich später bis über 6 m in einigen Arbeitsperioden hat steigern lassen. Auf der Südseite, wo der Tunnel auf italienischem Boden in die enge Diveriaschlucht ausmündet und wo die Schwierigkeiten der Anfuhr, Arbeiterunterbringung usw. grösser sind, als in dem breiten Rhonethal bei Brieg, zog sich der Beginn der Maschinenbohrung bis zum 20. Dezember 1898 hin. Auch dann kam man in dem harten Antigoriogneiss, den man volle drei Jahre hindurch, nämlich bis 4⅓ km, durchfahren musste, nur langsam vorwärts. Anfangs konnte nicht mehr als 3—3,5 m täglich gefördert werden, mit unsäglichen Anstrengungen und rastloser Energie gelang es, endlich auf rund 4,5 m täglich zu kommen. Auch das ist nur der vorzüglichen Wirkung der Brandt'schen Bohrmaschine zu verdanken. Im Gotthardtunnel wurden mit Luftdruck betriebene Diamantbohrer verwendet. Die Bohrkrone, dieses mit schwarzen Diamanten besetzte Ende des rohrförmigen stählernen Bohrers, schnitt sich unter rascher Drehung in das Gestein und sägte, wie bei den Tiefbohrungen, einen cylindrischen Gesteinskern heraus. Da an den Tunneleingängen stets Wasserkraft zur Verfügung steht, benutzte Brandt diese bei späteren, von ihm selbst geleiteten Tunnelbohrungen direkt zur Erzeugung von Druckwasser anstatt Druckluft, um Energie zu sparen. Seine Bohrer wirken, ebenfalls aus Stahlrohr bestehend, unter langsamer Drehung, aber kräftigem Stoss zermalmend auf das Gestein. Sie sind gehärtet, aber nicht mit Diamanten besetzt. Druckwasser von 70 - 100 Atm., je nach der Härte des zu überwindenden Gesteins, setzt diese Hohlbohrer in Bewegung. Brandt, stets bestrebt, durch zweckmässige Neuerungen selbst noch während des Baues weitere Fortschritte herbeizuführen, ging zeitweise von den üblichen Bohrlöchern von etwa 5 cm Weite zu solchen von doppelter Weite über, um durch entsprechend verstärkte Sprengladungen den Tunnelausbruch zu beschleunigen. Er erbaute doppelte Bohrmaschinen, bei denen hinter dem ersten engeren Stossrohr ein zweites weiteres nachfolgt und den Durchmesser der ersten Bohrung auf das Doppelte erweitert. Das System ist aber als nicht voll befriedigend später wieder verlassen worden. Das losgebrochene Gestein wird durch einen Wasserstrom, der den röhrenförmigen Bohrer gleichzeitig abkühlt, fortgewaschen.

Es wird nöthig sein, zunächst einen Blick auf die grossen Kraftanlagen ausserhalb des Tunnels zu werfen, um zu erfahren, woher die gewaltigen, nicht nur zur Bohrung, sondern auch zum Bespritzen und Abkühlen des Gesteins, zur Kühlung und Erneuerung der Luft, zum Materialtransport und zur Beleuchtung dienenden Kräfte, die in den Stollen verbraucht werden, stammen und wie sie den Arbeitsstätten zugeführt werden. Ueberlegt man, dass von Norden und Süden gleichzeitig in je zwei Tunnel eingedrungen, im Hauptstollen sogar an je zwei Stellen gebohrt und gesprengt wird, dass also sechs Hauptarbeitsstätten gleichzeitig mit Kraft versorgt, gekühlt und gelüftet werden müssen, so leuchtet ein, dass dazu eine bedeutende Energie gehört. Im Rhonethal ist 7 km oberhalb Brieg eine sekundliche Wassermenge von 6—8 cbm vom Rhonefluss abgefangen und durch eine allen, die in den letzten Jahren dieses Weges gezogen sind, wohlbekannte grauweisse Cementrinne, die sich anfangs neben der Strasse, zuletzt aber haushoch an den Felswänden hinschlängelt, bis zu einem Behälter geleitet, der gegenüber dem Tunneleingang, aber fast 45 m höher liegt. Ein mächtiges Druckrohr bringt das Wasser von hier über den Fluss bis an die Turbinen, die 2 000 PS leisten können. Eine ähnliche Energiequelle steht südlich vom Tunnel an der Diveria zu Gebote. Geringer ist hier die Wassermenge, um vieles grösser jedoch Gefäll und Druck. Hoch aus dem Gebirge führt ein eisernes Druckrohr das Wasser, erst hoch über der Simplonstrasse, dann unter ihr hinweg und rasch in der Tiefe verschwindend, nach Iselle, wo es mit 170 m Gefälle die Kraftstation erreicht, nachdem vorher noch ein Felsvorsprung in einem einige hundert Meter langen Tunnel durchbrochen ist.

Der wichtigste Zweck der Turbinen ist die Lieferung grosser Wassermengen von hohem Druck, die in den Stollen bis an die Arbeitsorte geführt und dort zum Betrieb der Bohrmaschinen, zur Abkühlung der Felsen, zur Luftkühlung und Lüftung gebraucht werden. Dazu muss der natürliche Druck der äusseren Wassersäule von 50—150 m auf 800 - 1 000 m erhöht werden, und das geschieht eben, indem man zunächst Hochdruckturbinen und durch sie einfache Druckpumpen in Bewegung setzt, die das Wasser unter 80—100 Atm. Pressung in einen Akkumulator drücken. Mit letzterem stehen dann die Rohrleitungen im Stollen in Verbindung, die etwa 10 cm weit sind, aber nur 0,5 cm Wandstärke besitzen, obwohl sie einem Druck von 240 Atm. gewachsen sind. Da das Druckwasser bald in grossen Mengen, bald spärlich gebraucht wird, so be-

wegt es sich im Leitungsrohr, welches am Boden des Stollens liegt, sehr ungleichmässig und zuweilen langsam, so dass zu befürchten ist, dass es bei weiterem Vorschreiten der Stollen zu viel von der bis zu 25 ° betragenden Luftwärme annimmt und alsdann dem Zweck der kräftigen Luftkühlung nicht mehr genügt. Es ist deshalb beschlossen (und jetzt wohl schon zur Ausführung gebracht), das ganze Leitungsrohr in eine isolirende, handbreite Gipsschicht einzubetten.

Kehren wir nunmehr zum Tunnelvortrieb zurück. Nachdem die Bohrmaschinen mehrere Stunden unablässig gearbeitet und eine Reihe von Löchern 1,25—1,75 m tief — je nach der Härte des Gesteins — in den Fels getrieben haben, wird zur Sprengung geschritten. Die Belegschaft, die Bohrmaschinen mit ihren Spannsäulen, die Geräthe werden zurückgezogen und die Dynamitpatronen eingebracht. Die täglich an sechs Arbeitsstätten entfernten Gesteinsmassen von rund 150-180 cbm erfordern begreiflicherweise auch entsprechende Mengen an Sprengmitteln. In Brieg wurden in den ersten Baujahren auf Veranlassung des Ingeniörs Brandt und des bekannten Professors Linde Versuche gemacht, flüssige Luft (Oxyliquid) zur Sprengung zu verwenden, weniger um mechanische Vortheile zu erzielen, als um die Tunnelluft durch das Freiwerden der grossen Sauerstoffmenge der flüssigen Luft zu verbessern. Auch diese Hoffnungen haben sich nicht erfüllt. Die Sprengpatronen bestanden aus kohleartiger poröser Substanz, die erst kurz vor der Verwendung mit flüssiger Luft (vielleicht auch flüssigem Sauerstoff) getränkt wurden. Die Gasentwickelung und Sprengwirkung bei der plötzlichen Verbrennung entsprach wohl den Erwartungen, aber anstatt eines Ueberschusses von „Lebensluft“, nämlich von gasförmigem Sauerstoff, erzeugten die Sprengungen vielmehr einen solchen an „Stickluft“, nämlich Kohlenoxyd und Kohlensäure, womit nichts gewonnen war. Es wird deshalb mit Dynamit weiter gesprengt.

Auf die Sprengarbeit folgt jedesmal das Schottern oder Schuttern, d. i. die Gesteinsforträumung vom Arbeitsplatze, die mit möglichster Schnelligkeit ausgeführt werden muss, da erst nach ihrer Beendigung die Bohrmaschinen wieder aufgestellt und in Thätigkeit gesetzt werden können. Bei dem beschränkten Raum im Stollen und der jedesmal fortzuräumenden Schuttmasse von rund 500 Ctr. ist das Schottern eine der schwersten und zeitraubendsten Arbeiten. Beispielsweise würde der Unterschied im Fortschreiten auf der Nordseite, wo in weichem, und auf der Südseite, wo fast drei Jahre in hartem Gestein gebohrt wurde, viel grösser als in Wirklichkeit — rund 1 m täglich — gewesen sein, wenn nicht die Schotterung bei dem weichen Stein des nördlichen Stollens viel länger aufgehalten hätte. Man konnte hier im Durchschnitt alle 7 Stunden, auf der Südseite aber alle 6 Stunden eine Bohrung vornehmen. Brandt hat zur Beschleunigung der Schotterung eine hydraulische Maschine erfunden, die er Schutterkanone nannte und die im Momente der Sprengung eine grosse Wassermasse gegen den Stollenquerschnitt schleuderte, um die fallenden Felsen und Brocken augenblicklich fortzuwaschen. Der Boden wurde, um das Wegwaschen des Schuttes zu erleichtern, mit Eisenplatten belegt. Brandt hatte mit einer ähnlichen Vorrichtung bei seinen spanischen Bergwerksbauten gute Erfolge erzielt, und nicht allein er, sondern auch die übrigen Ingeniöre waren von der Leistungsfähigkeit der Schutterkanone überzeugt. Trotzdem hat sie sich in diesem Falle nicht bewährt. Um die erforderlichen Wassermengen von mehreren Kubikmetern mit einer ausreichenden Kraft gegen die Gesteinswand zu schleudern, war ein sehr grosser Windkessel nöthig; die ganze Maschine wurde zu gross und verwickelt für den Tunnel, und man musste die Versuche aufgeben. Die Enttäuschung über diesen und manchen anderen Misserfolg im Vereine mit anderen Widrigkeiten, Streiks und der Last einer allzugrossen seinen Schultern aufgebürdeten Arbeitslast haben den rastlosen, feurigen Ingeniör, der, solange er lebte, die Seele der Arbeit am Tunnel war, zuletzt überwältigt. Nur etwa ein Jahr hat er persönlich den ihm obliegenden Theil des Baues leiten können, dann musste er, wie einst Favre, das grosse von ihm unternommene Werk mit dem Leben bezahlen. Die Besorgniss, es möchte durch Brandt's Tod der rasche Fortschritt der Arbeiten, die rastlose Energie, die allein zur rechtzeitigen Fertigstellung des Tunnels führen kann, beeinträchtigt werden, hat sich zum Glück nicht bewahrheitet. Unter den leitenden Unternehmern, Brandau, Locher und Sulzer, ist ein ganzer Stab erwählter Ingeniöre Tag und Nacht am Platze, und es erleidet wohl keinen Zweifel, dass trotz der unerwarteten Hindernisse, die hin und wieder den regelmässigen Verlauf der Arbeiten beeinträchtigen, der Vollendungstermin mit dem Mai 1904 innegehalten werden wird. Im Gegentheil hat sich etwa seit dem Jahre 1900, nach dem Abschluss der Versuchsperiode, das Tempo der Arbeiten zusehends beschleunigt.

Die Schutterung wird nunmehr auf eine einfache, aber als sehr zweckmässig erprobte Weise vollzogen. Das 80 cm breite Arbeitsgleis wird in jedem Stollen bis möglichst nahe vor Ort geführt. Bis an das Ende des Stollens wird nach jeder Sprengung ein leerer Arbeitszug von schmalen, aber langen Wagen geschoben, die je 1,5 cbm fassen. Ihre Bewegung erfolgt durch Pferde oder Maulthiere um so leichter, als der Tunnel beiderseits ein schwaches Gefäll gegen die Mündungen besitzt. Eigenartig ist nur die Art des Beladens vor Ort. Es dient dazu ein ganz schmales, bewegliches Gleis, welches über den Materialzug gelegt wird und vom letzten Wagen bis mitten unter den Schutt führt. Der letztere wird in kleine Wägelchen geworfen, die einzeln auf diesem Gleis laufen und gefüllt von den Arbeitern vorwärts gestossen werden, bis sie den letzten leeren (grossen) Wagen erreichen. Hier werden sie umgestürzt, von den Arbeitern ergriffen und, was durch ihr leichtes Gewicht ermöglicht ist, von Hand zu Hand bis zum Schutthaufen zurückgereicht. So bleibt das Hilfsgleis immer frei für die beladenen Wägelchen und die Arbeit geht ununterbrochen von statten, bis der Materialzug, der den gesammten Schutt einer Sprengung aufnimmt, beladen ist.

Es ist natürlich nicht leicht, in diesen engen Hohlräumen, die von 25-35 ° heissem Gestein eingeschlossen sind, zu arbeiten. Besonders auf der Südseite, wo die Berge sich aus dem Diveriathal steil erheben, stieg die Temperatur sehr rasch. Während auf der Nordseite die Gesteinswärme nach 5 km Tunnelfortschritt noch nicht 25 ° überschritten hatte, besass der Fels in etwa 2 km Entfernung von der südlichen Mündung schon 33 °, und in der Tunnelmitte, wo rund 2 100 m Gestein über der Röhre lagern, erwartet man bis zu 40 ° C. Derartigen Temperaturen muss durch ausserordentliche Mittel entgegengearbeitet werden, und wie oben bereits erwähnt, ist die durch das Parallelstollensystem erreichte Ventilation eine der Vorbedingungen, welche den Bau des Simplontunnels überhaupt erst ermöglicht haben. Da die Temperatur in den Stollen der Nordseite trotz ihrer grösseren Länge (Ende 1901 war man im nördlichen Richtstollen bis Kilometer 6,34, im südlichen bis Kilometer 4,43 vorgerückt) bedeutend niedriger als auf der Südseite ist, so ist auch die Art der Lüftung eine verschiedene. Auf der Südseite waren anfangs zwei grosse Ventilatoren von 1,2 m Raddurchmesser in Thätigkeit, welche einen starken Luftstrom in den Parallelstollen trieben. Neuerdings sind sie ersetzt durch ein riesiges Wasserstrahlgebläse, welches durch die direkte Verwendung des Druckwassers kraftsparend, durch dessen Zerstäubung aber gleichzeitig abkühlend auf die Luft wirkt. In der Nähe des Stollenausgangs, wo er seine durch die Richtung des Diveriathales bedingte Krümmung macht, steht ein grosser, kreuzförmiger Injektor, der einen mächtigen, beim Austritt fein zerstäubten Wasserstrahl unter hohem Druck direkt in den Stollen hineinsendet. Der Strahl reisst eine grosse Luftmenge mit sich und erzeugt eine Strömung, die sich jetzt schon über 4 km weit bis an den letzten Querschlag fortsetzt und den ganzen Stollen mit kalter frischer Luft erfüllt. Da am Querschlag der Stollen sich als Sackgasse fortsetzt, so staut sich hier die kalte Luft, strömt durch den kurzen Verbindungsgang in Stollen I und kehrt in diesem, sich

mit den Verbrennungsgasen und der verbrauchten Luft der Arbeitsstätten mischend, zum Ausgang zurück.

Obwohl diese Luftströmung so heftig ist, dass die vom Arbeitsort zurückkehrenden Ingeniöre und Arbeiter lieber durch den feuchten und warmen Hauptstollen mit der verbrauchten Luft, als im Parallelstollen gegen die frische, aber eisige Luftströmung gehen, so gelangt die frische Luft doch nicht ohne weiteres durch das letzte Tunnelstück bis an den Bohrort. Die hier vom letzten Querschlag beginnende und sich je nach dem Stand der Arbeiten bis auf 200 m verlängernde Sackgasse verhindert den natürlichen Umlauf und nöthigt zu künstlichen Mitteln. Es ist zu diesem Zweck an der Stelle, wo die ankommende kalte Luft in den letzten Querschlag umbiegt, ein neues Wasserstrahlgebläse aufgestellt, welches seinen Strahl und den mitgerissenen kalten Luftstrom in ein fussstarkes Rohr hineinjagt. Dieses Rohr spaltet sich alsdann in zwei Schenkel von je 30 cm Durchmesser, von denen in jedem Stollen eins bis unmittelbar an die Arbeitsstelle führt und hier seinen belebenden Strahl kalter und feuchter Luft ausspeit.

Auf der Nordseite ist, wenigstens in den ersten Jahren, ein anderes Lüftungssystem angewandt worden. Um den Kreislauf frischer Aussenluft durch den Parallelstollen und rückwärts durch den Richtstollen zu unterhalten, ist in letzterem nahe an seinem verschlossenen Portal ein senkrechter, 50 m hoher Luftschacht bis an die Oberfläche des Gebirgsabhangs gebrochen. Dieser wirkt auf die warme Luft des Tunnels wie eine Esse und der darin herrschende Zug wird noch vermehrt durch ein kräftiges, unter der Oeffnung unterhaltenes Holzfeuer. Bis zu 3 km Stollenlänge hat diese Lüftung zu voller Zufriedenheit gearbeitet; später war beabsichtigt, sie bei zunehmender Gesteinswärme durch eine mechanische Lüftung, wie auf der Südseite, zu ersetzen. Die letzten Theile jedes Stollens müssen natürlich auch hier durch die erwähnten Zerstäuber für sich gekühlt werden, bis ein neuer Durchschlag vom Richtstollen zum Parallelstollen vollendet werden kann. Alsdann wird der zuletzt zur Umkehr der Windrichtung benutzte Querstollen gleich allen vorherigen durch eine Thür verschlossen, der neue Durchschlag nun geöffnet, und der Kreislauf erstreckt sich jetzt 200 m tiefer in den Berg hinein.

(Schluss folgt.)

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1900.

In den Entwickelungsgang der den Arbeitern gewidmeten sozialen Fürsorge hat das Jahr 1900 auf die förderlichste und günstigste Weise eingegriffen, indem das neue Invalidenversicherungsgesetz am 1. Januar und das neue Gewerbeunfallversicherungsgesetz am 1. Oktober 1900 in Kraft getreten sind. Aber auch abgesehen hiervon gewährt der Rückblick, welchen der vom vortragenden Rathe beim preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geh. Ober-Reg.-Rath Niehaus, im Januar-Hefte des „A. f. E“ veröffentlichte Geschäftsbericht auf das abgelaufene Jahrzehnt der bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen geübten Arbeiterfürsorge wirft, ein Bild erfreulichsten Fortschreitens auf allen einschlägigen Gebieten. Auf diesen günstigen Verlauf hat die Eisenbahnverwaltung in zweierlei Weise fördernd eingewirkt: einmal indem sie selbst durch ihre Zuschüsse unmittelbar zu weiterer Ausgestaltung der Wohlfahrtseinrichtungen beitrug, und ferner auch dadurch, dass sie durch die Steigerung des Lohneinkommens ihrer Arbeiter die von dessen Höhe abhängigen Rentenberechtigungen mittelbar verbesserte und steigerte.

Wenden wir uns zunächst der **Pensionskasse** zu, so war die Zahl der bei ihr versicherten Eisenbahnarbeiter im Jahre 1900 in der Abtheilung A 227 890 (1891: 209 865), in der Abtheilung B 172 044 (1891: 109 415), und von je 100 Mitgliedern des Durchschnittsbestandes der Abtheilung A gehörten der Abtheilung B im Jahre 1891: 52, im Jahre 1900 dagegen 75 Mitglieder an. Das durchschnittliche Lohneinkommen hatte sich in jenen 10 Jahren von 746 auf 913 ℳ, also um 22 %, erhöht und betrug bei einem Betriebsarbeiter 871 (695) ℳ, bei einem Werkstättenarbeiter 1 151 (942) ℳ. — Die Beiträge der Kassenmitglieder betrugen bei der Abtheilung A im Berichtsjahre 1 534 224 (1891: 1 283 772) ℳ, bei der Abtheilung B im Jahre 1900: 2 107 264 (1891: 1 270 005) ℳ. In dem gedachten zehnjährigen Zeitraum erhöhten sich die von der Eisenbahnverwaltung gewährten Beiträge genau in dem gleichen Maasse. Die durchschnittlichen Beiträge des einzelnen Mitgliedes stiegen in Abtheilung A von 6,12 ℳ auf 6,73 ℳ, in Abtheilung B von 11,60 ℳ auf 12,25 ℳ. — In welch' ausgedehnter Weise sich ein Aufrücken der Kassenmitglieder in die höheren Lohnklassen vollzogen hat, das ergeben die nachfolgenden Zahlen: In der Abtheilung A entfielen 1891 auf die Lohnklassen I bis III 161 566 und auf die Lohnklassen IV bis V 41 086 Mitglieder; im Jahre 1900 hatte sich die Zahl der Mitglieder in den drei niedrigeren Lohnklassen auf 144 920 ermässigt, in den beiden oberen Lohnklassen auf 84 717 erhöht. In ähnlicher Weise trat dies Aufrücken in der Abtheilung B zur Erscheinung, wo die Zahl der an den niederen Lohnklassen II und III Betheiligten 1891: 87 147 und im Jahre 1900: 103 138 ℳ betrug, während die höheren Lohnklassen 1891: 28 859 und im Jahre 1900: 71 955 Beitragspflichtige zählten. Es entfielen also von 100 Mitgliedern der Abtheilung A 1891 auf die unteren Lohnklassen 80 und auf die oberen Lohnklassen 20, 1900 dagegen auf erstere 63 und auf letztere 37. In der Abtheilung B entfielen 1891 von 100 Mitgliedern auf die niederen Lohnklassen 75 und auf die höheren Lohnklassen 25, 1900 dagegen auf die niederen Lohnklassen rund 58 und auf die höheren 42. In beiden Abtheilungen verbesserte sich also die Verhältnisszahl der höheren gegenüber den niederen Lohnklassen um rund 17 %.

Die Höhe der gezahlten Invaliden- und Altersrenten stellte sich in Abtheilung A im Jahre 1891 auf 142 265 ℳ, im Jahre 1900 auf 1 187 915 ℳ, während die Zahl der berechtigten Empfänger im ersteren Jahre 1 486, in letzterem 8 442 betrug. Im gleichen Zeitraume erhöhte sich der Betrag der von der Abtheilung B geleisteten Invaliden- und Hinterbliebenenrenten von 422 000 ℳ auf 1 319 000 ℳ, und an diesen Bezügen nahmen Theil 4 774 (955) Invaliden, 7 650 (1 873) Wittwen und 8 531 (2 188) Waisen. — Das Vermögen der Pensionskasse stieg bei der Abtheilung A im Laufe jener 10 Jahre von 2 577 435 ℳ auf 21 921 097 ℳ und bei der Abtheilung B von 16 639 554 ℳ auf 47 119 016 ℳ, im ganzen also von 19 216 985 auf 69 040 115 ℳ.

Als ein besonders erfreuliches Zeichen muss es betrachtet werden, dass die Zahl der aus der Beschäftigung und damit aus der Mitgliedschaft der Pensionskasse wieder ausgeschiedenen Arbeiter sich stetig verringert hat: sie ist von 64 % des durchschnittlichen Mitgliederbestandes im Jahre 1891 auf 24 % im Jahre 1900 zurückgegangen.

Unter den seit dem 1. Januar 1900 den Mitgliedern **der Abtheilung A** zustehenden Verbesserungen, die das neue Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 den versicherungspflichtigen Arbeitern zugewendet hat, sind besonders die folgenden hervorzuheben:

1. Abkürzung der Wartezeit für den Anspruch auf Invalidenrente von 235 auf 200 Beitragswochen, wenn mindestens 100 Beiträge auf Grund der Versicherungspflicht geleistet sind, und für den Anspruch auf Altersrente von 1 410 auf 1 200 Beitragswochen.

2. Einführung einer neuen (fünften) Lohnklasse für die Mitglieder mit einem Jahresarbeitsverdienste von mehr als 1 150 ℳ und Zuerkennung des Rechts an die Mitglieder, sich in einer höheren als derjenigen Lohnklasse zu versichern, die nach ihrem Einkommen für sie maassgebend sein würde. (In die fünfte Lohnklasse sind im Jahre 1900: 22 240 Mitglieder übergetreten.)

3. Günstigere Bestimmungen über das Ruhen der Rente. Während bisher der Versicherte Unfallrente, Pension und Invaliden- oder Altersrente über den Gesammtbetrag von 415 ℳ nicht beziehen konnte, bildet jetzt der siebeneinhalbfache Grundbetrag der Invalidenrente die obere Grenze. Darin liegt insofern eine wesentliche Vergünstigung der Kassenmitglieder, als der siebeneinhalbfache Grundbetrag der Invalidenrente bis zu 750 ℳ aufsteigen kann.

Bei der Abtheilung B wurden im Laufe der Zeit besonders die folgenden Verbesserungen eingeführt:

1. Die Zuschüsse zu den Invalidenrenten, Zusatzrenten (bisher Rentenzuschüsse genannt) sind am 1. April 1895 (um 15 %)

und am 1. Januar 1900 weiter derart erhöht worden, dass sie gegenüber den vor dem 1. April 1895 bestehenden Sätzen durchweg um 50 % gestiegen sind. Gleichzeitig haben die Wittwen- und Waisengelder eine Steigerung von 22,5 bis 50 % und zwar in der Weise erfahren, dass die niedrigsten Bezüge um 50 %, die höheren von 50 % fallend bis zu 22,5 % erhöht wurden.

2. In Anlehnung an die neuen Bestimmungen über das Ruhen der Invaliden- und Altersrente ruhen vom 1. Januar 1900 ab auch die Zusatzrenten nur insoweit, als die Unfallrenten, Pensionen, Alters- und Invalidenrenten zusammen statt des bisherigen Satzes von 415 M. den siebeneinhalbfachen Grundbetrag der Invalidenrente übersteigen.

Auch die bisherigen nicht günstigen Bestimmungen über das Ruhen des Wittwen- und Waisengeldes sind vom 1. Januar 1900 ab aufgehoben und durch die Vorschrift ersetzt, dass der Anspruch auf Wittwen- und Waisengeld nur insoweit ruht, als die gesetzlichen Bezüge oder die sonstigen Entschädigungen über den Jahresbetrag von 250 M. — Wittwen- und Waisengeld beides für sich gerechnet — hinausgehen. Den günstigeren Bestimmungen über das Ruhen der Bezüge ist überdies rückwirkende Kraft beigelegt.

3. Das Sterbegeld wurde am 1. April 1895 von 50 M. auf 75 M. und am 1. Januar 1900 weiter auf den dreissigfachen Betrag des zuletzt der Beitragsberechnung bei der Abtheilung B zu Grunde gelegten Tagesverdienstes erhöht, wobei der bisherige Satz von 75 M. als Mindestbetrag beibehalten und der Höchstbetrag auf 120 M. hinaufgesetzt wurde.

Im ganzen wurden an Zuschuss von der Staatseisenbahnverwaltung in der Zeit von 1891 bis 1900 zur Abtheilung A 12 966 556 M. und zur Abtheilung B 16 052 423 M., zusammen 29 018 979 M., gezahlt.

Von den der Kasse angehörigen Arbeitern wurden in das Staatsbeamtenverhältniss übergeführt in den Jahren 1891/96: 786, 1897: 1 617, 1898: 6 044, 1899: 2 278 und 1900: 2 295, welche fünf oder mehr Jahre Mitglieder der Pensionskasse waren und denen deshalb ohne weitere Beitragsleistung ihre Ansprüche an die Abtheilung B der Kasse erhalten blieben.

Im Jahre 1900 wurden 645 (gegen 504 im Jahre 1899) Personen durch Ausführung eines planmässigen Heilverfahrens in Kranken- und Genesungshäusern, Heilstätten, Bädern usw. einer ständigen Heilbehandlung unterzogen, und zwar 429 (354 im Jahre 1899) Personen, die an Lungentuberkulose, und 216 (gegen 150 im Jahre 1899), die an anderen Krankheiten litten. Für die Heilbehandlung wurden im Jahre 1900 insgesammt 203 950 M. (170 053 M. im Jahre 1899), d. i. 316 M. auf einen Kranken, aufgewendet. Von diesem Betrage entfallen auf Familienunterstützung 39 400 M. (46 910 M. im Vorjahre). Die Eisenbahnkrankenkassen und andere erstatteten 40 586 M., so dass die Pensionskasse allein 163 364 M. zu tragen hatte. Bei 383 der wegen Lungentuberkulose behandelten Personen (89 %) war der Erfolg, dass Erwerbsfähigkeit im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes erhalten blieb.

Unter den Arbeiterkrankenkassen nehmen die 21 Betriebskrankenkassen, von denen für alle Direktionsbezirke je eine besteht, die erste Stelle ein. Die Zahl ihrer Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1900 im ganzen 234 353 gegenüber rund 207 020 im Jahre 1891. Die von ihnen gezahlten Beiträge beliefen sich auf 4 214 957 M. oder durchschnittlich auf 18,26 M. für jedes Mitglied, während sich der Gesammtbetrag im Jahre 1891 auf 3 094 621 M. oder durchschnittlich auf 14,93 M. gestellt hatte. Die vom Eisenbahnfiskus geleisteten Zuschüsse haben sich dementsprechend von 1 545 242 M. im Jahre 1891 auf 2 106 500 M. im Berichtsjahre erhöht. Auch wuchs das Kassenvermögen im Laufe des gedachten Jahrzehnts von 5 999 728 auf 7 779 806 M.

Die Eisenbahnbetriebskrankenkassen erheben sämmtlich einen Beitrag in Höhe von 3 % des Arbeitsverdienstes ihrer Mitglieder, und zwar zu zwei Dritteln von den Mitgliedern und zu einem Drittel von der Eisenbahnverwaltung. Der satzungsmässige Umfang der Leistungen der Krankenkassen — freie ärztliche Behandlung, Arznei und andere Heilmittel, Krankengeld, Kur und Verpflegung sowie Sterbegeld — ist indessen bei den einzelnen Krankenkassen je nach ihrer Vermögenslage verschieden gewesen. Alle Eisenbahnbetriebskrankenkassen ohne Ausnahme sind jedoch theils in der Dauer, theils in der Höhe ihrer Leistungen über die durch das Krankenversicherungsgesetz vorgeschriebenen Mindestleistungen hinausgegangen. Während am Schlusse des Jahres 1899 nicht eine einzige Eisenbahnkrankenkasse die satzungsmässige Krankenfürsorge auf 13 Wochen beschränkte, dagegen 17 von 21 Kassen die Krankenfürsorge auf 20 bis 40 Wochen und 4 Kassen auf 1 Jahr, das ist auf die gesetzlich zulässige höchste Dauer, ausdehnten, und von den 21 Kassen 19 mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des Arbeitsverdienstes als Krankengeld zahlten, gewährten nach der vom kaiserlich statistischen Amte herausgegebenen Statistik der Krankenversicherung im Jahre 1899 (für 1900 liegt statistisches Material noch nicht vor) von je 100 der sämmtlichen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes nur 33 Kassen die Krankenfürsorge auf mehr als 13 Wochen und nur rund 17 Kassen ein Krankengeld von mehr als der Hälfte des veranlagten Verdienstes der Kassenmitglieder. Am Schlusse des Jahres 1900 hatten von den 21 Eisenbahnbetriebskrankenkassen 17 die Krankenfürsorge auf 26 bis 39 Wochen, 4 auf 1 Jahr und 18 das Krankengeld auf mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des Arbeitsverdienstes festgesetzt. Von der Mehrzahl der Eisenbahnbetriebskrankenkassen wurde das Krankengeld vom ersten Tage der Erkrankung ab gezahlt, wenn die Krankheit mit dem Tode endete oder wenn die Erwerbsunfähigkeit durch eine bei der Arbeit erlittene Verletzung hervorgerufen oder wenn die Krankheit von längerer Dauer war. Besonders umfangreich war, wie in den früheren, so auch im Berichtsjahre die Fürsorge für erkrankte Angehörige der Kassenmitglieder, indem ihnen fast bei sämmtlichen Kassen (19) freie ärztliche Behandlung auf die gleiche Dauer wie den Kassenmitgliedern geboten war, und ferner bei 19 Kassen die Kosten der für die Angehörigen gelieferten Arzneien ganz oder zu einem grösseren Theile von den Kassen übernommen wurden. Ausserdem wurde beim Ableben von Angehörigen Sterbegeld gezahlt.

Die Gesammtleistungen aller 21 Kassen haben im Jahre 1900 betragen 6 926 198 M. oder 29,84 M. für jedes Mitglied, während sie sich im Jahre 1891 auf 4 486 826 M. oder auf 21,44 M. für jedes einzelne Mitglied gestellt haben.

Eisenbahnbaukrankenkassen waren im Berichtsjahre 23 in Thätigkeit, von denen 5 im Laufe des Jahres neu errichtet wurden. 8 dieser Kassen konnten dagegen nach beendeter Bauthätigkeit wieder geschlossen werden.

Die Unfallversicherung hat — wie bereits eingangs hervorgehoben wurde — eine Aufbesserung zu Gunsten der Arbeiter durch das Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 erfahren, welches mit dem 1. Oktober 1900 in Kraft trat und namentlich die Höhe der Zahlungen mehrfach zum Vortheil der Versicherten abänderte. Die Bestimmungen über die Durchführung der Unfallversicherung sind dagegen im wesentlichen unverändert geblieben.

Die Zahl der unfallversicherungspflichtigen Personen betrug im Jahre 1900: 224 128 gegenüber 224 296 im Vorjahre. Zum Beginn des Jahres 1900 standen 12 102 Entschädigungen gegenüber 11 224 beim Beginn des Jahres 1899 zur Zahlung. Aus Veranlassung von 1 797 Verletzungen und Tödtungen sind im Jahre 1900 (gegen 1 744 im Jahre 1899) Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze festgesetzt worden. Unter den im Jahre 1900 verletzten und getödteten Personen befanden sich 12 erwachsene weibliche Personen.

Von je 100 der Getödteten hinterliessen im Jahre 1899 rund 68 und im Jahre 1900 rund 78 eine Wittwe.

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1 000 versicherte Personen 6,58 im Jahre 1891, 7,26 im Jahre 1892, 7,25 im Jahre 1893, 7,09 im Jahre 1894, 6,68 im Jahre 1895, 7,23 im Jahre 1896, 7,17 im Jahre 1897, 7,44 im Jahre 1898, 7,77 im Jahre 1899 und 8,01 im Jahre 1900 betrug, stellte sich die Durchschnittsziffer bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesammt auf 5,55 im Jahre 1891, 5,64 im Jahre 1892, 6,03 im Jahre 1893, 6,25 im Jahre 1894, 6,24 im Jahre 1895, 6,72 im Jahre 1896, 6,91 im Jahre 1897, 7,10 im Jahre 1898 und 7,39 im Jahre 1899; die Durchschnittsziffer ist danach bei der Staatseisenbahnverwaltung zwar höher, bleibt aber hinter der bei einer grösseren Anzahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück.

Die Gesammtausgaben der Eisenbahnverwaltung für Unfallversicherung ihrer Arbeiter betrugen 3 908 290 M. gegenüber 3 561 844 M. im Vorjahre und 1 437 631 M. im Jahre 1891. An diesen Zahlungen nahmen im Jahre 1891: 8 457, 1899: 18 601 und 1900: 19 593 Personen Theil. Im letzteren Jahre entfielen von den Gesammtausgaben nur 19 688 M. auf Verwaltungskosten, nämlich die Ausgaben für die Schiedsgerichte und dergl. In Wirklichkeit sind die zur Durchführung der Unfallversicherungsgesetze aufzuwendenden Verwaltungskosten jedoch erheblich höher, da die Unfalluntersuchungen, die Fortsetzung der Bezüge — Renten der Verletzten, der Wittwen, Kinder und Aszendenten, Beerdigungskosten, Heilungs-, Kur- und Verpflegungskosten —, die Abrechnung mit den Krankenkassen, die Erledigung der Berufungen an das Schiedsgericht, die Aenderungen der Feststellungsbescheide bei Veränderungen des Zustandes der Verletzten usw. eine grosse Geschäftslast verursachen. Doch werden alle die hierauf bezüglichen Ausgaben als Betriebsausgaben der Verwaltung betrachtet und unmittelbar bei diesen und nicht als Kosten der Unfallversicherung besonders verbucht.

Die Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner.*)

Von Eisenbahndirektor de Terra.

Der vor wenigen Wochen verbreitete, in Nr. 101 vom 28. Dezember Jahrg. 1901 d. Ztg. theilweise wiedergegebene Aufruf zur Bildung einer Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner hat, wie nicht anders zu erwarten war, eine sehr verschiedenartige Beurtheilung erfahren. Der grossen Zahl aller derer, die der „Alkoholfrage“ und ihrer reichhaltigen Litteratur bis dahin mehr oder minder fremd und interesselos gegenüber gestanden hatten, musste der hiermit unternommene Schritt äusserst befremdlich erscheinen. Nicht wenige von ihnen mögen den ihnen zugegangenen Aufruf mit mitleidigem Lächeln über den „sonderbaren Schwärmer“ dem Papierkorb überantwortet haben.

Zahlreiche Kundgebungen aus fast allen Theilen Deutschlands, auch aus dem Auslande, bewiesen indess sehr bald, dass der Aufruf doch auch in weiten Kreisen Interesse und Verständniss fand. Namhafte Gelehrte beglückwünschten den Verfasser aufs wärmste dazu, Aerzte erboten sich bereitwilligst, das Unternehmen durch aufklärende Vorträge und Verbreitung des Aufrufs zu fördern. Allerseits wurde die Zweckmässigkeit der gegebenen Anregung rückhaltlos anerkannt. Mehrere Aerzte schrieben, ohne von einander zu wissen, sie hätten sich schon längst mit dem Gedanken getragen, dass für den Eisenbahndienst die völlige Enthaltsamkeit von allen alkoholischen Getränken geradezu geboten sei, weil nach dem Ergebniss neuerer wissenschaftlicher Forschungen schon geringe Mengen alkoholischer Getränke die feineren Funktionen der Gehirnnerven nachtheilig beeinflussen und die Klarheit des Urtheils und Denkens, die Schnelligkeit des Entschliessens und Handelns leicht gerade in dem Augenblick einer plötzlich hereinbrechenden Gefahr in verhängnissvoller Weise lähmen können.

Willkommene Helfer in dem Kampf gegen weitverbreitete Irrthümer und tiefeingewurzelte Gewohnheiten fanden sich indess nicht nur unter den Aerzten und Forschern, die durch ihre Berufsthätigkeit auf tieferes Eindringen in die Wissenschaft vom Alkohol und seinen Wirkungen hingewiesen sind. Auch von anderer Seite wurde dem Verfasser unter lebhafter Zustimmung freundlichste Unterstützung zu theil, bezeichnenderweise auch aus den im deutschen Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke ihm seit Jahren verbundenen Kreisen. Er glaubt kaum fehl zu gehen, wenn er darin das stillschweigende Zugeständniss erblickt, dass die Forderung der sogen. „Mässigkeit“ sich zur wirksamen Bekämpfung unserer verderblichen Trinkgewohnheiten und Trinkunsitten als unzureichend erwiesen hat.

Die um Verbreitung des Aufrufs angegangenen deutschen Eisenbahnverwaltungen und -Verwaltungsstellen sind dieser Bitte fast ausnahmslos bereitwillig nachgekommen, wofür ihnen an dieser Stelle wärmstens gedankt sei. Einzelne haben den Aufruf in grösserer Zahl in den Aufenthalts- und Uebernachtungsräumen des Fahr- und Lokomotivpersonals auslegen oder aushängen lassen, eine besonders dankenswerthe Anerkennung und Förderung der Bestrebungen, denen der Aufruf dient.

Ein direkt abfälliges Urtheil darüber ist dem Verfasser, abgesehen von einigen augenscheinlich in stark alkoholischer Ulkstimmung entstandenen Neujahrskarten, überhaupt nicht zu Gesicht gekommen. Dem Aufruf haben wohl alle, mochten sie seine Zweckmässigkeit wie immer beurtheilen, entnommen, wie sehr es dem Verfasser darum zu thun ist, jeden der Berufsgenossen im engeren und weiteren Sinne mindestens zum Nachdenken darüber anzuregen, ob er den unser gesammtes privates und öffentliches Leben beherrschenden Trinkgewohnheiten und Trinkunsitten, die vielfach einem förmlichen Trinkzwange gleichkommen, nicht auch seinerseits in einem Grade verfallen sei, der weder mit den Pflichten gegen die eigene Person und die Familie, noch auch mit den Pflichten des besonders verantwortungsvollen Eisenbahndienstes vereinbar ist.

Schon wenn der Aufruf nur diesen Zweck erfüllt, und dass er dies thut, dafür liegen die unzweideutigsten Beweise vor, ist die auf seine Verbreitung verwandte Mühe nicht vergeblich gewesen. Dass er ausserdem aber auch der (am 26. Januar d. J. in Berlin gegründeten) „Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner“ in wenigen Wochen nahezu 300 Mitglieder zugeführt hat, darunter höhere Beamte, Bahnärzte und Beamte aller Grade bis zum einfachen Arbeiter, ist angesichts der Thatsache, dass die Enthaltsamkeitsbestrebungen bisher bei uns nichts weniger als volksthümlich sind, ein Erfolg, der die ursprünglich gehegten Erwartungen weit übertrifft. Dieser Erfolg scheint zu bestätigen, was dem Verfasser verschiedentlich versichert worden ist, dass sowohl die unanfechtbaren Ausführungen des Aufrufs über die Schädlichkeit der alkoholischen Getränke, als namentlich auch der warme Anruf an die Einsicht und die oft bewährte Pflichttreue derer, an die er sich wendet, ihre Wirkung nicht verfehlt haben.

Weiterhin ist dieser Erfolg aber auch ein erfreulicher Beweis dafür, dass die verdienstliche Aufklärungsarbeit des erwähnten Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke, der viel geschmähten Vereine für naturgemässe Lebens- und Heilweise und namentlich der verschiedenen erst seit verhältnissmässig kurzer Zeit in Deutschland thätigen Enthaltsamkeitsvereine (Guttemplerorden, Alkoholgegnerbund und Blaues Kreuz) schon tiefer gedrungen ist, als gemeinhin angenommen wird. Die Erwartung, dass die den letzterwähnten Vereinen bereits angehörenden Eisenbahner die Bestrebungen des Verfassers freudig unterstützen würden, hat sich in vollem Umfange erfüllt, so dass die der Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner bisher beigetretenen Mitglieder einen festen und zuverlässigen Kern bilden, um den sich allmählich immer mehr überzeugte Gegner der alkoholischen Getränke sammeln werden, je weiter die Aufklärung über den Unwerth dieser Getränke und ihre schädlichen Wirkungen dringt. Diese Aufklärung mit verbreiten zu helfen, ist nach den Satzungen eine Hauptaufgabe der neuen Vereinigung.

Die berufensten und erfolgreichsten Helfer dabei werden ihr voraussichtlich aus den Reihen der Bahn- und Kassenärzte erstehen, die sich den neueren Ergebnissen wissenschaftlicher Forschungen immer weniger verschliessen können und die mit einer vorbeugenden Thätigkeit der Aufklärung über die verschiedenen Gebiete der Gesundheitslehre viel grössere und schönere Erfolge erzielen könnten, als mit der Heilung von Krankheiten, die zum grossen Theil auf fortgesetzte Verstösse gegen die einfachsten Regeln der Gesundheitslehre zurückzuführen sind. Freilich werden die Herren Aerzte auf eine Vergütung ihrer Mühe von Seiten der Vereinigung nicht rechnen können. Der Beitrag dazu ist, um auch jedem Arbeiter den Eintritt zu ermöglichen, so gering bemessen, dass eine wirksame Thätigkeit weiterhin nur dann wird entfaltet werden können, wenn der Vereinigung von Freunden ihrer Ziele mehr oder minder namhafte Zuwendungen gemacht werden. Die in dem vorausgegangenen Aufsatz (Nr. 101) enthaltene Andeutung über diesen Punkt ist bisher unbeachtet geblieben. Nur ein österreichischer Fachgenosse hat sich in äusserst dankenswerther Weise veranlasst gesehen, seiner Sympathie für die Ziele der Vereinigung nicht nur schriftlichen Ausdruck zu geben.

Es bleibt nun noch einiger dem Verfasser von verschiedenen Eisenbahnern zugegangenen theilweise sehr beachtenswerther Anregungen zu gedenken, die sich fast ausnahmslos mit der Frage beschäftigen, was von Seiten der Eisenbahnverwaltungen geschehen könnte und sollte, um die Zwecke der Vereinigung zu fördern.

Während einzelnen Einsendern die Verbreitung der Enthaltsamkeit unter den deutschen Eisenbahnern auf dem vom Verfasser beschrittenen Wege noch nicht ausreichend erscheint und sie der Meinung sind, ähnlich wie in Amerika müsste die Einstellung der Eisenbahnbediensteten auch bei uns davon abhängig gemacht werden, dass sie sich zur völligen Enthaltsamkeit von alkoholischen Getränken verpflichten, empfehlen andere, der Verbreitung der Enthaltsamkeit dadurch Vorschub zu leisten, dass den nachweislich Enthaltsamen besondere Vortheile in Form von Prämien, Gratifikationen oder gewissen Bevorzugungen beim Aufrücken in höhere Gehalts- oder Rangklassen zugewendet werden, ähnlich wie es in manchen grossen Fabrikbetrieben mit gutem Erfolge schon mehrfach geschehe. Noch andere weisen darauf hin, wie sehr die Enthaltsamkeit dadurch erschwert wird, dass in den Bahnhofswirthschaften zwar für wenig Geld überall alkoholische Getränke zu haben, alkoholfreie dagegen meist nur unter grösseren Geldopfern zu erlangen seien. Dieser Klage wird eine gewisse Berechtigung insofern nicht abzusprechen sein, als einer schon älteren Anregung des Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke entsprechend die Bahnhofswirthe in grösserem Umfange, als bisher geschehen, angehalten werden könnten, neben den verschiedenen Biersorten auch frisches Trinkwasser in sauberen, einladenden Gefässen, ausserdem gutes Obst zu mässigen Preisen an den Zügen feilzuhalten und endlich kohlensaures (Soda-) Wasser in sogenannten Syphons glasweise auszuschänken. Alle diese Vorschläge, denen sich noch der weitere anreiht, den Bahnhofswirthschaften den Ausschank von Branntweinen und Likören zum Mitnehmen ganz zu untersagen und die Verabfolgung dieser Getränke zum sofortigen Genuss auf bestimmte Tagesstunden zu beschränken, liessen sich ohne allzu grosse Schwierigkeiten durchführen, wie das erfolgreiche Vor-

---

*) Wegen unserer Stellung zur Sache verweisen wir lediglich auf unsere Schlussbemerkung zum ersten Aufsatz des Herrn Verfassers in Nr. 101 Jahrg. 1901 d. Ztg. Die Schriftleitung.

gehen einzelner Verwaltungen beweist. Auch die Herabsetzung des Preises für Thee auf einen den äusserst geringen Herstellungskosten angemessenen Betrag, etwa 10 bis 15 ₰ für das Glas, würde dazu beitragen, das Meiden alkoholischer Getränke den Eisenbahnbediensteten wie auch dem dazu neigenden Theile des Publikums zu erleichtern. Dass dieser keineswegs zu gering ist, um besondere Rücksichten zu verdienen, zeigt das beständige Anwachsen nicht nur der erwähnten allgemeinen Enthaltsamkeitsvereine, sondern auch der innerhalb der verschiedenen Berufskreise (Aerzte, Lehrer, Kaufleute, Arbeiter) gebildeten gleichartigen Vereine, denen sich die Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner neuerdings als treue und eifrige Mitkämpferin angeschlossen hat.

Von verschiedenen Seiten ist dem Verfasser geklagt worden, dass die Enhaltsamen unter den Eisenbahnern vielfach mit einer gewissen Geringschätzung und Missachtung seitens ihrer Kollegen zu kämpfen hätten, von ihnen gewissermaassen als Beamte zweiter Klasse betrachtet würden. Das mag sich daraus erklären, dass unter den jetzt Enthaltsamen sich nicht wenige befinden, die früher dafür bekannt waren, dass sie des „Guten“ leicht zu viel thaten. Wer indess mit Pharisäerhochmuth auf solche Berufsgenossen herabsehen zu können vermeint, möge daran erinnert sein, dass gerade diejenigen ob ihrer Einsicht und Willenskraft hohes Lob verdienen, die sich in richtiger Erkenntniss der ihnen daraus drohenden Gefahren dem übermächtigen Trinkzwange völlig entziehen.

Eine besondere Freude ist dem Verfasser das Verständniss und die Anerkennung, die er in Süddeutschland nicht allein bei den maassgebenden Stellen, sondern auch in der Fachpresse („Deutsche Eisenbahn-Beamtenzeitung“) für seine Bestrebungen gefunden hat.

In der Schweiz wird das gegebene Beispiel sogar überraschend schnell nachgeahmt. Ein in schweizerischen Blättern enthaltener Aufruf an alle enthaltsamen schweizerischen Eisenbahn-Beamten, -Angestellten und -Arbeiter fordert zur Gründung eines schweizerischen „Vereins abstinenter Eisenbahner“ auf, „um dem sich schon längst dringend fühlbar machenden Bedürfniss der Pflege und der Förderung der Abstinenz unter den Berufsgenossen gerecht zu werden und die den verschiedenen Abstinenzverbindungen angehörenden oder isolirt dastehenden abstinenten Eisenbahner mit einander in Fühlung zu bringen“.

Deutlichere Beweise dafür, dass er sich mit seinen Bestrebungen auf dem rechten Wege befindet, kann sich der Verfasser kaum wünschen.

Manch einer, der die vorangegangenen Ausführungen (in Nr. 101) im Grunde als zutreffend anerkennt, scheut sich noch, für die eigene Person die richtigen Folgerungen daraus zu ziehen, weil ihn die anfänglich damit verbundene Selbstüberwindung schreckt, er auch wohl den Spott von Kneipgenossen oder dergl. fürchtet. Ohne ein wenig Selbstüberwindung und etwas Muth dem überall noch herrschenden Trinkzwange gegenüber ist es freilich nicht gethan. Beides aufzubringen, sollte aber einem deutschen Eisenbahner nicht allzu schwer fallen!

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der Berathung des preussischen Eisenbahnetats** in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses am 6. d. Mts. ist folgendes zu erwähnen. Staatsminister v. Thielen sprach sich sehr eingehend über alle schwebenden Fragen aus. Der Transport der Massengüter habe sich entgegen der Annahme von Sachverständigen im Laufe des Jahres stark vermindert. Der Rückgang trete namentlich bei den Kohlen hervor, theils wegen der industriellen Krise, theils auch wegen des milden Winters. Im allgemeinen seien also die Einnahmen geringer geworden, aber auch die Ausgaben hätten sich vermindert, so dass sich das Gesammtbild doch nicht so ungünstig gestalte, als man gefürchtet habe. Bei den Rückfahrkarten mit der verlängerten Gültigkeitsdauer handle es sich um einen ersten Schritt, der die Vereinfachung der Personentarife zum Ziele habe. Die Besetzung der Züge betrage durchschnittlich 78 Reisende und sei eine recht gute zu nennen. Die Ueberfüllung der Züge im Vorortverkehr an den Festtagen sei sehr bedauerlich; dagegen gebe es aber nur ein Mittel: die Vermehrung der Verkehrsmittel. — Die Schreibgebühr von 1 ℳ, die jetzt bei Reklamationen auf Rückerstattung des Fahrgeldes erhoben wird, habe die Zahl der geringfügigen Reklamationen erheblich vermindert, im ganzen sei ein Rückgang um $33^1/_3$ % entstanden. Zur Hilfe bei Unfällen beabsichtige man an 75 Stationen, und zwar auf Anregung durch den Kaiser, Hilfszüge einzurichten, die eine ähnliche Ausstattung erhielten, wie die Sanitätszüge beim Militär (vgl. den in voriger Nummer S. 323 mitgetheilten Ministerialerlass). — Die Spiritusbeleuchtung sei im Aussendienst viel verwandt worden; es seien etwa 6000 Lampen verwendet, die aber theuerer seien als Petroleumlampen, und zwar im Verhältniss von 5 : 2. Elektrischer Betrieb auf den Eisenbahnen solle weiter versuchsweise eingeführt, der nächste neue Versuch solle nach Lichterfelde gemacht werden. Mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit würden ebenfalls fortgesetzt neue Versuche gemacht. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde sei auf den Niveaubahnen die Gefahr sehr gross, eher liesse sie sich auf Hochbahnen einrichten. Die gemachten Versuche seien aber sehr geeignet, um Erfahrungen zu sammeln. Die Unfallziffer sei in Deutschland bezw. Preussen niedriger als in anderen Ländern. An den Vortrag des Ministers schloss sich eine allgemeine Erörterung über Eisenbahnfragen. Allseitig wurde anerkannt, dass durch die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten eine wesentliche Vereinfachung herbeigeführt sei. Gewünscht wurde zur leichten Berechnung des Endtermins die Ausdehnung auf zwei Monate. Dem Wunsche, es möchten die Arbeiter der Eisenbahn auch für dringliche Zeitarbeiten, z. B. für die Ernte, zur Verfügung gestellt werden, wird von der Regierung Entgegenkommen gezeigt. Ferner wurde zur besseren Ausbildung der Beamten die Errichtung einer eigenen Hochschule angeregt. Dem gegenüber hob der Minister hervor, dass schon jetzt viel geschehe, um tüchtige Kräfte sowohl für den technischen wie für den administrativen Dienst zu gewinnen. Auf Anfrage gab der Minister die Erklärung ab, dass, obgleich der Etat bis Ostern nicht fertig werde, ebenso wie im Jahre 1895 doch alle diejenigen Arbeiten fortgeführt werden sollten, die eine Fortsetzung schon bewilligter Anlagen bildeten; auch werde man die Vorschläge als bewilligt ansehen, die sich als unbedingt nothwendig darstellten; endlich werde man auch neue Beamten zum 1. April d. J. anstellen müssen, und dies letztere sei um so nothwendiger, als man jetzt mit der Neuordnung des Telegraphendienstes vorgehen wolle.

— **Anstellung weiblicher Personen im preussischen Staatseisenbahndienst.** Das „Eisenb.-Verordn.-Bl.“ vom 8. d. Mts. veröffentlicht einen Allerhöchsten Erlass vom 12. Februar d. J., durch den genehmigt wird, dass bei der Staatseisenbahnverwaltung, wie es im Fahrkartenausgabedienst bereits geschieht, auch im Telegraphen- und im Güterabfertigungsdienst weibliche Beamte unter Beachtung der §§ 5 und 6 der Grundsätze für die Besetzung der Beamtenstellen mit Militäranwärtern nach Maassgabe des Etats angestellt werden. Aus diesem Anlass hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in Abänderung einer früheren Verfügung den königlichen Eisenbahndirektionen eröffnet, dass weibliche Personen für den Kanzleidienst der Staatseisenbahnverwaltung nicht mehr anzunehmen und die in diesem gegenwärtig beschäftigten weiblichen Personen unter Anrechnung der vollen seitherigen Eisenbahndienstzeit in den Fahrkartenausgabe-, Telegraphen- oder Güterabfertigungsdienst zu überführen sind.

— **Untersuchung der Beschaffenheit der Bahnsteige zur grösseren Sicherheit des Ein- und Aussteigens.** Wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass mittheilt, ist der Anspruch eines Reisenden auf Ersatz des ihm dadurch entstandenen Schadens, dass er beim Aussteigen aus dem Zuge auf dem zur Erleichterung des Gepäckverkehrs stark abgeschrägten Theile des Bahnsteigs mit dem Fusse keinen Halt gefunden und sich infolge dessen eine Fussverletzung zugezogen hatte, kürzlich vom Gericht für gerechtfertigt erklärt worden. In den Urtheilsgründen wird ausgeführt, dass sich die Eisenbahnverwaltung bei Anwendung der im Verkehr gebotenen Sorgfalt sagen müsse, dass die zur Beförderung der Gepäckkarren erfolgte starke Abschrägung eines Theiles der zum Ein- und Aussteigen benutzten Bahnsteigfläche, namentlich bei nassem Wetter, Unfälle der Reisenden herbeiführen könne. Diese rechneten unwillkürlich ebenso wie mit einer bestimmten, annähernd überall gleichen Entfernung des Trittbrettes vom Erdboden auch mit dem Abstiege auf eine ebene Fläche. Sei in einem besonderen Falle die unwillkürlich geschätzte Entfernung zwischen Trittbrett und Erdboden grösser als die Schätzung oder komme der Fuss beim Abstieg auf eine schräge Fläche statt auf eine ebene, so sei ein daraus entstehender Unfall, auf den das Haftpflichtgesetz keine Anwendung finde, wenn er sich

bei Gelegenheit des Aussteigens aus einem stillstehenden Zuge ereigne, wegen Verschuldens der Eisenbahnverwaltung von dieser zu vertreten.

Um künftig Unfällen dieser Art vorzubeugen, hat der Minister die Eisenbahndirektionen beauftragt, die vorhandenen Bahnsteiganlagen daraufhin zu untersuchen, ob etwa ähnliche ungünstige Neigungen an Stellen, die zum Aussteigen benutzt werden müssen, vorkommen, und auf deren Beseitigung hinzuwirken. Diese werde sich in der Regel erreichen lassen, wenn der Brechpunkt zwischen dem gewöhnlichen Quergefälle des Bahnsteigs und der stärkeren Neigung der Karrenbahn näher an die Schiene herangeschoben werde, mindestens bis an die Linie, die durch die Aussenkante des unteren Trittbrettes gegeben ist.

— **Bahnprojekt Bentschen-Schneidemühl.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem „Berl. Akt." zufolge kürzlich eine Abordnung aus dem westlichen Theile der Provinz Posen empfangen, die ihm eine Bittschrift um Ausfüllung des zwischen den Knotenpunkten Bentschen, Landsberg a. W., Posen und Schneidemühl gelegenen grossen Vierecks durch eine Hauptbahn von Bentschen nach Schneidemühl überreichten. Die Eingabe ist u. a. damit begründet, dass die vorgeschlagene Bahn den von ihr berührten Kreisen, in denen das Deutschthum einen schweren Kampf auszufechten hat, wirthschaftlich zu Hilfe kommen und zugleich einen direkten Durchgangsverkehr von der Weichselmündung nach dem sächsischen Industriegebiet schaffen soll. Der Minister hat eine sorgfältige Prüfung der Vorschläge zugesagt.

— **Eisenbahnprojekt Weisswasser-Bautzen.** Der Plan einer Eisenbahn von Weisswasser in südlicher Richtung zum Anschluss an das sächsische Eisenbahnnetz, dessen wir bereits in Nr. 63 S. 989 Jahrg. 1901 d. Ztg. Erwähnung thaten, wird jetzt von den betheiligten Kreisen in der Niederlausitz mit erneutem Eifer betrieben. Es hat sich zu diesem Zweck in Sorau ein Ausschuss gebildet und beiden Häusern des preussischen Landtages eine Eingabe vorgelegt, in welcher die Bedeutung einer im Anschlusse an die Linien Sommerfeld-Weisswasser und Forst-Weisswasser über Mücka nach Bautzen zu führenden Bahn in eingehender Weise erörtert wird. Dadurch würden nicht nur die gedachten beiden Linien eine wünschenswerthe Fortsetzung erhalten, sondern es würden auch die südöstlichen Theile der preussischen Lausitz, welche bislang nur in der Richtung von Osten nach Westen durch die alte oberlausitzer Bahn durchschnitten werden, für ihre Erzeugnisse bessere Absatzwege nach Norden und Süden gewinnen. Namentlich sind es die reichen Braunkohlenfelder des berührten Gebietes, welche theilweise in zahlreichen Gruben aufgeschlossen sind, die der Bahn umfangreiche Transporte sichern, und die jedenfalls noch für manche lohnende Unternehmungen einen günstigen Boden bieten, sobald durch eine geeignete Bahnlinie die Abfuhr gesichert ist. Hat sich doch der Verbrauch deutscher Braunkohlenbriketts in Berlin von 509 000 t im Jahre 1895 auf 950 000 t im Jahre 1900 gehoben. Auch die lausitzer Thonindustrie ist seit Jahren in hohem Grade entwickelt und dicht über das ganze Land vertheilt, und das Gleiche trifft auch für die Glasindustrie zu. Die Gemeinde Weisswasser, wo sich bedeutende Glashüttenwerke befinden, bezieht täglich 60 Wagenladungen Kohlen, und der dortige Bahnhof besitzt 19 Gleisanschlüsse. Unter den drei im Wettbewerb stehenden Linien Weisswasser-Uhyst-Bautzen, Weisswasser-Mücka-Bautzen und Weisswasser-Mücka-Weissenberg gibt der Ausschuss jetzt der mittleren Linie Weisswasser-Mücka-Bautzen den Vorzug und zwar deshalb, weil sie zwischen Weisswasser und Mücka eine ganze Reihe bedeutender Industrien — Kohlenbergwerke, Thongruben usw. — aufschliessen und die Weiterführung von Mücka nach Bautzen der Niederlausitz die lange gewünschte Verbindung mit diesem alten Verkehrsmittelpunkte bringen würde.

— **Ueber die Niederschlagung fiskalischer Forderungen,** welche in Preussen bislang nur durch königlichen Erlass erfolgen konnte, ist unter dem 29. Januar d. J. eine Allerhöchste Bestimmung dahin ergangen, dass in Zukunft der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt sein soll, Schadenersatzforderungen gegen Staatseisenbahnbeamte und -Arbeiter, die im Eisenbahnbetriebe und -Verkehr durch deren Versehen entstanden sind, nach Befinden der Umstände zu ermässigen oder auch ganz zu erlassen und diese Ermächtigung bei Beträgen bis zu 500 ℳ den königlichen Eisenbahndirektionen zu übertragen. Von letzterer Befugniss hat der Minister durch einen in Nr. 10 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlichten Erlass vom 25. Februar d. J. Gebrauch gemacht und dabei ausgesprochen, dass eine Niederschlagung der g a n z e n Forderung, deren Höhe, wie bisher, nicht rechnungsmässig, sondern in der Regel durch Schätzung zu ermitteln ist, nur ausnahmsweise bei sehr geringem Verschulden und in besonders dringender Veranlassung zu bewilligen sein wird. Zugleich wird erläuternd bemerkt, dass diese Ermächtigung sich nur auf die dem Eisenbahnbetriebe und -Verkehre eigenthümlichen Schadensfälle (Unfälle, Beschädigungen an Material und Frachtgut, Versäumung von Lieferfristen und dergl.) bezieht und sich nicht auch auf Ersatzforderungen aus Kassendefekten, Ueberzahlungen von Gehalt und andere Vorkommnisse erstreckt, die mit der Eigenart des Eisenbahnwesens nicht im Zusammenhange stehen und auch bei anderen Verwaltungszweigen eintreten. Auch sind Schäden, die von Beamten und Arbeitern vorsätzlich herbeigeführt wurden, und Forderungen gegen dritte Personen von dieser Ermächtigung ausgeschlossen. Die sachliche Behandlung der Schadensfälle hat im übrigen fernerhin nach den bisherigen Vorschriften zu erfolgen; jedoch ist bei Bewilligung einer Niederschlagung in jedem Falle dem Schuldigen zu eröffnen, dass sie auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erfolge. Diese Vereinfachung wird voraussichtlich auch das Ergebniss haben, dass die disziplinarische Behandlung der Dienstfehler von Beamten und Arbeitern regelmässig gleichzeitig mit der Regelung der Rückgriffsfrage ihre Erledigung wird finden können.

— **Beschaffung von Wagenradsätzen.** Mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums wurden von der bayerischen Staatsbahnverwaltung mit sechs der Vereinigung deutscher Radsatzwerke angehörigen Bergwerk- und Hüttenvereinen sowie Metallwaaren- und Maschinenfabriken Ende Februar d. J. über die Beschaffung der für das laufende Jahr nothwendigen Wagenradsätze Verträge abgeschlossen. Der ganze Bedarf beläuft sich auf 2 000 Stück im Gesammtkostenbetrag von ungefähr 570 000 ℳ. Die Ablieferung sämmtlicher Radsätze hat bis längstens 1. August d. J. frachtfrei auf dem bayerischen Bahnhof Aschaffenburg zu erfolgen.

— **Wohlfahrtseinrichtungen im Bereiche der württembergischen Staatseisenbahnen.** Der Verwaltungsbericht der königlich württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1900 enthält ausführliche Darstellungen der Wohlfahrtseinrichtungen bei den Verkehrsanstalten. Wir entnehmen den Darstellungen folgende Angaben: 1. P e n s i o n e n a n f r ü h e r e B e a m t e d e r E i s e n b a h n v e r w a l t u n g u n d d e r e n A n g e h ö r i g e. Es betrug am 31. März 1901 die Zahl der Pensionäre 81, der Wittwen 97, der Waisen 37, der Betrag der Pensionen 300 448 ℳ. 2. U n t e r s t ü t z u n g s v e r e i n f ü r A n g e s t e l l t e d e r V e r k e h r s a n s t a l t e n u n d i h r e H i n t e r b l i e b e n e n. Es betrugen der Kapitalbestand aus den Vorjahren und neue Kapitalanlage 3 071 700 ℳ, die Einnahmen im Jahre 1900: 1 447 110 ℳ, darunter Staatsbeiträge 896 322 ℳ, der Reservefonds am 31. März 1901: 373 914 ℳ. Die Anzahl der beitragspflichtigen Mitglieder hat im Jahre 1900 betragen 6 998, davon beim Eisenbahndienst 5 394, im Genuss von ständigen Unterstützungen befanden sich am 31. März 1901 ehemalige Angestellte 1 226, Wittwen 1 347, Waisen 951. Es entfallen auf Eisenbahnbedienstete ständige und ausserordentliche Unterstützungen der Mitglieder und der Hinterbliebenen 1 036 559 ℳ. 3. B e i h i l f e n (sogen. Gratialien) an frühere Beamte und Bedienstete der Eisenbahnverwaltung und deren Angehörige 16 629 ℳ. 4. K r a n k e n k a s s e n. Die Zahl der Mitglieder betrug am 31. Dezember 1900 bei der Krankenkasse für die Wagenwerkstätte Cannstatt 795, bei der Eisenbahnbetriebskrankenkasse 8 721 männliche und 102 weibliche, bei der Eisenbahnbaukrankenkasse 1 439 männliche und 19 weibliche. Erkrankungsfälle kamen im ganzen 8 394 vor mit 149 231 Krankentagen. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 503 236 ℳ, die Gesammtausgabe auf 494 745 ℳ. 5. U n t e r s t ü t z u n g s f o n d s f ü r W e r k s t ä t t e n a r b e i t e r. Unterstützungen wurden gewährt an Mitglieder der früheren freiwilligen Krankenkasse und an Angehörige solcher Mitglieder 2 635 ℳ. 6. U n f a l l v e r s i c h e r u n g (reichsgesetzliche). Die Zahl der durchschnittlich versicherten Personen im Bereiche der Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschifffahrtverwaltung betrug 9 163, die der Unfälle 395 (davon Bestand aus den Vorjahren 366). Die Ausgaben hierfür erforderten 112 453 ℳ, darunter 112 131 ℳ Entschädigungsbeträge. 7. F ü r s o r g e f ü r B e a m t e i n f o l g e v o n B e t r i e b s u n f ä l l e n a u f G r u n d d e s G e s e t z e s v o m 23. M a i 1890. Die auf Grund dieses Gesetzes an Beamte und deren Hinterbliebene geleisteten Zahlungen betragen im Geschäftsbereich der Staatseisenbahnverwaltung 150 623 ℳ, ausserdem wurden im Jahre 1900 aus Anlass der unter das Gesetz gehörenden Betriebsunfälle 2 887 ℳ Unterstützungen gewährt. 8. I n v a l i d e n v e r s i c h e r u n g u n d Z u s c h u s s k a s s e h i e r z u (reichsgesetzliche). Der Invalidenversicherung gehörten an von der Eisenbahnverwaltung (Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbau) am 31. Dezember 1900: 10 677 Personen. An Versicherungsbeiträgen (von Arbeitern und Arbeitgebern zusammen) wurden entrichtet 171 119 ℳ; ausserdem wurden im Jahre 1900 2 Altersrenten und 44 Invalidenrenten bewilligt. Der Mitgliederstand der Zuschusskasse betrug 5 486 Angehörige der Eisenbahn-

und Dampfschifffahrtverwaltung. Die Einnahmen der Zuschusskasse haben betragen 239 384 ℳ, die Ausgaben 237 100 ℳ (einschliesslich Post- und Telegraphenverwaltung). Die Einnahmen des Unterstützungsfonds beliefen sich auf 27 318 ℳ, die Ausgaben auf 27 479 ℳ. Das Vermögen der Zuschusskasse betrug am Jahresschluss 1 047 627 ℳ, des Unterstützungsfonds 86 457 ℳ. Es bezogen Renten aus der Zuschusskasse (ehemalige Mitglieder, Wittwen, Waisen) am 31. Dezember 1900: 850, Unterstützungen aus dem Unterstützungsfonds 400 Personen. 9. Bahnärztlicher Dienst. Die Zahl der bahnärztlichen Bezirke betrug 142. Verausgabt wurden für bahnärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern und für den ärztlichen Dienst 110 722 ℳ. 10. Lebensversicherung. Am 31. Dezember 1900 waren 3 915 Angehörige der Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschifffahrtverwaltung und 942 der Post- und Telegraphenverwaltung mit einer Gesammtversicherungssumme von 13 113 284 ℳ bei der Lebensversicherungs- und Ersparnissbank in Stuttgart versichert, ferner 880 Angehörige der Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschifffahrtverwaltung und 311 der Post- und Telegraphenverwaltung mit einer Gesammtversicherungssumme von 2 875 700 ℳ bei der Allgemeinen Rentenanstalt daselbst. 11. Sterbekasse für Angestellte der Verkehrsanstalten. Vermögen 96 796 ℳ, Einnahme im Jahre 1900: 18 163 ℳ, Ausgabe 16 898 ℳ, Zahl der Mitglieder 831 mit einer Versicherungssumme von 390 800 ℳ. Unter den Mitgliedern sind Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtverwaltung 458. 12. Spar- und Darlehensverein von Angehörigen der Verkehrsanstalten. Unter diesem Namen hat sich ein Privatverein mit dem Sitz in Stuttgart gebildet mit dem Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen, sowie den Mitgliedern in Bedarfsfällen durch Gewährung von Darlehen beizustehen. Die Wirksamkeit des Vereins hat am 1. Januar 1900 begonnen. Die Spareinlagen betrugen im Jahre 1900: 47 012 ℳ, die Darlehen an Mitglieder (in 32 Fällen) 3 425 ℳ. Die Einlagen werden mit 3 % verzinst, die Darlehen sind mit 5 % zu verzinsen. Die Zahl der Mitglieder betrug 738, darunter Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtverwaltung 572. Ueber 13. Dienst- und Miethwohnungen wird noch besonders berichtet werden. 14. Badeanstalten. Am Ende des Jahres 1900 waren zur Benutzung durch Beamte, Bedienstete und Arbeiter sowie deren Familienangehörige gegen mässige Vergütung (5 bis 15 ₰ für ein Bad) 10 besondere Badeeinrichtungen vorhanden und zwar in den Dienstwohngebäuden an der Bahnhofstrasse in Stuttgart (9 964 Bäder im Jahre 1900; diese Badeanstalt ist gegen erhöhte Vergütung auch Privaten zugänglich), den Werkstätten Aalen (3 435 Bäder), Cannstatt (8 429), Rottweil (2 054), Stuttgart (1 058), Ulm (3 485), auf den Bahnhöfen Bietigheim (602), Mühlacker (1 510) sowie in den Heizhäusern Güglingen (35) und Künzelsau (135). Ausserdem bestehen provisorische Badeeinrichtungen in den Betriebswerkstätten Crailsheim und Heilbronn.

— **Der preussische Gesetzentwurf über den Erwerb von Bergwerkseigenthum für den Staat** wurde im Abgeordnetenhause auch in zweiter Lesung ohne Widerspruch angenommen. Unseren in Nr. 18 S. 295 d. Ztg. gebrachten Mittheilungen über den Inhalt des gedachten Entwurfs fügen wir noch nach, dass die zu erwerbenden Steinkohlenfelder Potsdam, Berlin, vereinigte Gute Hoffnung, vereinigte Gladbeck und Bergmannsglück westlich von Recklinghausen zwischen dieser Stadt und Dorsten liegen. Die Steinkohlenfelder Vohwinkel und Friedrich erstrecken sich nordöstlich von Recklinghausen gegen Haltern und bis nach Olfen hin, das Steinkohlenbergwerk Waltrop liegt östlich von Recklinghausen. Die dem Entwurf beigefügte Begründung lässt keinen Zweifel darüber, dass die Kohlennoth des Jahres 1900/01 es gewesen ist, die der Regierung den Entschluss nahe gelegt hat, sich bezüglich ihres Kohlenbedarfs auch in Westfalen unabhängig zu machen, wie die grossen Industriefirmen Krupp, Bochumer Gussstahl und Hösch dies bereits seit längerer Zeit gethan haben. Zur Erreichung dieses Zwecks gab es drei Wege: den Ankauf in Betrieb stehender Bergwerke, das Niederbringen neuer Fundbohrlöcher in bisher bergfreiem Felde mit nachfolgender Muthung und den Ankauf von bereits verliehenen oder als verleihungsfähig anerkannten Funden. Der erste Weg wäre bei dem hohen Preisstande, auf welchem sich die Bergwerksaktien und Kuxe trotz der flauen Zeit auch jetzt gehalten haben, zu theuer geworden, der zweite Weg erschien nicht gangbar, weil in Westfalen bereits alles Gelände, in dem die nach Norden einfallenden Steinkohlenschichten in weniger als 1 000 m Tiefe erreicht werden können, durch Muthungen bedeckt oder doch durch fündige Bohrlöcher bestrickt ist. So erschien es räthlich, zum Erwerb verliehener, aber noch nicht in Betrieb genommener Bergwerksfelder zu schreiten, und zu diesem Zweck sind die oben angegebenen Bergberechtigungen von den zeitigen Inhabern zu Preisen angeboten, die einen späteren lohnenden Betrieb in sichere Aussicht stellen. Das Niederbringen der Schachte und die bergwerksmässige Ausrüstung der zu eröffnenden Steinkohlenzechen wird einschliesslich der Verzinsung des Ankaufskapitals während der nächsten 12 Jahre noch einen weiteren Aufwand von rund 42 000 000 ℳ erforderlich machen. Einige Ausbeute wird die Zeche vereinigte Gladbeck bereits vom Jahre 1904 ab liefern. Es kann jedoch erst nach Erschliessung auch der anderen Grubenfelder und zwar vom Jahre 1908 ab mit einem allmählich steigenden Ueberschuss gerechnet werden, der vom Jahre 1915 ab sich voraussichtlich dauernd auf 4 000 000 ℳ stellen wird. Da die bis dahin erzielten Ueberschüsse auf 18 000 000 ℳ veranschlagt werden und sich dadurch die zu machenden Aufwendungen auf rund 82 000 000 ℳ ermässigen, so würde sich diese Kapitalanlage von 1915 ab mit rund 5 % verzinsen.

— **Beschäftigung von stellen- und arbeitslosen ehemaligen Angehörigen des ostasiatischen Expeditionskorps und der ostasiatischen Besatzungsbrigade im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Im Anschluss an einen früheren Erlass, nach welchem die zur Ableistung der aktiven Militärdienstpflicht aus der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung ausgeschiedenen Hilfskräfte und Arbeiter, wenn sie nach Beendigung ihres Militärdienstes ihre Wiedereinstellung nachsuchen, bei der nächsten sich darbietenden Gelegenheit vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass stellen- und arbeitslose ehemalige Angehörige des ostasiatischen Expeditionskorps und der ostasiatischen Besatzungsbrigade, selbst dann, wenn sie vordem in keinem Arbeitsverhältniss zur Staatseisenbahnverwaltung gestanden haben, dennoch in gleicher Weise vorzugsweise einzustellen sind, sofern sie den zu stellenden Anforderungen genügen und die erforderliche Leistungsfähigkeit erwarten lassen.

— **Ausbildung der Regierungsbauführer im Telegraphendienst.** Aus Anlass der zum 1. April eintretenden Neuregelung des technischen Telegraphen- und Sicherungswesens im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches während der Unterweisung im Stationsdienst (§ 8 Nr. 1 der Ausbildungsanweisung) mit den die Signal- und Sicherungs- sowie die Telegraphenanlagen betreffenden technischen Angelegenheiten hinfort eingehender und zwar mindestens während sechs Wochen sich zu befassen haben.

Die im § 14 der Ausbildungsanweisung für die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches vorgeschriebene dreimonatige Beschäftigung im Telegraphendienst und bei der Ausführung oder Unterhaltung elektrischer Anlagen soll fortan so geregelt werden, dass auf den ersten Theil (Telegraphendienst und elektrische Signal- und Sicherungsanlagen) ein Monat und auf den zweiten Theil (Ausführung oder Unterhaltung elektrischer Licht- und Kraftanlagen) ein Zeitraum von zwei Monaten zu verwenden ist.

— **Neuregelung des technischen Sicherungs- und Telegraphenwesens bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Ueber den Erfolg der dieserhalb getroffenen vorbereitenden Maassnahmen, über die wir in Nr. 3 und 5 S. 39 u. 78 ff. d. Ztg. eingehend berichtet haben, spricht sich ein neuerer Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen befriedigt aus. Insbesondere nehme, so heisst es dort, die Unterweisung der Bahnmeister in ihren neuen Dienstgeschäften einen solchen Fortgang, dass voraussichtlich nur in wenigen Fällen Bahnmeister wegen unzureichender Fortschritte würden in Bahnmeistereien mit nur kleinen oder ohne Blockeinrichtungen zu versetzen sein. Der Minister verlangt, dass bis zum 1. April d. J. von jedem Bahnmeister, in dessen Bezirk sich Blocks befinden, mindestens diejenigen Kenntnisse dargethan werden müssen, die erforderlich sind, um die durch mangelhafte und unvorsichtige Bedienung der Blockeinrichtungen hervorgerufenen Störungen beseitigen zu können. Zu diesen Störungen gehören diejenigen, welche hervorgerufen werden durch Vergreifen bei der Blockbedienung, vorzeitiges Loslassen der Drucktaste, ungenügende Stromgebung, zu schnelle oder zu langsame Umdrehung der Blockkurbel, unvollständiges Niederdrücken der Drucktaste, Bedienung des Blocks, ehe die andere Stelle die Bedienung beendet hat, gleichzeitiges Drücken von zwei oder mehr Drucktasten, die nicht durch Gemeinschaftstaste verbunden sind, verspätete Bedienung der Streckenblockanfangs- oder der Durchgangsfelder usw.

Bahnmeister, welche diesem Mindestmaass an Anforderungen bis zum 1. April d. J. nicht entsprechen, sollen unter allen Umständen aus Bahnmeistereien mit Blockeinrichtungen entfernt werden. Der Minister nimmt indessen an, dass die weitaus grösste Anzahl der Bahnmeister bis zu diesem Zeitpunkt imstande sein wird, nicht nur die erwähnten durch Bedienungsfehler hervorgerufenen Störungen, sondern auch

Störungen infolge von Fehlern an den mechanischen Theilen und im Stromwege aufzufinden und die Mängel von nicht erheblichem Umfange zu beseitigen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hessischen Gemeinschaftsverwaltung sind zur Beschäftigung überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches: Delkeskamp (seither beurlaubt) der Eisenbahndirektion in Köln, Bon der Eisenbahndirektion in Bromberg, Stanislaus der Eisenbahndirektion in Breslau, Thiele der Eisenbahndirektion in Stettin und der grossherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Behle der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatseisenbahndienst ist ertheilt worden: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Humann in Berlin und Gebensleben in Braunschweig sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Schwerin und Gotzhein, beide in Berlin. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Oehlmann in Coburg ist gestorben.

Im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden mit Wirkung vom 16. März d. J. a) befördert: zum Eisenbahnbetriebsdirektor in Weiden der Regierungsrath bei der Generaldirektion Johann Weigert, zum Regierungsrath bei der Generaldirektion der Direktionsrath dieser Stelle Alois Frank und zum Oberinspektor und Vorstand der Bahnstation Weiden der Inspektor Anton Heigl; b) berufen: zur Generaldirektion der Direktionsrath bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München Ludwig Stefenelli v. Prenterhof und Hohenmaur, der Direktionsrath der Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg Karl Kraemer und der Eisenbahnassessor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg Anton Löhr, dann zum Vorstand der Bahnstation Freilassing der Inspektor bei der Generaldirektion Max Lorenz; c) versetzt: die Direktionsassessoren Ferdinand Karl in München zur Betriebswerkstätte Nürnberg und Meinrod Neumüller in Simbach zu jener in München I, dann die Eisenbahnassessoren August Fried von der Eisenbahnbetriebsdirektion München und Valentin Koch von der Centralwerkstätte München zur Generaldirektion.

Oesterreich.

— **Fahrkartensteuer.** In der am 5. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses für die Fahrkartensteuer wurde die Berathung über diesen Gegenstand zu Ende geführt. Der Finanzminister gab die Erklärung ab, dass, falls die Regierungsvorlage vom Hause angenommen würde, die Bestätigung dieser Vorlage gleichzeitig mit der Bestätigung jener Gesetze erfolgen würde, deren Bedeckung durch das Erträgniss der Fahrkartensteuer erfolgen soll. Sodann wurde die Regierungsvorlage unter Einfügung folgender Bestimmung angenommen:

„In Ansehung des Verkehrs in der III. Wagenklasse auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für diese Klasse durchschnittlich um mehr als 20 % höher ist, als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen, wird die Abgabe für Fahrten in der III. Wagenklasse mit 10 % und im Falle des § 2 (Verkehr nach und von den Ländern der ungarischen Krone, dann Bosnien und der Hercegovina sowie über diese Ländergebiete hinaus) mit 8 % des zur Einhebung gelangenden Fahrpreises festgesetzt."

Ferner wurde folgende Resolution beschlossen: „Die Regierung wird dringend aufgefordert, die Gewährung von Freikarten und Begünstigungen auf den Staatsbahnen sachgemäss möglichst einzuschränken und in dieser Beziehung ihren Einfluss auch auf die Privatbahnen geltend zu machen." Der Gedanke einer besonderen Besteuerung der Freikarten wurde vom Unterausschuss in der Voraussetzung fallen gelassen, dass für die Anweisungen zur Ausfolgung von Freikarten eine besondere Stempelgebühr nach französischem Muster zur Einhebung gelangen werde.

Was diese Stempelgebühr betrifft, sei erwähnt, dass in Frankreich durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. März 1897 für Freifahrtanweisungen eine Stempelgebühr eingeführt wurde, welche für Anweisungen zu einer einmaligen Fahrt oder zu einer Hin- und Rückfahrt in der III. Klasse 5 Cts., in der II. Klasse 10 Cts., in der I. Klasse 20 Cts. und für Anweisungen zu wiederholten Fahrten (Zeit- und Dauerkarten) in der III. Klasse 25 Cts., in der II. Klasse 50 Cts. und in der I. Klasse 1 Fr. beträgt.

— **Die Umwandlung der galizischen Karl Ludwigbahnaktien.** Der Bericht des Budgetausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses über die Regierungsvorlage, durch welche die Ermächtigung zur Umwandlung der Staatsschuldverschreibungen der Karl Ludwigbahn angesprochen wird, ist bereits fertiggestellt. Die Ersparniss, welche aus der geplanten Maassregel erwartet wird, berechnet der Berichterstatter folgendermaassen: „Das restliche Aktienkapital beträgt nach dem 1. April d. J. 46 185 300 fl., welches auf Grund des bisherigen Zinsfusses von 4,762 % eine Verzinsung von 2 199 330 fl. erfordern würde. Da wohl angenommen werden darf, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Begebung der neuen 4 prozentigen Anleihe zu einem Kurse von mindestens 97 % gelingen werde, so würde an die Stelle der bisherigen Summe von 46 185 300 fl. eine solche von höchstens 47 613 700 fl. mit einem Zinsenaufwande von 1 904 548 fl. treten, woraus sich eine Zinsenersparniss von nahezu 600 000 Kr. ergeben würde. Diese Ersparniss wird nur unerheblich dadurch geschmälert, dass das zu tilgende Kapital um 1 428 400 fl. = 2 856 800 Kr. steigt." Der Bericht bemerkt, dass die Regierung voraussichtlich im Falle der Karl Ludwigbahn in gleicher Weise, wie sie es bei den letzten Umwandlungen gethan hat, vorgehen und Eisenbahnschuldverschreibungen mit der bisherigen Hypothek und den gleichen Rückzahlungsfristen aufnehmen werde. Die Regierung lässt sich allerdings eine weitergehende Ermächtigung geben, welche die Ausgabe einer nicht fundirten und nicht tilgbaren Rentenschuld nicht von vornherein ausschliesst. Dies geschieht, um einer etwaigen Benachtheiligung der Staatsfinanzen vorzubeugen, die möglicherweise eintreten könnte, wenn der Finanzminister in der Form der zu begebenden Anleihe allzu sehr beschränkt würde.

— **Empfang beim Eisenbahnminister.** Der Minister empfing kürzlich eine Abordnung von Beamten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, welche ihm eine vom österreichischen Eisenbahnbeamtenvereine verfasste Denkschrift überreichte, worin die von dem im November 1901 abgehaltenen Beamtentage beschlossenen Wünsche und Anliegen dieser Beamten zusammengefasst sind. Der Minister nahm die Denkschrift mit dem Bemerken entgegen, dass das Eisenbahnministerium, welches auch den Privatbahnbeamten das wärmste Wohlwollen zuwendet, sich angesichts der Verschiedenheit seiner Stellung als Aufsichtsbehörde von den Funktionen der Eigenverwaltung die gesetzlichen Grenzen seiner Zuständigkeit gegenwärtig halten und daher in Angelegenheiten des Personals der Privatbahnen jene Zurückhaltung auferlegen müsse, welche durch die Verantwortlichkeit der Privatbahnverwaltungen für den Dienst und die Gebahrung, sowie durch die Wahrung ihrer dienstlichen Autorität bedingt erscheine. Der Minister erklärte sich übrigens bereit, unbeschadet der den Bittstellern empfohlenen Verfolgung des Dienstweges das ihm übergebene Gesuch einer eingehenden Prüfung unterziehen und sich behufs Klarstellung der Erfüllbarkeit der gestellten Bitten mit der Bahngesellschaft ins Einvernehmen zu setzen.

— **Das Investitionsprogramm der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung für 1902.** In dem im vorigen Jahre erlassenen Eisenbahnbau- und Investitionsgesetze sind die auf dem Netze der österreichischen Staatsbahnen durchzuführenden Investitionen insgesammt mit 272 056 000 Kr. festgestellt. Von diesem Betrage ist, abgesehen von der Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes, für das Jahr 1901 der Betrag von 36 728 000 Kronen veranschlagt gewesen, und ist dieser Betrag, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, thatsächlich im Sinne des Investitionsvoranschlages und Arbeitsprogrammes innerhalb der Verwendungsdauer dieses Kredits zur Verausgabung gelangt, während für das Jahr 1902 — unter Ausscheidung des Erfordernisses für die Beschaffung von Lokomotiven und Wagen — der Betrag von 42 220 000 Kr. veranschlagt erscheint.

Die Investitionen lassen sich in folgende Gruppen zusammenfassen: Bau zweiter, dritter und vierter Gleise, Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien sowie Anlagen zur Sicherung des Zugverkehres, Erweiterung von Stationen und endlich Ergänzungsanlagen, elektrische Anlagen, Maschinen- und Werkzeugbeschaffung. Von dem für das Jahr 1902 festgesetzten Gesammtbetrage von 42 220 000 Kr. entfallen auf die ersterwähnte Gruppe 11 474 000 Kr. (gegen 7 477 000 Kr. im Vorjahre), auf die zweite Gruppe 2 582 000 Kr. (5 973 000 Kr.), auf die dritte Gruppe 19 552 000 Kr. (18 866 000 Kr.) und auf die vierte Gruppe 8 612 000 Kronen (4 712 000 Kr.).

Was den Bau zweiter Gleise anbelangt, so ist für das Jahr 1902 zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Absdorf-Gmünd als zweite Rate der Betrag von 4 140 000 Kr., für das zweite Gleis auf der Strecke Wels-Salzburg, welches in diesem Jahre der Benutzung zugeführt wird, der Betrag von 1 966 000 Kr., für das zweite Gleis auf der Strecke Prag-Beneschau 2 000 000 Kr., Vysehrad-Smichow 300 000 Kr., Königshof-Zdie 400 000 Kr. und Oberintz-Postelberg 1 277 400 Kr. eingestellt. Von Stationserweiterungen, für die im Jahre 1902 namhaftere Beträge vorgesehen sind, wären hervorzuheben: der Umbau des Bahnhofes in Amstetten, bezüglich dessen die Vollendung der Grundeinlösung und Vorbereitung des Unterbaues

in Aussicht genommen ist, die Fortsetzung der Stationserweiterung in Gmünd, die Gleiseerweiterung im Bahnhofe Attnang, die Ausgestaltung der Bahnhofanlagen in Salzburg, woselbst in diesem Jahre die Grundeinlösung beendigt ist und der Verschub- und Personenbahnhof in Angriff genommen werden soll, die Erweiterung der Prager Bahnhofanlagen (Errichtung eines Centralbahnhofes), Erweiterung des Budweiser Bahnhofes sowie die Fortsetzung des Umbaues des Pilsener Bahnhofes, die Errichtung eines Werkstättenbahnhofes daselbst, die Erweiterung des Bahnhofes in Marienbad, endlich die Fortsetzung des Umbaues des Lemberger Bahnhofes.

— **Verlängerung der Lokalbahn Deutsch-Brod-Saaz.** Die seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen zwischen der Regierung und den Landesausschüssen von Böhmen und Mähren — als Besitzer von Stammaktien der Lokalbahn Deutsch-Brod-Saaz — wegen Fortsetzung der gesellschaftlichen Bahnlinie haben zu einem befriedigenden Ergebniss geführt. Dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend beschloss eine dieserhalb einberufene Generalversammlung: 1. die Konzession zum Bau und Betriebe einer vollspurigen Lokalbahn von der Station Saaz nach Tischnowitz zum Anschluss an die Linie Brünn-Tischnowitz zu erwerben und durchzuführen; 2. die für die Durchführung dieser Konzession erforderlichen Geldmittel durch Erhöhung des Gesellschaftskapitals durch Ausgabe neuer Aktien bis zum Nennbetrage von 1 740 000 Kr. und durch Aufnahme eines 4 prozentigen, mit der Staatsgarantie für Verzinsung und Tilgung ausgestatteten Anlehens zur Aufbringung des für den Ausbau der Fortsetzungslinie nöthigen Betrages von 6 100 000 Kr. zu beschaffen. (Das Kapital der gegenwärtigen Gesellschaftsbahn besteht aus 800 000 Kr. in Aktien und 2 776 000 Kr. Hypothekaranleihe); 3. den Verwaltungsrath zu ermächtigen, alle zur Durchführung dieser Beschlüsse nöthigen Schritte einzuleiten und mit der Regierung zu vereinbaren.

Ungarn.

— **Wechsel in der Leitung des ungarischen Handelsministeriums.** Der ungarische Handelsminister v. Hegedüs wurde unter warmer Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste auf eigenes Ansuchen von seinem Amte enthoben und ihm als Beweis der Anerkennung der Orden der Eisernen Krone I. Klasse verliehen. Zugleich wurde der Reichstagsabgeordnete Horanszky zum Handelsminister ernannt.

Bei der Verabschiedung von den Beamten des Handelsministeriums hielt der abtretende Minister eine bemerkenswerthe Ansprache. Er sagte u. a.:

„Ich habe unter sehr schwierigen Verhältnissen das Ministerium übernommen und geführt; es war schwer, das Bestehende zu erhalten; beinahe jeden Tag kamen bald von hier, bald von dort Beschwerden, für deren Beseitigung nicht nur im Ministerium, sondern auch mit Hilfe anderer Faktoren gesorgt werden musste. Auf diesem Gebiete ist nicht alles gelungen. Ich war erfüllt von Reformideen, deren Verwirklichung unserem Verkehr und unserer Volkswirthschaft eine erhebliche Entwickelung, und zwar zum Theil in neuen Richtungen, gesichert hätte. Zu meinem Bedauern habe ich dies nur zum Theil verwirklichen können; ich konnte vielmehr nur andeuten, was man thun müsse; ich war mit all' meinen Kräften bestrebt, mit Ihrer werthvollen Unterstützung alles zu thun, was möglich war. Dass ich mich mehr auf die Rolle des Sammlers und Vorbereiters beschränkte, das drückt mich nicht nieder. Ich übergebe meinem wackeren Nachfolger fast in jedem Zweige meiner Verwaltung solche Vorarbeiten, dass auf dem Gebiete der Volkswirthschaft Ungarns sicherlich eine grossartige Thätigkeit eintreten wird, wenn mein Nachfolger dieses Material nach seiner Weisheit benutzen und auch die entsprechenden Mittel finden wird. Mir gebührt dabei keinerlei Ruhm; aber nicht das ist das wichtige, wessen Name auf jenen Stein eingegraben ist, sondern dass dies im Interesse Ungarns geschehe. Und wenn wir in unserem Gewissen sagen können quorum pars — ich sage auch nicht magna — fui, so ist auch dies eine genügende Belohnung. Infolge dessen blicke ich ohne jeden Vorwurf und trotz aller Anklagen auch vollkommen beruhigt auf meine Wirksamkeit zurück, denn meine Devise war stets: ‚Faire ce qu'on peut et advienne ce que veut!‘

Als ich in dieses Ministerium eintrat, rieth mir jemand: Trage dein Herz nicht dort hinein. Und ich habe es dennoch hierher gebracht, was ich nicht bedauert habe. Es ist wahr, dass ich deshalb viel gelitten habe. Ich litt bei jeder Audienz wegen des gesellschaftlichen Elends; ich litt immer, so oft ich von einem Unrecht hörte, das gegenüber dem einen oder anderen Mitgliede dieses wackeren Beamtenkörpers begangen wurde; ich litt, als ich trotz unserer gemeinsamen Thätigkeit Ihren Ehrgeiz und den meinigen nicht befriedigen konnte, wir dem Lande gegenüber nicht solche Ergebnisse aufweisen, wie wir sie durch die von uns vollbrachte Arbeit verdient hätten.

Wenn ein Minister, so lange er wirkt, auch all' das, was in ihm ist und wonach er strebt, nicht zum zehnten Theile zu verwirklichen vermag, so ist die Sache dennoch angedeutet, und wenn diese der Verwirklichung werth ist, so ist es die Pflicht des Nachfolgers, sie zu verwirklichen; ist sie dessen aber nicht werth, so ist es besser, wenn der Minister früher zurücktritt und nicht eine Sache betreibt, welche dem Lande nicht zum Wohle dienen kann.

Ich habe mein Herz hierher gebracht. Denn ich habe mich bestrebt, meinen Mitarbeitern Vertrauen, Liebe und Anerkennung entgegen zu bringen und dahin zu wirken, dass sie dadurch angespornt wurden, gut und rasch zu arbeiten. Diese Disziplin habe ich im Ministerium angestrebt und ich kann feststellen, dass dies der Sache nicht geschadet hat. Denn ich bin überzeugt, dass bei Schroffheit und Mangel an Anerkennung jedes Talent verkümmert, Liebe und Vertrauen aber jedes Talent entwickelt und sichert.

Entschuldigen Sie mich, wenn ich vielleicht nicht gegen jedermann gerecht war; ich wollte es sein, und entschuldigen Sie, wenn ich Ihre Interessen nicht überall genug energisch vertheidigt habe; auch dies wollte ich thun. Es thut mir unendlich wohl, dass Sie mir gegenüber immer Liebe und Vertrauen bekundet haben. Sehen Sie, deshalb bin ich kein grosser Mann. Ein Engländer sagte: Die charakteristische Eigenschaft des grossen Mannes sei, dass er seiner Umgebung gegenüber schroff und schonungslos ist, Fremde jedoch zu fesseln vermag. Ich war bestrebt, die Liebe und das Vertrauen der Umgebung zu erwecken und habe nur in zweiter Linie daran gedacht, dass Fremde mich kennen lernen und anerkennen. Ich glaube nicht eingebildet zu sein, wenn ich sage, dass mir dies gelungen ist. Ich wenigstens fühle es so; mit diesem Gefühle entferne ich mich und dies ist meine grösste Belohnung. Erhalten Sie mich in Ihrem Andenken und Gottes Segen erhalte Sie alle.“

— **Neue Organisation der Eisenbahnsektion des ungarischen Handelsministeriums.** Anlässlich der Betrauung des Vorstandes der Eisenbahnfachabtheilung Ministerialrath Ludwig v. Mándy mit den Geschäften des zweiten Staatssekretärs für die Fachabtheilungen I, II, III (Verwaltung, Bau und Instandhaltung der Strassen und Brücken), V (Eisenbahnwesen) und VI/1 (Tarif- und Transportangelegenheiten) wurde die neue Sektion V für Eisenbahnwesen folgenderweise eingerichtet: Fachabtheilung V/A. Juristische, politische und wirthschaftliche Angelegenheiten; allgemeine Verwaltungs- und Organisationsfragen. Fachabtheilung V/B. Konzessions-, Bau- und Verkehrsangelegenheiten: Abtheilung 1: Konzessionsangelegenheiten der Vizinalbahnen und der Gemeindebahnen; Abtheilung 2: Verwaltungsdienst der Eisenbahnbauten; Abtheilung 3: technischer Dienst für Konzessionen und Bahnbauten; Abtheilung 4: Eisenbahnbetrieb und Verkehr (Generalinspektion für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt). Fachabtheilung V/C. Tarif- und Transportangelegenheiten.

Die Fachabtheilung V/A leitet Ministerialrath v. Mándy unmittelbar, zum Vorstand der Fachabtheilung V/B wurde Ministerialrath Franz v. Csöke bestellt; die Leitung der Fachabtheilung V/C (früher VI/1) blieb in den Händen des königlichen Rathes und Oberinspektors der ungarischen Staatsbahnen Béla Hendel. Die Vorstände der Abtheilungen V/B 1, V/B 2, V/B 3 und V/B 4 sind: Sektionsrath Arpád v. Papp, Sektionsrath Julius v. Nedeczky, Ministerialrath Ludwig Menczer und Ministerialrath Albin v. Bárrits. Die neue Ordnung ist am 14. Februar d. J. in Kraft getreten.

— **Pápa-Bánhidaer Vizinalbahn.** Das ungarische Amtsblatt veröffentlicht den Gesetzartikel IV vom Jahre 1902, betreffend die Konzessionirung der Pápa-Bánhidaer Vizinalbahn. (Die neue Lokomotivbahn führt von der Station Pápa der ungarischen Staatsbahnen aus mit Anschluss an die Györ-Veszprém-Dombovárer Vizinalbahn in Varsány und an die Südbahn in Kisbér bis zur Station Bánhida der ungarischen Staatsbahnen.) Die Regierung wird ermächtigt, die in Rede stehende Eisenbahn zu genehmigen, und wird beauftragt, über die erfolgte Konzessionirung seiner Zeit dem Reichsrathe Meldung zu erstatten.

— **Eisenbahn Eszegg-Djakovar-Verpolje.** Im Interesse des Ausbaues dieser Bahn hat kürzlich beim ungarischen Handelsminister eine Abordnung vorgesprochen. Der Minister theilte der Abordnung mit, dass es irrig sei, dass die Regierung den Ausbau der Bahn innerhalb eines bestimmten Termins zugesagt haben sollte. Es sei nie ein bindendes Versprechen gegeben. Gegenwärtig sei die Lage günstiger, indem die Regierung gegenüber der Kreditbank als Vorkonzessionärin dieser Bahn nicht mehr gebunden sei und sonach der Ausführung dieses Projektes durch die Interessenten nichts mehr im Wege stehe. Nur hätten sich durch den Ausbau der Bahn Sabac-Doboj die Verhältnisse geändert, indem aus verkehrspolitischen

Gründen jede in diese Linie einmündende Bahn mit Rücksicht auf die Zukunft schon jetzt als erstklassige Bahn gebaut werden müsse. Die Eisenbahnsektion des Handelsministeriums sei bereits angewiesen, dieserhalb mit den Interessenten in Verbindung zu treten. Die Abordnung war von der Antwort des Ministers sehr befriedigt, und sprach deren Führer dem Handelsminister den Dank für das bekundete Wohlwollen aus.

— **Neuer Schnellzug Budapest-Fiume.** Auf der Linie Budapest-Fiume der ungarischen Staatsbahnen wird einer Zeitungsmeldung zufolge vom 1. Mai an ein neuer Schnellzug in Verkehr gesetzt werden. Dieser wird täglich um 8 Uhr Abends von Budapest-Ostbahnhof abgelassen und um 8 Uhr früh in Fiume eintreffen. Der Gegenzug wird Abends um 8 Uhr von Fiume abgelassen und um 8 Uhr Morgens in Budapest eintreffen. Die Einrichtung der neuen Verbindung der ungarischen Hauptstadt mit Fiume entspricht einem längst gefühlten Bedürfniss. Mit dem Inslebentreten des neuen Schnellzuges wird auch der Fahrplan der Schifffahrtverbindung Fiume-Venedig eine entsprechende Abänderung erfahren.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen,** die im Jahre 1901 um 60 000 000 Fr. geringer waren als 1900, aber gegen Jahresschluss wieder eine kleine Besserung zeigten, scheinen im laufenden Jahre weiter langsam aufwärts zu gehen. Vom 1. Januar bis Mitte Februar betrug das Mehrergebniss gegen die gleiche Vorjahrszeit 567 000 Fr.

— **Die monatlichen Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen** werden seit Januar d. J. in etwas anderer Weise, wie es bei den deutschen Bahnen üblich ist, bekannt gegeben. Vor uns liegt die erste Nachweisung für den Januar d. J. Es werden auf Grund vorläufiger Ermittelung die Monatseinnahmen der ehemaligen schweizerischen Centralbahn und der ehemaligen schweizerischen Nordostbahn, in denen die Ergebnisse der Bötzbergbahn, der Strecke Coblenz-Stein und der aargauischen Südbahn inbegriffen sind, den endgültigen vorjährigen Monatseinnahmen gegenübergestellt. Die Verkehrseinnahmen der Verbindungsbahn in Basel und der Bahn Wohlen-Bremgarten werden besonders aufgeführt. Die Einnahmen der erstgenannten Bahnen im Januar d. J. sind bei gleichgebliebener Betriebslänge (1 178 km) sowohl im Personen- wie im Güterverkehr gegen Januar 1901 etwas gestiegen: die kilometrische Einnahme betrug im Januar d. J. 2 827 Fr. gegen 2 703 Fr. im Januar 1901; ebenso sind die verschiedenen Einnahmen etwas gestiegen: die Gesammteinnahme betrug im Januar d. J. 3 588 200 Fr. gegen 3 420 529 Fr. im Januar 1901. Auch die Betriebsausgaben werden mit Ausschluss der vom Erneuerungsfonds zu tragenden Kosten für die Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials, aber einschliesslich der Ausgaben der Centralverwaltung in Bern aufgeführt; sie zeigen gegen den Januar des Vorjahres eine geringe Abnahme, 2 243 Fr. für das Kilometer, gegen 2 288 Fr. im Januar 1901. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug im Januar d. J. 945 400 Fr. gegen 724 704 Fr. im Januar 1901.

Sehr unerfreulich ist das Durchsetztsein dieser amtlichen Kundgebung mit völlig entbehrlichen Fremdworten. Da heisst es in den wenigen Zeilen statt „Nachweisung“: „Bulletin“, statt „besonders“: „separat“, statt „annähernd“: „approximativ“, statt „für“: „per“, statt „einschliessl.“: „inkl.“, statt „Gesammtsumme“: „Total“. Die „Transporteinnahmen“ wollen wir allenfalls hingehen lassen, obgleich „Verkehrseinnahmen“ ebenso deutlich sind, aber die anderen Ausdrücke sind u. E. nicht zu rechtfertigen; keine deutsche Verwaltung würde solche jetzt noch in ihren Veröffentlichungen anwenden.

— **Der Wasserzufluss im Simplontunnel.** In dem Bericht über die Tunnelarbeiten der letzten drei Monate werden genauere Mittheilungen über den ausserordentlichen Wasserzufluss und die deshalb angestellten Untersuchungen gemacht. In der Berichtszeit sind sieben Quellen mit einem Erguss von zusammen 12 610 Minutenlitern Wasser angeschlagen worden. Sie bildeten bis dahin zusammen die Quelle, die aus der Hauptgalerie sich ergoss. Im zweiten Stollen brachen von der 21. Quergalerie an 12 Quellen auf mit einem Gesammterguss von 28 361 Minutenlitern. Seit man am 23. November beinahe gleichzeitig in beiden Stollen auf den Schieferschutt gestossen ist, wurde keine neue Quelle erschlossen. Es wird angenommen, dass das Wasser aus einem grossen See im Innern des Berges stammt. Seit Anfang November ist die Wassermenge ziemlich gleich geblieben, 800—900 Sekundenliter. Aus der Abnahme früher angeschlagener Quellen schliesst man, dass das Gleiche auch bei den hintersten Quellen mit dem Sinken des Wasserspiegels des Sees der Fall sein wird. Die Wassermasse müsse reissend abnehmen, wenn einmal der ganze unterirdische Vorrath erschöpft ist und das Regen- und Schmelzwasser von der Oberfläche der Erde sich unmittelbar in die Gesteinspalte ergiesst und durch den Tunnel seinen Abfluss findet. Das Herannahen dieses Augenblickes wird aus dem fortdauernden Erkalten des Wassers geschlossen. Durch Färbungsversuche soll bestimmt erwiesen sein, dass das Tunnelwasser in keiner Verbindung mit dem Lago d'Avino oder der Cairasca steht. Das Wasser müsse aus dem Sammelgebiet von Deggiolo und den Alpe de Valle stammen; dort strömten auf der Nembroalp bis Ende Oktober vorigen Jahres reichliche Quellen, welche im November ganz versiegten. Damit scheine das Bestehen eines unterirdischen Beckens nachgewiesen. Es würden also die Wasserläufe im Berginnern eine gewaltige Ausdehnung haben; der Tunnel durchstösst den Berg mindestens 2 km horizontal von der Nembroalp entfernt und 650 m tiefer als diese. Wenn die Quellen von Nembro die einzigen sind, durch welche der unterirdische See sich früher oberirdisch entleerte, so würde der Ausfluss der Quellen im Tunnel nach Eintritt normaler Verhältnisse sich zwischen 100 und 150 Sekundenliter bewegen. Schlimmstenfalls macht man sich beim Versiegen von noch anderen Quellen auf einen regelmässigen Erguss von 350 Sekundenlitern gefasst. Jedenfalls sei die jetzige Wassermenge eine aussergewöhnliche und werde mit der Entleerung des unterirdischen Sees aufhören. — Auf der Nordseite des Tunnels hatten die Arbeiten seit einiger Zeit an ungünstigen Bodenverhältnissen gelitten. Jetzt wird berichtet, dass man wieder auf festen Felsen gestossen ist und die Arbeiten rascher vorangehen.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in der Schweiz.** Nach schweizerischen Blättern hat die Maschinenfabrik Oerlikon der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen das Anerbieten gemacht, auf eigene Rechnung und Gefahr auf einer etwa 20 km langen Strecke den elektrischen Betrieb nach ihrem System versuchsweise einzurichten und unter gewissen Bedingungen zu übernehmen.

— **Doppelgleisige Strecken der schweizerischen Bahnen.** Die vergleichende Zusammenstellung der ein- und mehrgleisigen Bahnstrecken in den verschiedenen europäischen Ländern, welche wir in Nr. 100 S. 1549 Jahrg. 1901 gebracht haben, gibt dem „Luzerner Tageblatt“ Veranlassung, in einem längeren Aufsatze die Thatsache zu besprechen, dass die Schweiz in dieser Beziehung hinter allen anderen Ländern, namentlich aber hinter den verschiedenen deutschen Bahngebieten, zurücksteht. Während in Deutschland alle wichtigeren Strecken mit zweiten Gleisen ausgerüstet sind und auch in dem vom durchgehenden Verkehr wenig berührten Württemberg 22 % aller Bahnen zweigleisig, in Elsass-Lothringen aber sogar 56 % der Bahnstrecken mit Doppelgleisen versehen sind, beträgt die Verhältnisszahl der mit Doppelgleisen versehenen Bahnen in der Schweiz nur 13 %. Auch wenn man die vom schweizerischen Bundesrathe als Nebenbahnen bezeichneten Linien ausser Betracht lässt und nur die Hauptlinien berücksichtigt, stellte sich am 1. Januar 1900 die Länge der vorhandenen zweiten Gleise nur auf 20 %. Namentlich aber beklagt es der Verfasser, dass auf der wichtigen Durchgangslinie Olten-Aarburg-Luzern, die im Sommer täglich in jeder Richtung von fünf Schnellzügen befahren wird, bislang immer nur noch eingleisiger Betrieb besteht, der durch die vielen Kreuzungen äusserst erschwert und gefährdet wird. Auch in das vom Bundesrathe im Mai 1900 aufgestellte „eidgenössische Ausbauprogramm“ ist die zweigleisige Herstellung dieser Linie nicht aufgenommen, und gewiss ist es bei der hohen Wichtigkeit, welchen der Durchgangsverkehr der Gotthardbahn besitzt, eine auffallende Thatsache, dass sämmtliche nördliche Zufahrtlinien zu dieser Weltstrasse bislang nur eingleisig ausgebaut sind.

— **Die Lohnbewegung des italienischen Eisenbahnpersonals** scheint glücklich beendet zu sein. Nach Verhandlungen zwischen der Regierung und Vertretern des Personals der Eisenbahnen und der Eisenbahngesellschaften ist ein völliges Einvernehmen unter gegenseitigen Zugeständnissen bezüglich der Forderungen des Personals der Eisenbahnen erzielt worden. Infolge dieses Einvernehmens ist jede Furcht wegen eines Ausstandes der Eisenbahnarbeiter geschwunden. Dem Vernehmen nach wird der König einen Erlass unterzeichnen, wonach das zum Eisenbahndienst einberufene Militär vom 15. d. Mts. ab zurückberufen wird. Wie ferner gemeldet wird, erreichten die Eisenbahnangestellten durch das Uebereinkommen mit der Regierung und den Eisenbahngesellschaften eine Aufbesserung von 24 000 000 Lire.

— **Bau zweiter Gleise auf den russischen Eisenbahnen.** Aus dem Etat der russischen Eisenbahnen führen die St. Petersburger Zeitungen nunmehr auch einzelne Arbeiten auf, die insofern ein grösseres Interesse beanspruchen, als sie zeigen, dass

man in den maassgebenden Kreisen jetzt Ernst machen und thatsächlich grössere Beträge für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen durch den Bau zweiter Gleise aufwenden will. Wir haben einzelne solcher Mittheilungen gesammelt und stellen sie hier zusammen; danach sind für sogen. Ergänzungsarbeiten vorgesehen: 1. auf der Katharinenbahn 4 243 407 Rubel. Davon 66 469 R. für den Bau eines zweiten Gleises zwischen der Ausweichestelle Puteprowod und der Werst 693; 50 000 R. zu demselben Zwecke auf der Strecke Lubomirowka-Piatichatka und 1 000 000 R. zur Fortsetzung des zweiten Gleises zwischen den Stationen Lissitschansk und Kupjansk. 2. Auf der Transkaukasusbahn 8 498 622 R.; von diesem Betrage entfallen auf die Herstellung eines zweiten Gleises 1 200 000 R., auf die Fortsetzung der Arbeiten an der Petroleumleitung Baku-Woltschji-Worota, Michailowo-Ag-Tagla 325 000 bezw. 1 575 000 R., während die Arbeiten für die Anlage einer Petroleumleitung auf der Strecke Baku-Michailowo 3 200 000 R. kosten sollen. Die Kosten für die Erbauung der Petroleumleitungen sind hier aufgeführt worden, weil sie thatsächlich die Bestimmung haben, die Transkaukasusbahn zu entlasten durch Uebernahme eines Theiles der Petroleum- und Naphtasendungen. 3. Auf der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn 2 888 297 R.; 400 000 bezw. 680 000 R. davon zur Legung eines zweiten Gleises zwischen Bjelgorod und Charkow bezw. Losowaja und Ssinelnikowo. 4. Auf der Libau-Romnybahn 1 470 771 R., davon zur Weiterführung des zweiten Gleises auf der Strecke Homel-Bachmatsch und Homel-Sslobin 750 000 R. 5. Auf den Weichselbahnen 2 246 247 R., davon zur Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Skarzysko-Strzemeszyce 500 000 R. 6. Auf der Ssamara-Slatoustbahn 2 005 614 R., davon auf die Fortsetzung der Legung eines zweiten Gleises zwischen den Stationen Batraki und Ssamara 600 000 R. sowie zwischen Ssimskaja und Kropatschewo 415 000 R.

Es ist das vermuthlich nur ein Theil der Beträge, die für die Erbauung von zweiten Gleisen ausgeworfen sind. Die Aufzählung der Linien wurde hier gemacht, weil mit deren Ausbau zweifellos ein wesentlicher Fortschritt gekennzeichnet wird, denn im allgemeinen ist die Anzahl der im Betriebe befindlichen zweiten Gleise ausserordentlich gering. Nach einer uns vorliegenden amtlichen Veröffentlichung betrug am 1. November 1901 die Gesammtlänge der dem Betriebe übergebenen Gleise 52 613 Werst, darunter nur 9 450 Werst oder 18 % zweite Gleise; das ist natürlich sehr wenig, namentlich wenn man die grossen Entfernungen überhaupt und die Stationsentfernungen im besonderen berücksichtigt, wodurch die Zugfolge in Russland eine verhältnissmässig geringe ist. Unter solchen Umständen sind bei dem stetig wachsenden Verkehr zweite Gleise doppelt wichtig.

Fremde Welttheile.

— **Luhanbahn.** Die Arbeiten an dieser chinesischen Eisenbahn schreiten, wie dem „Ostasiatischen Lloyd" unterm 24. Januar aus Schanghai gemeldet wird, rüstig fort. Die Schienen sind bereits von Wutschang bis Wuschenkuan gelegt und der Verkehr auf dieser Strecke sollte jener Meldung zufolge in den ersten Tagen des Februar eröffnet werden. Wuschenkuan liegt an der alten Heerstrasse, die von Wuschang durch Hupeh, Honan und Schansi nach Taiyuenfu führt, und zwar an der Grenze von Hupeh und Honan. Ende Januar liefen die Züge bis nach Kuanghsui, etwa neun Meilen südlich von Wuschenkuan. Vermessen war die Linie bereits bis zum Hoangho, und da Geländeschwierigkeiten auf dieser Strecke nicht zu überwinden sind, geben sich die Ingeniöre der Hoffnung hin, dass am Schlusse dieses Jahres die Züge bis tief nach Honan hineinlaufen werden. Grosse Schwierigkeiten werden indessen am Hoangho selbst erwartet, dessen Ufer keinen geeigneten Boden für die Brückenpfeiler bieten.

— **Luxuszug Tunis-Algier-Oran.** Auf der Bahnstrecke Tunis-Algier-Oran ist nunmehr, wie schon in Nr. 18 S. 298 d. Ztg. kurz gemeldet, für die Dauer der jeweiligen Reisezeit wöchentlich einmal eine Luxuszugverbindung hergestellt worden, die zur raschen und bequemen Ausführung von Reisen nach Tunis und Algerien um so willkommener sein wird, als die nordafrikanische Küste durch die Einrichtung des Berlin-Neapel-Express und dessen Weiterführung nach Palermo (s. Nr. 7 S. 113 d. Ztg.) dem deutschen Reiseverkehr nunmehr erheblich näher gerückt ist. Die erwähnte Verbindung, bei der in Algier ein Tagesaufenthalt genommen wird und in Oran zwei Tage bis zur Rückkehr zur Verfügung stehen, gestaltet sich wie folgt: Tunis Mittwoch ab 6.55, Algier Donnerstag an 10.50, Algier Donnerstag ab 8.30, Oran Freitag an 6.34; Rückfahrt Oran Sonnabend ab 10.10, Algier Sonntag an 8.23, Algier Sonntag ab 7.28, Tunis Montag an 11.28. Für die Seefahrt zwischen Sizilien und Tunis, die in Palermo oder Trapani angetreten und beendet werden kann, stehen bequeme Dampfschiffe zur Verfügung.

— **Eisenbahn Tanga-Korogwe.** Für die Fortführung dieser deutsch-ostafrikanischen Eisenbahn von Korogwe bis Mombo waren in den diesjährigen Reichsetat 1 500 000 ℳ. als erste Rate eingestellt. Die Forderung wurde aber in der Reichstagssitzung vom 5. d. Mts. dem Kommissionsantrage entsprechend bedauerlicherweise abgelehnt; ebenso in namentlicher Abstimmung ein Antrag Arendt mit 120 gegen 98 Stimmen auf Bewilligung eines Betrages von 950 000 ℳ. als erste Rate.

Allgemeines.

— **Eine „neue Art der Dammschüttung".** Schüttung vom beweglichen Sturzgerüst ist zwar eine altbekannte Sache. Der folgende von „Eng. News & Am. Ry. J." Heft 3 (1902) mitgetheilte Bauvorgang kann daher die Bezeichnung „neu" höchstens seines grossen Umfanges wegen beanspruchen. Immerhin verdient er aus letzterem Grunde Beachtung:

Die ziemlich gleichmässig 18 bis 20 m hohe Dammschüttung von erheblicher Länge, um welche es sich handelt, gehört der Chicago, Burlington & Quincybahn an. Das Schüttgerüst besteht aus einer 45,7 m langen, stählernen Parallelträger-Fachwerkbrücke mit unten liegender Fahrbahn für das 0,914 m-spurige Arbeitsgleis. Die Brücke ruht mit einem Ende auf dem Kopf der Schüttung, mit dem anderen auf einem verschiebbaren, hölzernen Fachwerkthurm. Dieser ist 18,3 m hoch, quer zur Bahn unten 7,62 m, oben 4,88 m breit, und besteht längs der Bahn aus 3 senkrecht begrenzten Fachwerkfeldern, 2 von je 6,1 m, eins von 2,1 m Breite. Das schmale Feld ist der fertigen Schüttung zugewendet. Auf ihm lagert die Brücke, während der übrige Theil der Oberfläche des Thurmes die nach dem Ende zu etwas ansteigende Verlängerung des Schüttgleises trägt. Die Arbeitszüge bestehen aus 12 bis 15 Seitenkippern, von denen immer die 3 vordersten am Kopf der Schüttung entladen werden. Dann wird der Zug vorgedrückt und man kippt die nächsten 3 Wagen. So wird die Brücke und das Gerüst im wesentlichen nur mit dem leeren Wagenzug belastet. Die Verschiebung des Gerüstes erfolgt, wenn die Schüttung um eine Schienenlänge, 9,14 m, vorgerückt ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Lastkrahne.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der Lastkrahn auf dem Bahnhofe Kestenholz ist wieder in Betrieb genommen worden, während der Lastkrahn auf dem Bahnhofe Wasselnheim — voraussichtlich auf vier Wochen — ausser Betrieb gesetzt wurde.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 30 (pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 88 (niederländische Staatseisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag II erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 30 und Nr. 88 werden die im Juni 1898 bezw. Juni 1897 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 36 (königliche Eisenbahndirektion Elberfeld); ferner ist erschienen der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin) und der III. Nachtrag zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“. Der im August 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 36 nebst Nachtrag wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 196 und Nr. III 197 vom 3. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend (Nr. III 196) die Sammlung von Vereins-Guterwagenparkverzeichnissen und (Nr. III 197) die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 8. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. (Druckfehlerberichtigung.)

In dem vom 1. Januar 1902 gültigen Nachtrage II zum obigen Tarife ist auf Seite 13 in der Rubrik Brody (Bhf.) trs. bei der Station Leipzig (Thüring. Bhf.) der Schnittfrachtsatz unter A von 114 auf 144, und auf Seite 14 in der Rubrik Brody (Bhf.) trs. bei der Station Leipzig-Stötteritz der Schnittfrachtsatz unter B von 154 auf 144 ₰ für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 4. März 1902. (683)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

In Wäldershausen, an der Strecke Nieder-Gemünden-Niederofleiden, können auch Fahrzeuge angenommen und ausgeliefert werden. In den Tarifen ist die betr. Beschränkung „NF“ zu streichen.

Frankfurt a/M., den 7. März 1902. (684)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 17. März 1902 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande zur Beförderung von Drainröhren bei Zahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief direkte Frachtsätze zwischen der sächsischen Station Elstra und den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Brims, Christofsgrund, Deutsch-Gabel, Gross-Walten, Grünau, Karlswald, Kriesdorf, Niemes (Stadt), Reichstadt, Ringelshain, Rosenthal-Johannesthal und Schonbach-Seifersdorf in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Dresden, den 10. März 1902. (685)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 12. März d. J. wird die Station Neufahrn in Niederbayern in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III des bayerisch-sächsischen Tarifheftes 1 aufgenommen. Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den Güterverwaltungen zu erfahren.

Dresden, den 10. März 1902. (686)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Thiertarif, Theil II.

Am 1. April 1902 tritt ein Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu § 45 der Verkehrsordnung, betreffend die Abfertigung der Viehbegleiter.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Der Nachtrag kann bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und den Abfertigungsstellen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden.

Berlin, den 7. März 1902. (687)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verkehr treten am 15. März d. J. direkte Frachtsätze für die Beförderung von Jutegarnen und Jutegeweben von Pulsnitz nach Maffersdorf von 75 ₰ bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg und von 57 ₰ bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg, ferner von Pulsnitz nach Maffersdorf-Fabrik Frachtsätze von 74 ₰ bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg und von 56 ₰ bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 10. März 1902. (688)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. April 1902 gelangt ein neuer Ausnahmetarif, Theil III Heft Nr. 1 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, gebrauchten leeren Säcken, ferner von Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Reisabfällen im Verkehre mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg u. Tirol), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien) und der priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft (Linien Wien-Marchegg und Simmering-Bruck a/L.) zur Einführung.

Der neue Tarif, dessen Preis 1 ℳ = 1 Kr. 20 h. beträgt, bringt vielfache Frachtermässigungen, theilweise aber auch Frachterhöhungen mit sich, letztere besonders im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a/M. Hptbhf., Bockenheim, Hanau Nordbhf. und Hanau Westbhf. der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des seitherigen Tarifs vom 1. Januar 1898 noch bis 15. Mai 1902 in Kraft.

München, den 6. März 1902. (689)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. tritt der Nachtrag IX zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. im Verkehre nach Stationen der französischen Ostbahnen vom 1. Dezember 1898 in Kraft. Soweit Frachterhöhungen im Nachtrage enthalten sind, treten dieselben erst mit dem 1. Mai 1902 in Kraft.

Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 6. März 1902. (690)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Im Nachtrag VI zum Tarifhefte 3 hat die Anmerkung auf Seite 14 für Biala czortkowska transit*) zu lauten:

„*) Die Transitfrachtsätze kommen nur bei Umkartirung im Verkehre von Stationen der Lokalbahnen zur Anwendung.“

Breslau, den 6. März 1902. (691)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag IV zum Tarif vom 1. Mai 1900 zur Einführung. Er enthält insbesondere:

1. eine grössere Anzahl ermässigter Frachtsätze im Klassenguttarif und in den Ausnahmetarifen;
2. einen neuen ermässigten Ausnahmetarif für lebendes Geflügel in Geflügelwagen von Stationen der serbischen nach solchen der bayerischen Staatsbahnen;
3. einen neuen Ausnahmetarif für Kleie;
4. Berichtigungen.

Soweit in einzelnen Fällen durch Berichtigung von Druckfehlern Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende April d. J. Gültigkeit.

Der Nachtrag wird gegen Ende dieses Monats zu dem aufgedruckten Preise bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbüreaus dieser Verwaltungen schon jetzt Auskunft.

Breslau, am 6. März 1902. (692)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an wird die Gebühr für das Zustellen oder Abholen der Wagen zwischen dem hiesigen Elbbahnhofe und der Güterladestelle „an der Sülze“ von 1 ℳ für jeden Wagen auf 1,5 ₰ für 100 kg, mindestens 1,50 ℳ für jeden Wagen erhöht. Die sonstigen Bestimmungen unter II D II 7 auf Seite 22 des Staatsbahngütertarifs der Gruppe V bleiben unverändert.

Magdeburg, den 7. März 1902. (693)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden die Stationen Herzberg (Harz) des Direktionsbezirks Cassel, sowie Grossharthau, Oederan, Schwepnitz, Sebnitz und Taubenheim der sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Ferner wird der Artikel Leim in die Klasse 10 des Tarifes eingereiht.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 6. März 1902. (694)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hameln des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsstation in den im Gütertarif für die Gruppe IV und in den Tarifen für den ostdeutsch-nordwestdeutschen, Berlin-Stettin-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen, nordwestdeutsch-hessischen, nordwestdeutsch-rechtsrheinischen und nordwestdeutsch-linksrheinischen Gütertarif, sowie in den Gütertarifen für den westdeutschen und den mitteldeutschen Privatbahnverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze sowie über die für die Anwendung derselben in Frage kommenden Bedingungen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 8. März 1902. (695)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 10. März d. J. tritt für Steinabfälle von Piesberg nach Wilhelmshaven unter den für den Ausnahmetarif 5 a geltenden Bedingungen ein Ausnahmesatz von 0,35 ℳ für 100 kg in Kraft.

Münster, den 6. März 1902. (696)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft I und III.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden die Stationen Breslau Oberschles. Bahnhof, Breslau Oderthorbahnhof und Breslau Märkisch-Freiburger Bahnhof des Direktionsbezirks Breslau in die für den obigen Verkehr geltenden Schnitttariftabellen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 5. März 1902. (697)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Am 15. März d. J. treten zwischen Station Oschersleben O. S. E. der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn und den Stationen Bremen, Bremerhaven, Dortmund, Fallersleben, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Herne, Riemke und Wanne der preussischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. März 1902. (699)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

1. Die Stationen Halle a/S. und Torgau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/Saale werden mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab in den Ausnahmetarif 19 für Bier zur Ausfuhr aufgenommen.
2. Der nach unserer Bekanntmachung vom 17. v. Mts. für die Zeit bis 31. Dezember d. J. zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen von mindestens 10 t findet auch im Verkehre mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn Anwendung. Ausserdem gilt der Ausnahmetarif im Verkehre zwischen den bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München einerseits und den Stationen der demselben beigetretenen nördlichen Eisenbahnen andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsbüreaus und die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 1. März 1902. (700)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Güterverkehr.

Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B. u. weiter) vom 1. Juni 1899 und Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit ab 10. März 1902 wird die bayerische Staatslokalbahnstation Rollhofen in die bayerisch-schweizerischen Gütertarifhefte 1 und 3 einbezogen. Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss nachstehender Beträge an die Frachtsätze für Nürnberg Centralbahnhof.

Eilgut	Stückgut				Wagenladungen							
	Klasse		Spezialtf.		Allg. Klassen		Spezialtarife					
							I		II		III	
	1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b
Anstossbeträge für 100 kg in Centimes												
49	25	25	24	24	20	18	15	14	15	11	11	7

Ferner ermässigen sich mit Gültigkeit ab 10. März 1902 die Anstossbeträge für Spalt in den oben genannten Gütertarifen auf die nachstehenden Beträge:

Verbandsstation	Kartenstation	Eilgut	Stückgut				Wagenladungen							
			Klasse		Spezialtarif		Allg. Klassen		Spezialtarife					
									I		II		III	
			1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b
		Anstossbeträge für 100 kg in Centimes												
Spalt	Gunzenhausen	76	37	37	34	34	28	26	21	19	21	15	15	10

München den 6. März 1902. (698)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 30. Juni 1902 treten die in Nr. 101 dieses Blattes vom 28. Dezember 1901 unter fortlaufender Nummer 3452 verlautbarten Frachtsätze für Felle und Häute, roh, gesalzen oder getrocknet in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen) zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Paris Douane, La Villette sowie Reuilly ausser Kraft.

Wien, am 4. März 1902. (701)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen.

Mit 1. Mai 1902 treten die in Nr. 101 dieses Blattes vom 28. Dezember 1901 unter fortl. Nummer 3454 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Mineralwasser von Trient (Trento) nach Paris Douane, La Villette und Reuilly ausser Kraft.

Wien, am 4. März 1902. (702)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Die in dem Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr vom 15. Oktober 1892 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Gronau einerseits und den Stationen Bent-

heim, Gildehaus und Schüttorf andererseits treten am 20. April d. J. ausser Kraft. Dieselben werden durch anderweite, bereits am 1. d. Mts. im westdeutschen Privatbahnverkehr eingeführte Frachtsätze ersetzt.

Näheres hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 6. März 1902. (703)
Der Administrationsrath.

Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn-Güterverkehr.

Die in dem Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 11. Januar 1897 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Gronau treten am 20. April d. J. ausser Kraft. Dieselben werden durch anderweite, bereits am 1. d. Mts. im westdeutschen Privatbahnverkehr eingeführte Frachtsätze ersetzt.

Näheres hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Amsterdam, den 6. März 1902. (704)
Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:
der Administrationsrath
der holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theile II der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Vom 1. Mai d. J. ab wird in den Personentarifen, Theil II obiger Bezirke die besondere Zusatzbestimmung dieser Direktionen zur Zusatzbestimmung B III 1 [2] zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin geändert, dass zur Erlangung von Arbeiterfahrkarten als genügende Ausweise nur noch besondere, polizeilich beglaubigte Bescheinigungen der Arbeitgeber gelten. Diese Bescheinigungen müssen nach einem bestimmten Muster ausgestellt sein und sind von den Fahrkartenausgabestellen des Wohnorts und des Arbeitsortes abzustempeln. Es ist dies durch den Arbeiter zu veranlassen. Vordrucke zu solchen Bescheinigungen werden von den Fahrkartenausgabestellen unentgeltlich verabfolgt.

Die neue Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Breslau, den 3. März 1902. (705)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königlichen Eisenbahndirektionen Kattowitz und Posen.

---

5. Verdingungen.

Verdingung von 95 300 Stück Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung für die Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 2. April 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und **bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1902.

Berlin, den 7. März 1902. (706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von weissglasirten Verblendsteinen zur Verblendung der Widerlager für den südlichen Theil der Unterführung der Teichstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 19. d. Mts., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 8. März 1902. (707)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Der Bedarf der für das Jahr 1902 erforderlich werdenden kiefernen Hartendiele, Fusstritte aus amerikanischem Fichtenholz, eichenen Wasserleisten und eichenen Wagenschwellen soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und das Verzeichniss der Hölzer können bei dem Hauptmagazinverwalter dahier eingesehen und auf Verlangen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Werkhölzer" bis längstens den 22. März l. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und frankirt an den Unterzeichneten dahier einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 7. März 1902. (708)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Oeffentliche Verdingung.
Umgehungsbahn Mainz.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der linksrheinischen Theilstrecke sind im ganzen oder in 2 Loosen zu vergeben, und zwar u. a.

	Loos I	Loos II
Erdarbeiten . . cbm	256 000	714 000
Fundamentaushub . . . „	15 000	22 000
Spundwände . . qm	3 700	4 700
Stampfbeton und Mauerwerk . . cbm	16 200	26 000
Werksteine, Abdeckplatten etc. „	350	320
Chaussirung und Pflasterung . . qm	1 700	11 500

Die Verdingungsunterlagen einschliesslich Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen portofreie Einsendung von 15 ℳ in baar für jedes Loos, bezw. von 25 ℳ für beide Loose zusammen bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 3. April 1902,
Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 3. März 1902. (709)
Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt verfügbaren neuen und alten noch brauchbaren Oberbaumaterialien, bestehend aus Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug, sowie die angesammelten alten unbrauchbaren Oberbaumaterialien, bestehend aus Eisen und Stahlschienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 18. März d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst der Nachweisung der Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 9 Tage.

Erfurt, den 20. Februar 1902. (710)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Wir beabsichtigen ca. 860 t auf unseren verschiedenen Bahnstrecken lagernde alte Oberbaumaterialien im Submissionswege entweder in getrennten Posten oder insgesammt zu verkaufen, und zwar:

112 t noch brauchbare Vignolschienen;
210 „ noch brauchbare Langschwellen;
20 „ noch brauchbare eiserne Querschwellen für 1 m Spurweite;
213 „ Haarmannschienen;
300 „ unbrauchbare Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug.

Angebote auf das ganze Quantum oder einen Theil sind mit der Aufschrift „Angebot auf Oberbaumaterialien" bis zum 20. März d. J., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Direktion einzureichen, bei welcher auch die näheren Bedingungen und ein Verzeichniss der zum Verkauf stehenden Materialien eingesehen bezw. gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden können.

Darmstadt, den 4. März 1902. (711)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Im diesseitigen Bezirk angesammelte alte, für diesseitige Zwecke nicht mehr verwendbare Oberbaumaterialien, als Schienen, Schwellen und Schrott von Eisen und Stahl, Blech- und Gussschrott, Weichentheile sollen getrennt nach solchen, welche zu Anschlussgleisen, Arbeitsgleisen untergeordneter Art anscheinend geeignet oder wiederherstellbar und solchen, welche anscheinend auch hierzu völlig untauglich sind, in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Oberbaumaterialien" einzusendenden Angebote werden in dem am 1. April d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. April 1902.

Magdeburg, den 1. März 1902. (712)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 22. | 15. März 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Arbeiten am Simplontunnel. (Schluss)
Die Feststellung und Ablieferung der Verkehrseinnahmen.
Neuer Verschub- (Sammel- und Vertheilungs-) Bahnhof in Chicago.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Berathung des preuss. Eisenbahnetats. — Ueberlassung von Grund und Boden zur Einführung neuer Nebenbahnen in vorhandene Stationen. — Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden Gepäckstücken und Gütern. — Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit. — Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen. — Plan einer Kölner Gürtelbahn. — Förderung des Baues von Kleinbahnen in Preussen. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Die amerikanischen Lokomotiven auf den bayer. Staatsbahnen. — Niederschrift über die europäische Fahrplankonferenz. — Erinnerungsmedaillen an die Eröffnung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Hamm (1870).
Oesterreich: Das zweite Gleis der österr. Nordwestbahn. — Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Auskunftspflicht der Bahnen in Steuersachen. — Tarifirung von Eisen und Eisenwaaren. — Lieferungsbedingungen der österr. Staatsbahnen. — Lokalbahn Gänserndorf-Pyrawarth-Gaunersdorf. — Anschläge auf Züge der Aussig-Teplitzer E. — Der österr. Wasserstrassen-Beirath.
Uebrige europäische Länder: Eisenbahnklagen und Wünsche in der französ. Abgeordnetenkammer. — Tarifermässigung für Beförderung von Musterkoffern auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Eisenbahneifersüchteleien in der Schweiz. — Schweizer. Eisenbahnprojekt Münster-Grenchen. — Förderung des Eisenbahnbaues durch die schweizer. Kantone. — Finnlands Eisenbahnen im Jahre 1900. — Lehranstalten des russ. Ministeriums der Verkehrsanstalten.
Fremde Welttheile: Mekkabahn. — Lieferung von Eisenbahnwagen nach Siam. — Die erste marokkanische Eisenbahnkonzession. — Schmalspurbahnen in Aegypten. — Vergebung von Eisenbahnbauten für Portugiesisch-Westafrika. — Pretoria-Pietersburg-E. — Eisenbahnunglück in Texas. — Löhne und Arbeitszeit bei den amerikanischen Bahnen. — Erweiterung einer Unterpflasterbahnstrecke durch Verschieben der Seitenwände. — Lokomotivbau in den Vereinigten Staaten von Amerika in 1901. — Nicaragua oder Panama? — Eisenbahnpläne in Porto Rico.
Allgemeines.
Rechtsprechung.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Arbeiten am Simplontunnel.

(Schluss aus Nr. 21.)

Die Bohrung rückt inzwischen ungestört fort. Für sie gibt es nur zwei, oder wenn wir den Fall eines bereits mehrfach eingetretenen Generalstreiks mit in Betracht ziehen, drei Hindernisse, die ihnen einen unbedingten, wenn auch meist rasch beseitigten Aufschub bereiten: das sind die kontrolirenden Messungen der Tunnelrichtung und -Länge, die etwa zweimal jährlich stattfinden und je eine Unterbrechung sämmtlicher Arbeiten um 24—48 Stunden bedingen, und die unterirdischen Gebirgswässer.

Letztere, der heimtückische, gefürchtete Feind aller Tunnelarbeiten, sind unvermeidlich und gleichen gewissermaassen die verschiedene Vertheilung der zu durchbrechenden Gebirgsarten aus. Hat man mit hartem Urgestein zu thun, so verlangsamt sich zwar die Bohrung, aber dafür kann man auch annehmen, von den störenden Wassereinbrüchen verschont zu bleiben, die in weichem, leicht besiegbarem Gestein die Arbeit so unangenehm unterbrechen. Am Simplon sollte man diese Erfahrung vor allem an der Südseite machen. Hier durchfuhr der Stollen vom Anfang bis mehrere Kilometer einwärts eine sehr harte Gesteinsschicht, stark zerklüfteten Antigoriogneiss von theils granitischer, theils schiefriger Struktur. Bei 6 km etwa hätte man nach dem vorher auf Grund der geologischen Untersuchungen entworfenen Gebirgsdurchschnitt eine starke Zone von Glimmerschiefer treffen und auf beinahe 2 km durchfahren sollen, statt dessen traf man schon bei Kilometer 3,83 eine Glimmerschieferschicht, die einen starken, aber kurzen Wassererguss in den Tunnel lieferte und bereits nach 20 m durchbohrt war. Dann trat der Stollen wieder in den festen Gneiss. Etwa in derselben Tiefe wurden auffällige Wärmeschwankungen des Gesteins beobachtet, die man auf Störungen in dem natürlichen Wasserumlauf in den Bergschichten, veranlasst durch den Tunnelbau, zurückführte. Wasserabfluss ist aus sämmtlichen Stollen natürlich immerfort vorhanden; es kommt aus allen Poren des Gesteins und besitzt eigene, in die Stollensohle eingesprengte Ablaufkanäle. Während die Menge des eingeführten Druckwassers sich auf 12—16 l in der Sekunde bemisst, wird die aus den Stollen wieder ablaufende Menge unter normalen Umständen auf das 8—10 fache gemessen. Unter solchen Umständen und bei rund 28° Wärme am Arbeitsort gelangte man im südlichen Richtstollen am 20. September 1901 bis Kilometer 4,330, wo der Antigoriogneiss früher, als erwartet, sein Ende erreichte und die Bohrer in körniges Kalkgestein (Marmor) eindrangen. Für die Bohrung an sich war das ein grosser Vortheil, man konnte bis Ende September den Stollen nicht weniger als 70 m vortreiben; aber andererseits hiess es, vor plötzlich einbrechenden Wassermassen auf der Hut sein, da sich gerade über dieser Schicht grössere wassergefüllte Mulden befinden. In der Nacht des 30. September waren fünf neue Bohrlöcher bereits fertig gestellt, als aus einem der unteren von ihnen plötzlich ein gewaltiger Strahl schoss und binnen kurzem den Arbeitsraum unter Wasser setzte. Mit Mühe gelang es, die Bohrmaschine zurückzuziehen. An Weiterarbeit war nicht zu denken. Der Wasserandrang war viel stärker, als die vorhandenen Kanäle ihn bewältigen konnten. Vorerst wurde die Arbeit im Parallelstollen mit möglichster Beschleunigung fortgesetzt. Auch dort kam viel Wasser, genug, um die Benutzung der Bohrmaschine zu verbieten, aber wenigstens nicht soviel, um die Handbohrung unmöglich zu machen. Man hoffte zunächst, nur eine wasserführende, bald erschöpfte Ader angeschlagen zu haben, denn wenn man auch weiterhin, unter dem Avinosee, erhebliche Wassereinbrüche vermuthen musste, so konnten diese doch erst bei Kilometer 6—7 erwartet werden. Der Wasserandrang war jedoch andauernder als erwartet. Es flossen sekundlich rund 500 l im Anfang, gegen 700 l zu Ende des

Oktober und 860 l im November ab. Letzteres entspricht einer täglichen Wassermasse von 75000 cbm, die sich aus den beiden Stollenmündungen — denn der Ablaufkanal von Tunnel I genügt längst nicht mehr — brausend in die Diveria ergiessen. Dieser Naturgewalt zu begegnen war schwer, aber es gelang.

Im Richtstollen war, wenigstens direkt vor Ort, zunächst nichts zu machen. Man bohrte im Stollen II mit doppeltem Eifer, um möglichst rasch über die wasserführende Schicht hinaus zu kommen und dann seitlich wieder in die Richtung von Stollen I einzulenken. Dieser wäre dann mit einer kleinen Unterbrechung weitergeführt worden. Es gelang auch, in dem weichen Gestein den täglichen Fortschritt bis auf 7 m zu erhöhen. Schon 16 m hinter der Unglücksstelle trat der Bohrer aus dem Kalk in schiefriges Gestein und bald darauf in reinen Glimmerschiefer ein, wo sich keine neuen Quellen zeigten. Binnen wenigen Tagen war man im Parallelstollen über die Stirnwand des Firststollens hinaus und konnte sich durch einen rückwärtigen Damm vor dem aufstauenden Wasser schützen. Indem ein grosser Theil des letzteren in den Stollen II abgeleitet wurde, war es im Hauptstollen möglich, wenigstens den Vollausbruch und die Ausmauerung weiter zu führen, ja bald begannen die Arbeiter in einiger Entfernung von dem Wasserausbruch eine Sprengung nach oben, um einen Firststollen vorzutreiben und durch ihn womöglich das Wasser von der Arbeitsstelle abzulenken. Eine kleine Hilfe für diese Arbeiten bedeutete die durch den Wassereinbruch bedeutend abgekühlte Gesteinstemperatur. Das einbrechende Wasser besass anfangs 18—19° C., zuletzt nur $16\frac{1}{2}$° C.

Man arbeitete mit ungeheurer Energie, da für die Bauleitung viel auf dem Spiel stand. Der Durchbruchstermin, der 17. Mai 1904, war zu Beginn der Arbeiten gut erreichbar erschienen, trotz vieler Zeitverluste der anfänglichen Versuchsperiode; trotz mehrerer Streiks war man beim Eintritt der eben geschilderten Katastrophe dem Bauprogramm immer noch um etwa 300 m voraus. Aber es bedeutet nunmehr auch jeder verlorene Arbeitstag mehr als anfänglich, da die erforderliche Leistung für die noch bevorstehende Periode immer höher anwächst. Für jeden Tag Verzögerung hat die ausführende Gesellschaft 5000 Fr. Vertragsstrafe als Zinsenverlust an die Jura-Simplonbahn zu zahlen, während sie für jeden Tag Zeitgewinn ebenso viel erhält. Ist nun schon auf eine erhebliche Prämie der letzteren Art nicht mehr zu rechnen, so gilt es um so mehr, sich wenigstens vor direkten Verlusten zu bewahren.

Der Erfolg der Anstrengungen war, dass endlich am 11. November wieder mit der Handbohrung und vier Tage später, als mit ihrer Hilfe Platz hinter dem Quellenausbruch geschaffen war, mit der Maschinenbohrung begonnen werden konnte. Es waren 40 Tage ganz verloren gegangen, und auch im November scheint die Arbeit im Richtstollen nur sehr langsam vorgeschritten zu sein, da man bis zum Ende des Monats nur 29 m erzielte, während der nördliche Richtstollen um 197 m im gleichen Monat vorrückte und der südliche Stollen II weit über den Richtstollen hinaus wuchs. Der Wasserandrang ist anscheinend unverändert geblieben und man musste sich darauf beschränken, ihm einen gefahrlosen Abzug zu verschaffen. Dicht bei der Ausflussöffnung ist durch einen gemauerten Damm ein Becken geschaffen, aus dem das Wasser nur in der Richtung auf den Tunnelausgang ablaufen kann. Das Becken ist für den Verkehr der Arbeiter und den Transport der Maschinen und des Materials überwölbt worden. Trotz dieser Arbeiten scheint die Bohrung, vor allem vielleicht die Schotterung, im Richtstollen mit furchtbaren Schwierigkeiten zu kämpfen zu haben; denn der letzte vorliegende Arbeitsbericht für den Dezember 1901 gibt den Fortschritt des südlichen Richtstollens nur mit 2 m an, d. h. die Bohrarbeit ist nach einem Fortschritt von rund 30 m wieder zum Stillstand gekommen. Es hatten sich ausser dem Wasser noch andere Hindernisse eingestellt. Die Bohrung trat bald hinter der Unglücksstelle in kalkhaltigen, zersetzten (und vielleicht nun durch die grossen Wasserbewegungen ausgewaschenen) Glimmerschiefer, der nicht fest steht und starke Einbauten erfordert. Dabei schien das Wasser eher zu wachsen als abzunehmen: es stieg im Dezember bis nahe an 900 l in der Sekunde. Die gesammte in diesen drei Monaten aus den beiden südlichen Stollen abgelaufene Wassermenge beträgt schon 5 bis 6000000 cbm; wenn sich also nicht ein oberirdisches Wasserbecken oder ein Gletscherabfluss durch die Spalten des Gebirges einen Ausgang gebahnt hat, so müssen ungeheure Hohlräume des Berginneren sich entleeren. Die niedrige Temperatur des Wassers lässt allerdings auf eine nahe an der Oberfläche liegende Herkunft schliessen.

Am 1. Januar 1902 konnte man sich trotz aller Hindernisse mit Stolz sagen, dass mehr als die Hälfte des Durchbruches vollendet sei. Die Bohrungsziffern des Jahresabschlusses ergaben eine Gesammtlänge beider Richtstollen von 10,763 km, während kaum 9 km noch zu bohren sind. Am Barbaratag (4. Dezember) wurde unter Einstellung aller Arbeiten eine Kontrole der Tunnelachse vorgenommen. Auf der Nordseite befindet man sich jetzt in dem den Urgebirgskern bildenden Gneiss, den man vor Beendigung des Tunnels nicht wieder verlassen wird, den aber der südliche Stollen erst bei Kilometer 8 ungefähr erreichen dürfte, wenn er diese Zone überhaupt erreicht, und sie nicht schon früher von Norden her durchfahren wird. Dort schreitet man jetzt mit einem Tagesdurchschnitt von beinahe 7 m fort und konnte selbst im Dezember bei 74 stündiger Arbeitsunterbrechung 194 m erzielen. Da es wohl möglich sein mag, diesen Fortschritt bei längerer Erfahrung noch weiter zu steigern, so könnte in dem nördlichen Stollen nunmehr ein Jahresfortschritt von 2,5 km erzielt werden (wenn sich keine elementaren Hindernisse einstellen), während bisher die Jahresleistung fast 2 km, auf der Südseite aber noch nicht 1,5 km betrug. Unter Beibehaltung dieses Unterschiedes würde der Treffpunkt beider Stollen, anstatt in der Mitte, 12 km von Brieg und 8 km von Iselle entfernt liegen.

Eine Schilderung der Arbeiten am Simplontunnel würde unvollständig sein, wenn ich nicht auch der interessanten Methoden und Vorrichtungen gedächte, die dazu dienen, diese ungeheure Röhre von zwei Seiten her in der genau entsprechenden Richtung in den Berg zu treiben, nicht zu hoch, nicht zu tief, keinen Fussbreit rechts oder links abzuweichen von der idealen Tunnelachse, in deren Verlauf sich im Jahre 1904 die beiden Stollen treffen sollen. Zunächst musste die ideale Tunnelachse sichtbar über dem Gebirge fixirt werden, was durch den eidgenössischen Topographen Ingeniör Rosenmund im Sommer 1898 unter mancherlei Schwierigkeiten ausgeführt wurde. Bei der genauen Dreiecksmessung über das Hochgebirge hinweg zwischen den beiden Tunnelmündungen galt es, mit dem schweren Theodoliten die wilden Gipfel zu besteigen, wobei einmal ein plötzlicher Windstoss glücklicherweise nicht den Beobachter, aber doch das Instrument von dem künstlichen Signalpfeiler riss und in den Abgrund schleuderte. Nachdem durch ein festes Netz von Bergspitzen, die durch metallene Kegel deutlich bezeichnet sind, die genaue Festlegung der Tunnelachse ermöglicht war, wurde jederseits vor der Stollenmündung ein Observatorium angelegt und diesem gegenüber in grösstmöglicher Entfernung auf dem Gebirge eine feste Marke angebracht, welche genau die senkrechte Ebene des Tunnels angibt. Ein in der Beobachtungsstation unverrückbar angebrachtes Fernrohr kann Tag und Nacht auf diese Richtungsmarke, die im letzteren Fall durch eine Acetylenlampe angedeutet wird, eingestellt werden. Wenn alsdann das Fernrohr auf die Ebene des Tunnels gesenkt wird, ohne seine Richtung zu verändern, so zeigt das Fadenkreuz im Fernrohr stets auf die Tunnelachse. Natürlich muss der Tunnel, um auf diese Weise kontrolirt zu werden, geradlinig sein und darf keine Krümmungen besitzen. In Wirklichkeit wendet sich das Nordende in einer Kurve von etwa 90° nach Westen, das Südende nach Osten, aber nichtsdestoweniger ist der Richtstollen, um die Messungen ausführen zu können, jederseits geradlinig durchgeführt. Das bogenförmige Tunnelende ist davon unabhängig durchgebrochen und für die Luftzufuhr, den Verkehr usw. dienstbar gemacht.

Am ersten Ostertag 1899, als der nördliche Richtstollen etwa 600 m weit vorgetrieben war, wurde hier die erste grosse

Einweisung, d. i. Festlegung bestimmter Marken an der Tunnelsohle, welche die Achse fixiren und bei der späteren Kontrole immer wieder benutzt werden, vorgenommen. Morgens 6 Uhr wurde die Arbeit im Stollen eingestellt, bis in die Nachmittagsstunden hatten die Strahlgebläse aber noch zu arbeiten, bevor die Luft im Stollen rein genug zur optischen Bestimmung der Fixpunkte schien. Inzwischen werden die erforderlichen Längenmessungen und Nivellements vorgenommen. Die Einweisung erfolgt alsdann zuerst bis zum ersten Fixpunkt neben dem ersten Querschlag. Das nach der Richtungsmarke am Berg eingestellte Fernrohr wird bis auf die Ebene des Stollens gesenkt und eine Lampe an der angedeuteten Stelle des Tunnels so lange verschoben, bis sie im Fadenkreuz des Fernrohres erscheint. Dann wird auf einem lotrecht unter der Lampe eingemauerten Eisenstab die genaue, durch mehrere Beobachtungen festgestellte Achsenrichtung durch eine Kerbe fixirt. Dann geht man zum zweiten, dritten Fixpunkt usw. Die gewonnenen Marken werden etwas unter die Sohle gelegt und gegen Beschädigungen geschützt. Von ihnen aus lässt sich, da jede Marke am Eingang eines Querschlags liegt, auch die Lage des Parallelstollens genau bestimmen.

Solange die Klarheit der Luft im Stollen es gestattet, wird bei jeder neuen Einweisung immer wieder von der äusseren Beobachtungsstation begonnen, da hier die Achse des Fernrohres durch die Marke am Gebirge am genauesten eingestellt werden kann. Wenn aber die Tunnelluft die Lampen auf weitere Entfernungen unsichtbar macht, so muss man mit dem Instrument entsprechend weit in den Stollen hineinrücken und nimmt alsdann die Richtung nach den bereits festgelegten Marken der Tunnelsohle. Ostern 1900, als bereits bis 2700 m in den Tunnel hineinzuvisiren war, konnte z. B. kaum bis 700 m genau gesehen werden. Eine Wolke trüber Luft, die sich an der Stelle gelagert hatte, wo der Sohlstollen zum Vollausbruch des Tunnels überging, war von dort trotz aller Lüftung nicht zu entfernen. Die Beobachtungsstation musste im Tunnel selbst aufgeschlagen werden, wo sich die Luft hinter der erwähnten Nebelbank als vollständig rein und durchsichtig erwies. Dabei bewährte sich aufs beste das Bohrsystem des Simplon mit der zuerst ausgebrochenen Tunnelsohle und dem nachträglichen Firstausbruch. Am Gotthard, wo zuerst der Firststollen gebohrt und nachträglich zum vollen Profil erweitert wurde, war es nicht möglich, feste Richtungsmarken anzubringen, da sie beim Aussprengen des nachfolgenden Sohlstollens immer wieder zerstört worden wären. Man musste demnach jede neue Einweisung stets wieder von aussen beginnen, während diese sich jetzt im Simplontunnel mit Sicherheit auf die vorhandenen Fixpunkte stützen können. Die letzteren sind so oft und so genau bestimmt, dass sie trotz des mehrere Kilometer betragenden Eindringens in den Tunnel kaum 2 mm von seiner idealen Achsenrichtung abweichen können. Es ist somit alle Gewähr gegeben, dass die beiden Schenkel des Richtstollens mit der grössten Genauigkeit auf einander treffen werden.

Dies sind ungefähr die Umstände, unter denen ein Stab von Ingeniören und eine Armee von etwa 3500 Arbeitern mit dem Durchbruch des Simplon beschäftigt sind. Die Arbeiter, weitaus zum grössten Theile Italiener, bilden für den raschen oder langsamen Fortschritt der Arbeiten einen sehr bedeutenden Faktor. Wo jede Erhöhung oder Verminderung des Tagesdurchschnittes um nur 10 cm von Wichtigkeit ist, hängt von der Arbeitskraft und Stimmung der Leute natürlich viel ab. Professor Koppe, der schon den Absteckungen im Gotthardtunnel beiwohnte und auch die Messungen im Simplontunnel besuchte, erzählt, dass die Arbeiter am Tage vor einer Achsenfeststellung im nördlichen Richtstollen 6 m Fortschritt erzielten, am Tage nach der Messung dagegen, während deren sie gefeiert hatten, kaum 5 m. Ebenso viel hängt von der Gesundheit der Leute ab, für die hier infolge des Brandt'schen Lüftungssystems und der Wohlfahrtseinrichtungen ausserhalb des Tunnels (Bäder, Wohnungen, gute Kost und dergl.) besser als bei irgend einer früheren Gelegenheit gesorgt werden kann. Krankheiten sind denn auch sehr selten; die eigenartige, durch Hitze und schlechte Luft hervorgerufene Tunnelkrankheit, Anchylostomiasis, die am Gotthard hunderte von Leben kostete, ist überhaupt nicht vorgekommen. Allerdings ist man noch nicht in dem mittleren Drittel des Tunnels angelangt, wo die erwartete Gesteinstemperatur bis 40° C. betragen dürfte. Ob sich die bisherigen Kühlungs- und Lüftungsmittel auch dann noch bewähren werden, bleibe dahingestellt. Sicher ist jedoch, dass es den glänzenden technischen Kräften, die an der Spitze des neuen Unternehmens stehen, auch dann an Hilfsmitteln zur Bekämpfung neuer Schwierigkeiten nicht fehlen wird.

Die Feststellung und Ablieferung der Verkehrseinnahmen.

Bei vielen Bahnverwaltungen, namentlich in Norddeutschland, ist es gebräuchlich, dass die endgültige Festsetzung des Einnahmesolls für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr durch die Kontrolen erst nach Prüfung und Berichtigung der von den Abfertigungsstellen eingereichten Monatsrechnungen stattfindet. Dieses Verfahren hat zur Folge, dass die Kassenbücher etwa drei Monate lang offen gehalten werden müssen. Erst nach Aufgabe des Solls — gewöhnlich am Ende des zweiten darauf folgenden Monats —, also Ende März für Januar, kann die Schlussabrechnung mit der Hauptkasse stattfinden.

Eine Aenderung dieses Verfahrens im Sinne einer Vereinfachung und grösseren Sicherheit des Kassenwesens ist sehr leicht möglich, wenn das von den Abfertigungsstellen nach Abschluss der Monatsrechnungen selbst ermittelte Einnahmesoll der Abrechnung mit der Hauptkasse zu Grunde gelegt würde. Diese Sollfeststellung kann spätestens am 15. des folgenden Monats erfolgen; die Abfertigungs- (Stations-) Kasse würde also bereits am 15. Februar die vollständige Verrechnung der Januar-Einnahme der Hauptkasse gegenüber bewirken können. Es ist klar, dass bei der vorgeschlagenen Neuerung Einnahmeänderungen durch die Kontrole nicht mehr durch Zu- und Absetzungen im Rechnungsmonat ausgeglichen werden können, wie dies jetzt üblich ist, sondern dass dies erst in dem Monate geschehen kann, in welchem der Fehler entdeckt wird. Da indessen diese Aenderungen im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen verschwindend kleine Beträge ergeben, überdies die Neigung haben, sich auszugleichen, weil den Zusetzungen gewöhnlich auch Absetzungen gegenüberstehen, dieser Ausgleich aber um so wahrscheinlicher wird, wenn alle Zu- und Absetzungen eines Jahres berücksichtigt werden, so kann deren Vereinnahmung und Verausgabung auf einen folgenden Monat kaum zu Bedenken Anlass geben. Der Grundsatz, jede Einnahme genau in dem Monate oder Jahre zu vereinnahmen, welchem sie ihre Entstehung verdankt, kann als Hinderungsgrund nur in beschränktem Maasse in Betracht kommen. Im Eisenbahnverkehr gelangt dieser Grundsatz überhaupt nicht streng zur Durchführung. Wird z. B. eine Sendung am 30. März in München für Berlin aufgegeben, so wird die Frachtkarte und die Fracht noch für März verrechnet, obwohl die preussische Staatsbahn das Gut erst im folgenden Monate befördert und die Einnahme eigentlich erst im April entsteht, streng genommen daher für Preussen in den neuen Monat und in das neue Betriebsjahr gehört. Mit gleichem Rechte wird man Zu- und Absetzungen der Kontrole in späteren Monaten ausgleichen dürfen. Sollen diese aber noch auf den Rechnungsmonat vereinnahmt und verausgabt werden, so kann dies, wenn auch etwas umständlicher, bei Feststellung der Reineinnahmen durch die Kontrole dennoch geschehen, ohne dass die Rechnungslegung der Abfertigungskassen gegenüber der Hauptkasse davon beeinflusst wird.

Zweck dieser Darstellung ist, das Verfahren anzudeuten, welches durch die Neuerung für die Verrechnung einerseits zwischen Abfertigungsstelle und Kontrole, andererseits zwischen

Abfertigungs- (Stations-) Kasse und Hauptkasse bedingt wird. Wenn hier nur vom Güterverkehr die Rede sein wird, so wird der geneigte Leser leicht erkennen, dass der einfachere Personen- und Gepäckverkehr ganz gleichmässig zu behandeln ist.

Am 15. des auf den Rechnungsmonat folgenden Monats spätestens sind sämmtliche Bücher und Rechnungen aus dem vorhergehenden Monat abzuschliessen. Die Gesammtsumme der im Vormonat nachgewiesenen Frankaturen, Ueberweisungen und Nebeneinnahmen (Drucksachen) abzüglich der Summe der Versandnachnahmen bildet das selbstfestgestellte Monatssoll der Güterkasse. Diesem sind die Zu- und Absetzungen der Kontrole, welche nach der vorliegenden Aenderungsliste auf diesen Rechnungsmonat anzurechnen sind, zu- bezw. abzusetzen, um das der Hauptkasse gegenüber zu erfüllende Gesammtsoll zu erhalten. Die Abfertigungs- (Stations-) Kasse ist somit in der Lage, den Vormonat am 15. des folgenden Monats vollständig abzuschliessen und abzurechnen.

Bei der Kontrole, welche Werth darauf legen muss, dass die Versandrechnungen mit den bezüglichen Empfangsrechnungen monatsweise übereinstimmen, wird die Aenderung bei den Prüfungen wie bisher bewirkt. Nur werden die Aenderungsnachweisungen (Protokolle über Ab- und Zusetzungen) der direkten Frachtkarten in den direkten Verkehren sofort ausgeglichen und auf den Binnenverkehr übertragen. Wird z. B. bei der direkten Karte München-Berlin vom 30. März ein Frachtbetrag von 10 ℳ. zugesetzt, so setzt die Kontrole in Berlin gleichzeitig einen Betrag von 10 ℳ. an der Summe der Einnahmen der Abfertigungsstelle Berlin des Binnenverkehres aus März ab, so dass zunächst das selbstermittelte Soll der Abfertigungsstelle Berlin in der Gesammtsumme für März unverändert bleibt, der Fehler im direkten Verkehr aber dennoch ausgeglichen wird. Den gleichen Betrag setzt nun die Kontrole mit einer Aenderungsnachweisung den Einnahmen des Binnenverkehres der Station Berlin für denjenigen Monat zu, in welchem der Fehler gefunden wurde, also wenn dies im Mai geschah, in diesem Monate. Das Datum der Aenderungsnachweisung ist hierfür maassgebend. Wenn später die Abfertigungsstelle Berlin ihr Soll für den Monat Mai feststellt, hat sie nach dem oben Gesagten neben etwaigen weiteren Zu- und Absetzungen ihrem Rechnungssoll für Mai den Betrag von 10 ℳ. zuzusetzen, um auf das Gesammtsoll für Mai zu kommen. Eine nähere Prüfung der für oder wider die angeregte Neuerung sprechenden Gründe dürfte das Ueberwiegen der ersteren ergeben.

G. F.

Neuer Verschub- (Sammel- und Vertheilungs-) Bahnhof in Chicago.

In genannter Stadt, in der 20 Hauptbahnen münden, waren (nach Eng. News & Am. Ry. Journ. 1902, Nr. 1, S. 8 und 12) die bisherigen Verbindungen und Betriebseinrichtungen zum Austausch der von der einen auf die andere Bahn übergehenden Güterwagen mangelhaft. Im ganzen sind nahezu 10 000 Güterwagen täglich in Chicago zu behandeln, von denen 60-65 % auf den Durchgangsverkehr kommen. Dass hierbei, wenn die Ueberführungen nicht auf zweckentsprechenden Anlagen einheitlich geleitet werden, vielfache Zeitverluste entstehen und unnütze Lokomotivfahrten gemacht werden, liegt auf der Hand. Es war also zeitgemäss, dass sich eine Gesellschaft, The Chicago Transfer & Clearing Co., gebildet hat, welche, wie das bekannte Clearing House mit den Abrechnungen, so mit den in Chicago eingehenden, für andere Bahnen bestimmten Güterwagen verfährt, d. h. sie sämmtlich in einem Sammelbahnhof aufnimmt, dort nach ihren Bestimmungsbahnen ordnet und zur Abholung bereit stellt.

Dieser Bahnhof ist jetzt baulich vollendet und bereit zur Inbetriebnahme.

Die Gesellschaft verfügt über ein Gelände von etwa 150 ha, welches im Norden von der 63. und im Süden von der 79. Strasse begrenzt wird, während es sich von der Chicago & Western Indianabahn und dem Weichbild der Stadt nach Westen bis zu den Gleisen der Chicago Junction und der Chicago Terminal Transferbahn erstreckt. Die Längenausdehnung beträgt ungefähr 7,24 km. Das Gelände scheint etwa zur Hälfte durch die bis jetzt ausgeführten Bahnhofsanlagen in Anspruch genommen zu werden. Die letzteren sind nach der vorstehenden verzerrten Handskizze angeordnet. Dabei ist strenge Symmetrie nach 2 aufeinander senkrechten Achsen beobachtet. Im Mittelpunkt des ganzen liegt der zweiseitig gleich gestaltete Eselsrücken, von welchem die Wagen nach Osten oder Westen in die Gruppen der je 44 Vertheilungsgleise ablaufen sollen. Nördlich und südlich vom Eselsrücken befindet sich je eine Gruppe von 10 Empfangsgleisen, welche sich in die durch die Weichenstrassen der Vertheilungsgruppen gebildeten Zwickel einfügen, so dass ein regelmässiges System paralleler Gleise entsteht, dessen Breitenausdehnung rund 200 m beträgt, während die Gesammtlänge zu 3 960 m angegeben wird.

An den Längsseiten wird die Anlage von je 2 in 4,57 m Abstand liegenden Durchfahrtgleisen gesäumt, welche im Osten, wie ersichtlich, mit der Chicago und Western Indianabahn in Verbindung stehen, während sie im Westen sich bald zu einem Paar zusammenziehen und in die dort vorüber führenden Eisenbahnen einmünden.

Die Empfangsgleise sind 488-914 m lang, während die Vertheilungsgleise vermöge ihrer parallelen Weichenstrassen gleichmässige Länge, und zwar 762 m, haben. Sie liegen in Abständen von nur 4,11 m.

An den Enden der Vertheilungsgruppen schmiegen sich 4 Gruppen von Abstellgleisen an die Weichenstrassen. Sie sollen zur Entlastung der Vertheilungsgleise dienen, wenn bei einzelnen von ihnen zeitweise Ueberfüllung eintritt. Sie sind gleichmässig 610 m lang.

Der bereits erwähnte Eselsrücken ist 1 524 m lang und 7,47 m hoch. Von der Mitte ist nach jeder Seite ein Gefälle von 1:40 auf 33,5 m. Daran schliesst sich ein solches von 1:62,5 auf je 32 m Länge, und dann bis zum Fuss jederseits 1:111, unten mit Abrundungsgefälle 1:200. Die ganzen Weichenstrassen der Vertheilungsgruppen nebst den von ihnen umspannten Theilen dieser Gruppen liegen also im Gefälle. Auf dem Rücken liegen 5 Gleise in 3,96 m Abstand. Diese werden von den Vordrückgleisen (drill tracks) gekreuzt, welche mit dem mittleren Hauptablaufgleise in Weichenverbindung stehen.

In der Mitte des Eselsrückens befindet sich ein Stellwerk auf einer die 5 Gleise überspannenden stählernen Brücke. Daneben, in dem bis zur nördlichen Empfangsgleisgruppe freigelassenen Raum, fanden das Krafthaus, Bürogebäude, die Wasserstation usw. ihre Stätte, während der am östlichen Ende des Bahnhofs sich ergebende Zwickel die Lokomotivschuppenanlage, Reparaturgleise, Lagerplätze, Umladeschuppen aufnahm. In einem Abstellgleis am Nordwestende des Bahnhofs ist eine 14,5 m lange 100 t-Gleiswaage eingebaut.

Um die Benutzung des Bahnhofs zu erklären, diene folgendes Beispiel: Ein Zug kommt am Ostende an. Die Streckenmaschine lässt ihn auf einem Gleise der nördlichen Empfangsgruppe und nimmt einen für ihre Bahn bereitstehenden Wagenzug mit zurück. Die Wagen des angekommenen Zuges werden mit dem Namen ihrer Bestimmungsbahn beschrieben, und eine Liste, welche diese Angaben zeigt „zusammen mit der Ordnung, in welche die Wagen für jede Bahn gebracht werden sollen“, wird dem Verschubmeister im Thurm übergeben. Dann zieht eine hinten angekuppelte Maschine den Zug rückwärts aus der Empfangsgruppe und drückt ihn auf dem entsprechenden „Vordrückegleis“ (drill track) auf den Eselsrücken und zwar mit der Spitze in das mittelste Gleis. Dabei erfolgt das Auseinanderkuppeln und dann das Ablaufen durch die dreischlägige Weiche und die rechte oder linke Weichenstrasse in die Vertheilungsgleise. Vor dem Ablaufen wird jeder Wagen oder jede zu-

sammenhängende Wagengruppe von einem Bremser bestiegen, welcher die Ablaufgeschwindigkeit regelt. Diese Bremser werden durch eine auf dem mittleren oder einem seitlichen Durchfahrgleis laufende Maschine nach dem Gipfel des Eselsrückens zurück gebracht.

Zwischen dem „Vordrückegleis" und der Weichenstrasse der Vertheilungsgruppe liegt noch ein Gleis (poling track), eine Bezeichnung, die wir mit „Stossgleis" übersetzt haben. Auf ihm soll nämlich eine Maschine sich bewegen, welche nach amerikanischer Art dem in der Weichenstrasse etwa stehen bleibenden oder zu langsam laufenden Wagen durch einen Stoss nachhilft, um stets die Weichenstrasse frei zu halten. Dies wird aber nur bei sehr schlechtem Wetter oder mangelhaft unterhaltenen Wagen nöthig sein. Zwischen der Weichenstrasse, dem Stossgleis und dem Vordrückegleis sind mehrere Weichenverbindungen eingelegt, um etwaige Hindernisse beim Ablauf umgehen zu können.

Wenn ein vordrückender Zug Wagen enthält, die nach der neben ihm liegenden Vertheilungsgruppe bestimmt sind, so müssen sie einstweilen in ein vor dem Zuge liegendes Vertheilungsgleis abgelassen und von dort später noch einmal über den Rücken gedrückt werden, um in ihre endgültigen Gleise abzulaufen. So können durch 2 Verschiebebewegungen die Wagen auf ihre Bestimmungsbahnen vertheilt und, soweit nöthig, nach Stationsgruppen, beladenen oder leeren Wagen, Kohlenwagen usw. geordnet werden. Aus den Vertheilungsgleisen können die Züge oder Zugtheile durch die Maschinen der Bestimmungsbahnen abgeholt werden.

Man nimmt an, dass bei einer Geschwindigkeit von etwa 5 km/Std. im Ablaufen 5—8 000 Wagen täglich empfangen, vertheilt und abgeliefert werden können. Dazu hat die Gesellschaft 4 Maschinen zum Vordrücken der Züge und 2 Maschinen für allgemeinen Dienst auf dem Bahnhof beschafft.

Die bei der Wagenvertheilung in Frage kommenden Weichen, 102 an der Zahl, werden vom Mittelthurm aus elektropneumatisch gestellt. Sie haben eine Herzstückneigung von 1 : 6,85.

H—e.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Januar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 3 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei Güterzügen), 19 Zusammenstösse in Stationen (davon 9 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Bahnbedienstete getödtet, 7 Reisende und 11 Bahnbedienstete verletzt.

— **Die Berathung des preussischen Eisenbahnetats** wurde am 11. d. Mts. in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses fortgesetzt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind in den Etat mit 934 715 000 *M.* eingesetzt. Aus der Mitte der Kommission wurde der Anschlag noch als zu hoch angesehen. Dieser Befürchtung wurde vom Staatsminister v. Thielen beigetreten, obgleich im neuen Etat 24 300 000 *M.* weniger angesetzt sind, als im vorjährigen Etat. Der Minister war der Meinung, dass sich die Erträge in Wirklichkeit noch weiter verringern können. Der Ausfall dürfte indessen theilweise durch geringere Ausgaben gedeckt werden. Ferner wurde aus der Kommission der Wunsch ausgesprochen, die Fassungskraft und Tragfähigkeit der Wagen zu vergrössern, um dadurch eine Tarifermässigung herbeiführen zu können. In Amerika seien infolge der grösseren Wagen billigere Tarife. Regierungsseitig wurde erwidert, dass sich bei uns solche Einrichtungen nicht ohne weiteres einführen liessen. Unser Güterpark sei durchweg sehr einheitlich gestaltet und den Bedürfnissen der Verfrachter und Empfänger entsprechend, so dass wenigstens jetzt eine weitere Erhöhung des Ladevermögens unwirthschaftlich sein würde. Gegen diese Ausführungen wurde eingewendet, dass eine Ermässigung der Tarife wohl die Industrie veranlassen würde, sich auf grössere Wagen einzurichten. Von der Regierung konnte jedoch eine Ermässigung der Frachten nicht in Aussicht gestellt werden.

Eine Petition der Schiffsladegenossenschaft der Weichsel richtet sich gegen den Ausnahmetarif für Rohzucker. Die Berechtigung des Ausnahmetarifs wurde von der Regierung mit dem Bedürfniss der Zuckerindustrie begründet, deren Leistung so erheblich gestiegen sei, dass sie die Ausfuhr nöthig gehabt habe. Die Zuckererzeugung habe sich in den letzten 7 Jahren von $1^1/_3$ Millionen auf beinahe 2 Millionen Tonnen gesteigert, und im Inland seien davon nur rund 39 % verbraucht worden. Nach längerer Erörterung überwies die Kommission die Petition der Regierung als Material. Das gleiche geschah mit einer Petition um Gewährung von Frachtermässigungen für den Versand von Eisenerzen von Breslau und Cosel nach Oberschlesien. Eine Petition von Stettin um Einrichtung eines Vorortverkehrs von Stettin nach Podejuch und Finkenwalde wurde der Regierung ebenfalls als Material überwiesen, desgleichen eine Petition, die denselben Wunsch für die Strecke Tegel-Velten verfolgt. Für die Besserstellung der Eisenbahnbeamten liegen zahlreiche Petitionen vor. Doch wurde bemerkt, dass für die Eisenbahnsekretäre die Grenze der Stellenvermehrung erreicht sei. In Bezug auf die Bürodiätare wurde zugegeben, dass sie zum Theil bis acht Jahre auf feste Anstellung warten müssten. Es hänge dies zusammen mit der bedeutenden Vereinfachung der Geschäfte durch die Neuordnung von 1895. Wegen der beabsichtigten Herstellung von Ueberholungsgleisen auf dem Betriebsbahnhofe Pferdethurm-Hannover erklärte der Minister auf die Anfrage eines nationalliberalen Abgeordneten, dass es sich hier nur um eine vorläufige Maassregel handele, um den Betrieb zur Zeit einigermaassen regeln zu können, und auch um für die Bauzeit der Umgestaltung der Bahnanlagen in Hannover Fürsorge zu treffen. Eine solche Umgestaltung werde von ihm als unumgänglich anerkannt. Ein Projekt sei bereits aufgestellt und bilde den Gegenstand von Verhandlungen mit dem Finanzminister. Die weitere Berathung wurde vertagt.

— **Ueberlassung von Grund und Boden zur Einführung neuer Nebeneisenbahnen in vorhandene Stationen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich veranlasst gesehen, den königlichen Eisenbahndirektionen die Vorschriften über allgemeine Vorarbeiten vom 15. Mai 1897 in Erinnerung zu bringen, nach denen bei der Einführung einer neuen Nebeneisenbahn in eine vorhandene Eisenbahnstation dem Baufonds der neuen Linie nur die Kosten derjenigen Anlagen zur Last zu legen sind und demzufolge von den grunderwerbspflichtigen Kreisen Grund und Boden nur für diejenigen Anlagen zu beanspruchen ist, welche unmittelbar zum Zwecke der Einführung sowie zur Bewältigung der durch den neuen Bahnbau hervorgerufenen Verkehrssteigerung erforderlich werden, dass dagegen die Mittel für etwaige sonstige Erweiterungen einer Anschlussstation — und folglich auch für den dazu erforderlichen Grund und Boden — bei dem Betriebsetat anzumelden sind. Der Herr Minister spricht in dem ergangenen Erlasse das Vertrauen aus, dass die Eisenbahndirektionen bei der hiernach gebotenen Trennung der Bahnhofsanlagen mit der grössten Sorgfalt verfahren, damit weder unzutreffende Pläne zur Feststellung vorgelegt, noch mit den vertragsmässigen Anforderungen von Grund und Boden die Grenzen der Billigkeit überschritten werden.

— **Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden Gepäckstücken und Gütern.** In einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist ausgesprochen, dass gegen die Betheiligung der nicht dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden deutschen Nebenbahnen an dem in der Ueberschrift bezeichneten preussisch-hessischen Verfahren, die unter Umständen zum Zwecke der Vereinfachung des Ausgleichs und des Schreibwerks erwünscht sein werde, sich nichts zu erinnern finde.

— **Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit.** Nachdem die Fahrgeschwindigkeit von Zügen mit durchgehender Bremse bis zu 100 km in der Stunde gesteigert werden darf, sind nach einer Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Angaben über die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den Schildern mit $^2/_4$-gekuppelten Schnellzuglokomotiven mit 1 980 mm im Durchmesser haltenden und grösseren Treibrädern, ebenso der im Bau befindlichen $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotiven entsprechend abzuändern. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind zugleich veranlasst worden, zu berichten, ob Bedenken vorliegen, die Geschwindigkeit von 100 km/Stunde auch für die $^2/_3$-gekuppelten Schnellzuglokomotiven sowie für die $^2/_4$- und $^3/_5$-gekuppelten Personenzuglokomotiven zuzulassen.

— **Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen.** Auf Grund des Gesetzes über die privaten Versiche-

rungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 ist die Beaufsichtigung der Pensionskasse deutscher Privateisenbahnen auf das kaiserliche Aufsichtsamt für Privatversicherung übergegangen. Hierdurch wird jedoch, wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlasse bemerkt, die Aufgabe der Eisenbahnkommissare, darüber zu wachen, dass die Privatbahnen ihrer Verpflichtung zu einer ausreichenden Fürsorge für ihre Beamten nachkommen, nicht berührt.

— **Plan einer Kölner Gürtelbahn.** Nachdem in Köln durch die Stadterweiterung und die Eingemeindung der Vororte für neue gewerbliche Thätigkeit Raum geschaffen worden war, hat die Stadt in den jüngsten Jahren eine Reihe von Verkehrsaufgaben durchgeführt, und sie will jetzt nach einer Mittheilung in der „Köln. Ztg." durch Anlegung einer Gürtelbahn um das linksrheinische Köln dieser Kette ein neues Glied hinzufügen. Man will durch sie den ausgedehnten ländlichen Bezirk im Weichbilde der Stadt Köln für die gewerbliche Thätigkeit erschliessen. Der Plan geht dahin, im grossen Bogen um Köln herum, jenseits Bayenthal, Marienburg, hinter Ehrenfeld und Bickendorf, um Merheim herum und wieder an den Rhein zurück eine Eisenbahn anzulegen, die mit der ebenfalls von der Stadt zu erbauenden Bahnlinie Köln-Dormagen verbunden werden, die den Güterverkehr der bereits bestehenden und zukünftigen Klein- und Nebenbahnen in und bei Köln aufnehmen, die den Anschlussverkehr der Staatseisenbahn mit den grossgewerblichen Betrieben in diesem ganzen Bereich vermitteln und endlich auch mit dem städtischen Hafengleise Verbindung erhalten soll. Sie soll mit drei Staatsbahnhöfen verbunden und vollspurig ausgeführt werden. Die neue Bahn würde fast ausschliesslich dem Dienste der Industrie gewidmet sein. Durch ihre Anlage sowie durch die Köln-Frechener, die Vorgebirgsbahn und eine in das Ichendorf-Horremer Braunkohlenrevier voraussichtlich zu erbauende Bahn ergibt sich die Möglichkeit, die Braunkohle in grösserem Maasse für industrielle Zwecke zu verwenden; man wird mit Braunkohlenfeuerung eingerichtete elektrische Kraftstationen errichten und die erzeugte elektrische Kraft zu den mannigfachsten Zwecken nutzbringend verwenden können. So wird sich um den ersten Industriegürtel Kölns ein zweiter legen, der aus ganz neuen Niederlassungen bestehen wird. Arbeiterkolonien werden um grossgewerbliche Anlagen entstehen, und die Arbeiter werden unter gesundheitsförderlichen Bedingungen leben können. Die Aufschliessung eines neuen Industriegeländes ist also auch in sozialpolitischer Beziehung für Köln von grosser Bedeutung. Somit könne, so meint die „Köln. Ztg.", die gesammte Bürgerschaft mit einer solchen Ausdehnung der Verkehrsthätigkeit der Stadt nur einverstanden sein. Es sei bei den neuzeitigen Anschauungen über die Verwaltungsaufgaben der Stadt ganz natürlich, dass ein örtliches Eisenbahnunternehmen ihr zufallen müsse, und das um so mehr bei den in Köln bestehenden Verhältnissen, wo die Stadt bereits eine Eisenbahn, die Hafenbahn, im Betriebe hat. Das Bahnunternehmen wird sich nach der Meinung des Gewährsmannes der „Köln. Ztg." wahrscheinlich in den ersten Jahren seines Bestehens nicht hinlänglich verzinsen, aber der mittelbare Nutzen der Verkehrsanlage würde unvergleichlich viel grösser sein als der unmittelbare.

— **Förderung des Baues von Kleinbahnen in Preussen.** Dem Hause der Abgeordneten sind Nachweisungen der aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen (Gesetze vom 8. April 1895, 3. Juni 1896, 8. Juni 1897, 20. Mai 1898 und 25. Mai 1900) bis zum Schlusse des Jahres 1901 bewilligten und der aus demselben Fonds bis Ende 1901 noch in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen, sowie Nachweisungen über die bis zum Schlusse der Etatsjahre 1899 und 1900 aufgekommenen Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen zugegangen. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich danach auf 43 937 132 ℳ., die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen auf 6 648 987 ℳ. In 24 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen in zahlenmässig bestimmter Höhe, nämlich im Gesammtbetrage von 8 625 000 ℳ. vor, so dass sich die bewilligten, in Aussicht gestellten und in zahlenmässig bestimmter Höhe beantragten Staatsbeihilfen insgesammt auf 59 211 119 ℳ. stellen. In 53 anderen Fällen sind Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfen in nicht zahlenmässig bestimmter Höhe gestellt oder Anträge auf Bewilligung solcher Beihilfen noch zu erwarten.

Die Zusagen staatlicher Unterstützung des Baues der Kleinbahnen Rethem-Eystrup und Einbeck-Northeim sind zurückgezogen, nachdem die Betheiligten die Ausführung der Unternehmen aufgegeben hatten. Abgelehnt ist in den letzten beiden Jahren nur der Antrag des Landkreises Emden auf Gewährung einer weiteren Staatsbeihilfe für die Kleinbahn von Emden nach Pewsum zur Deckung von Mehrkosten gegenüber dem Kostenanschlage und zwar wegen der Leistungsfähigkeit des Kreises.

Am Schlusse des Jahres 1899 waren von den bewilligten Beihilfen 31 mit 9 536 828 ℳ. voll gezahlt. Im Laufe der Jahre 1900 und 1901 sind weitere 38 Fälle mit 15 046 048 ℳ. erledigt, so dass sich die vollgezahlten Beihilfen nunmehr auf 24 582 876 ℳ. belaufen. Mit Hinzurechnung der auf die übrigen bewilligten Beihilfen bisher gezahlten Beträge von zusammen 6 202 562 ℳ. ergibt sich hiernach eine Gesammtausgabe von 30 785 438 ℳ.

Die Rückeinnahmen auf die gezahlten Staatsbeihilfen haben bis zum Schlusse des Etatsjahres 1900 insgesammt 370 197 ℳ. betragen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 92 256 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 376 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 96 635 und auf den Arbeitstag 16 106 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei einer gleichen Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 730 und im ganzen 4 379 Doppelwagen oder 4,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Die amerikanischen Lokomotiven auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach einer in der letzten Zeit durch die Tagespresse gegangenen und auch in die englische Presse gelangten Mittheilung sollen sich die von der bayerischen Staatseisenbahn seit ungefähr einem Jahre zu Versuchszwecken aus Amerika bezogenen Lokomotiven bezüglich ihrer Dauerhaftigkeit nicht bewährt haben und soll angeblich deren Dienstzeit nur 8 bis 10 Jahre betragen, während in Bayern gefertigte Lokomotiven etwa 30 Jahre Dienst leisten können. Aus diesem Grunde und wegen der häufigeren Reparaturen sei die Einführung von amerikanischen Lokomotiven ausgeschlossen.

Diese ganze Mittheilung beruht auf völliger Unkenntniss der Verhältnisse. Die Wahrheit ist, dass sich die vier zum Studium des amerikanischen Lokomotivbaues direkt bezogenen, wegen der einfachen neuesten Bauart bemerkenswerthen Schnell- und Güterzuglokomotiven sowohl hinsichtlich der Dauerhaftigkeit, als auch der Leistung gut bewährt haben und bis jetzt nichts dafür spricht, dass bei gleich guter Instandhaltung diese Lokomotiven von geringerer Dauer wären als die in Bayern gebauten. Wegen der kurzen Verwendungszeit kann ein abschliessendes Urtheil selbstverständlich noch nicht vorliegen, doch sind jetzt schon einige Konstruktionstheile als so einfach und zweckmässig erkannt, dass sie bei weiterer Beschaffung von Lokomotiven als Vorbild werden dienen können. Wenn sodann die längeren Erfahrungen zu noch weiteren Vereinfachungen im Lokomotivbau führen sollten, so werden die Versuchslokomotiven den beabsichtigten Zweck vollständig erfüllt haben.

— **Die Niederschrift über die europäische Fahrplankonferenz** für den Sommerdienst 1902, welche am 11. und 12. Dezember 1901 in Berlin getagt hat, liegt uns vor; sie gibt auf 165 Druckseiten die Verhandlungen der genannten Versammlung wieder. Die Beschlüsse sind meist in deutscher, zum Theil aber auch in französischer, englischer, italienischer, schwedischer und dänischer Sprache abgefasst. Da sie noch der Genehmigung durch die zuständigen Aufsichtsbehörden unterliegen, so sind die betreffenden Abmachungen nur als vorläufige zu betrachten, doch wollen wir aus ihnen diejenigen, welche ein allgemeineres Interesse beanspruchen dürfen, kurz hervorheben.

1. Von den Handelskammern Lübeck und Kiel war beantragt, die Züge D 2 (Eydtkuhnen-Königsberg-Berlin) und D 56 (Eydtkuhnen-Thorn-Berlin) so zu legen, dass die mit ihnen in Berlin eintreffenden Reisenden auf den Zug D 10 (Berlin-Hamburg-Altona) übergehen können. Dies hat sich vor der Hand als nicht thunlich erwiesen, wird sich aber nach Eröffnung der im Bau begriffenen Vorortgleise Berlin-Erkner möglich machen lassen. Um einen demnächstigen Zusammenschluss jener Züge zu erleichtern, wird jedoch schon vom 1. Mai d. J. ab der Zug D 10 statt bisher um 7.20 um 7.32 von Berlin abgehen.

2. Uebereinstimmend wurde anerkannt, dass die Verbesserung der Schnellzugverbindungen im Verkehr Breslau-München ein dringendes Bedürfniss ist und angestrebt werden muss. Die betheiligten Verwaltungen erklären sich bereit, die Verbindung Breslau-München im Anschluss an den Wien-Oderberg-Berliner Schnellzug 6 bezw. den Zug 106/76, Breslau ab 6.14, Görlitz an 8.48, durch Verschiebung der Züge 126, 6, 30 (Görlitz-Dresden-Hof-München) und des Zuges D 22 (Berlin-München) so herbeizuführen, dass die Ankunft in München gegen 9.45 möglich wird.

3. Betreffs der bereits auf der europäischen Fahrplankonferenz zu Budapest erörterten Herstellung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen München und Vlissingen kam es unter den betheiligten Verwaltungen zu einem vorläufigen

Abkommen, indem sich die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares (München 7.00 - Köln 5.39 und Köln 12.34 - München 11.^{30}) als thunlich erwies. Ueber diesen Punkt wurden weitere Verhandlungen vorbehalten.

4. Die von der bayerischen Verwaltung angeregte Einlegung eines direkten D-Zuges München-Wien-Budapest erwies sich als zur Zeit nicht durchführbar, doch soll nach der übereinstimmenden Anschauung der betheiligten Verwaltungen versucht werden, die Verbindung theils durch Beschleunigung, theils durch Verlegung bestehender Züge herzustellen.

5. Die Herstellung von Nacht - Schnellzugverbindungen zwischen München und Zürich über Lindau-Bregenz - St Margrethen wurde in folgendem Fahrplane vereinbart: München 10.^{30} - Zürich 6.50, Zürich 11.^{20} - München 7.00. Es wird die Führung je eines Schlafwagens zwischen München und Zürich und umgekehrt in diesen Zügen in Aussicht genommen.

6. Die schweizerischen Verwaltungen waren ersucht worden, die von ihnen in Aussicht gestellte Schnellzugverbindung zwischen Buchs und Zürich im Anschlusse an die österreichischen Züge 11/411 und 412/12 schon vom 1. Juni bezw. 1. Mai 1902 herzustellen. Sie betonten dagegen, dass sie diese Zusage erst zum 1. Mai 1903 gemacht hätten und deren etwaige frühere Einlegung als eine Mehrleistung betrachten müssten, durch die sie zur Forderung von Ausgleichleistungen berechtigt würden. Ueber die Art des zu schaffenden Ausgleichs war jedoch eine Verständigung der betheiligten Verwaltungen nicht zu erzielen, und die weiteren Verhandlungen in dieser Frage mussten daher auf den schriftlichen Weg geleitet werden, wobei der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck noch hervorhob, dass die österreichische Staatsbahnverwaltung durchaus gewillt sei, ihre betreffs der Gürtelbahnzüge Lindau - Bregenz - St. Margrethen gegebenen Zusagen getreulich einzulösen. Sollten jedoch die ihr in Aussicht gestellten Verbindungen nicht hergestellt werden, so könnte sie zur Erwägung gedrängt werden, ob und inwieweit sie die vorzeitig übernommenen Leistungen aufrecht erhalten solle oder nicht.

7. Behufs besserer Ausgestaltung der Schnellzugverbindungen zwischen Böhmen und Galizien beabsichtigt die Staatseisenbahngesellschaft im Anschluss an die von der Buschtêhrader Eisenbahn zu führenden neuen Badeschnellzüge zwischen Prag und Karlsbad vorerst versuchsweise während eines Theils der Sommermonate einen neuen Schnellzug von Prag bis Böhmisch-Trübau und anschliessend hieran einen neuen Personenzug von Böhmisch-Trübau bis Olmütz mit nachstehender Fahrordnung zur Einführung zu bringen: Prag ab 6.^{20}, Böhmisch-Trübau an 9.^{47}, ab 9.^{55}, Olmütz an 12.^{55}. Dementsprechend wird die Buschtêhrader Bahn ihre Badeschnellzüge zwischen Karlsbad und Prag während dreier — noch näher zu vereinbarender — Monate in der Weise durchführen, dass der Zug um 6.^{08} in Prag eintrifft und der Gegenzug um 10.13 von dort abgeht. Zwischen Karlsbad und Olmütz werden in dieser Zugverbindung direkte Wagen verkehren, welche von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis nach Prerau und zurück weitergeführt werden.

— **Erinnerungsmedaillen an die Eröffnung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Hamm (1870).** Einen unerwarteten Fund machte man, wie der „Hamb. Korr." berichtet, auf einem Speicher des Derendorfer Betriebsbahnhofes zu Düsseldorf. Man entdeckte eine Kiste mit sorgfältig verpackten Erinnerungsmedaillen an die Eröffnung der festen Eisenbahnbrücke der Düsseldorf-Neusser Linie über den Rhein bei Hamm. Die bronzenen Münzen zeigen auf der Vorderseite die Bildnisse König Wilhelms I. und seiner Gemahlin, auf der Kehrseite die neue Rheinbrücke und den Vater Rhein sowie die Jahreszahl 1868/70, in welcher Zeit die Brücke errichtet wurde. Die den Bau der Hammer Rheinbrücke leitende königliche Eisenbahndirektion Elberfeld hatte vor Eröffnung der Brücke die Münzen prägen lassen in der Absicht, sie bei Gelegenheit eines Festaktes an die Theilnehmer zu vertheilen. Da brach der deutsch-französische Krieg aus, die feierliche Schlusssteinlegung der Brücke musste ausfallen, und Militärzüge, die deutsche Truppen zum Kriegsschauplatz brachten, passirten als die ersten die neue Brücke und die neue Bahnlinie Düsseldorf-Neuss. Die Medaillen aber geriethen in die Rumpelkammer und in Vergessenheit, bis sie kürzlich wieder ans Tageslicht hervorgeholt wurden. Nunmehr gelangen sie mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an ältere Düsseldorfer Eisenbahnbeamte zur Vertheilung.

Oesterreich.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat, wie gemeldet wird, vor kurzem die bekannten Erlasse der Regierung, in denen der Gesellschaft die Legung des zweiten Gleises auf einzelnen Theilstrecken aufgetragen wird, beantwortet. Die Eingabe bezieht sich lediglich auf das Ergänzungsnetz und beschränkt sich auf die Feststellung der Theilstrecken, in denen das zweite Gleis ausgebaut werden soll, der Reihenfolge des Baues sowie auf die Art der Kostenbedeckung.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Ausweisen für den Monat Februar d. J. im Vergleiche zu demselben Monat des Vorjahres wie folgt:

	Februar 1902	gegen Februar 1901
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	5 713 026	— 353 916
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	3 547 655	— 234 973
Südbahngesellschaft	6 693 279	— 339 553
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	1 505 989	+ 111 431
Ergänzungsnetz	884 511	— 19 099
süd - norddeutsche Verbindungsbahn	526 957	— 22 387
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	853 387	+ 112 653
Teplitz-Reichenberg	123 888	+ 17 100
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	502 950	+ 1 100
„ „ „ B . . .	927 034	— 88 900
Böhmische Nordbahn	687 489	+ 32 113

— **Auskunftspflicht der Bahnen in Steuersachen.** Aus Anlass eines einzelnen Falles, in welchem die Steuerbehörde zum Zwecke der Prüfung des Personalsteuerbekenntnisses einer Firma bei einer Eisenbahnverwaltung Erhebungen über die von dem bezüglichen Steuerträger verfrachteten Mengen des fertigen Fabrikates und seines Bezuges an Rohmaterialien gepflogen hat, hat der Bund österreichischer Industrieller sowohl beim Eisenbahnminister, als auch beim Finanzminister angesucht, dass von derartigen Erhebungen, durch welche Geschäftsgeheimnisse preisgegeben werden, in Zukunft Abstand genommen werde. Diesem Ersuchen wurde von dem Finanzministerium Rechnung getragen, indem es den Bund verständigte, dass es eine Verordnung an die Steuerbehörden hinausgebe, mit welcher diese unter anderem angewiesen werden, Anfragen auf Grund des § 269 des Personalsteuergesetzes an die Bahnanstalten nur in wichtigen Fällen und nur in unumgänglichem Maasse zu richten. In diesem Erlasse wird ausdrücklich bedeutet, dass sich die zu stellenden Anfragen im allgemeinen nicht auf die Herkunft oder die Adresse abgesendeter Waaren, sondern nur auf den beiläufigen Umfang des Waarenverkehres zu beziehen haben. Nur in besonderen Ausnahmefällen werde es erforderlich erscheinen, über diese Erhebungen hinauszugehen, so z. B., wenn die Kommission erklärt, ohne diese Angaben sich über die einbekannten Ziffern kein Urtheil bilden zu können, wenn solche Feststellungen für das steuerrechtliche Verfahren erforderlich sind oder wenn die Erhebungen vom Steuerpflichtigen selbst verlangt werden. Die Steuerbehörden werden in dem Erlasse ferner angewiesen, dass sie nur ihre Beamten und nicht etwa Kommissionsmitglieder, die nicht Staatsbeamte sind, zum Zwecke der Erhebungen zu entsenden haben, wenn die Bahnverwaltungen die gewünschten Angaben nicht selbst herausziehen, sondern nur die bahnamtlichen Aufschreibungen zur Verfügung stellen sollten. Diese letztere Bestimmung des Erlasses erscheint geeignet, einen Schutz dafür zu bieten, dass Konkurrenten, die Mitglieder der Steuerkommission sind, durch die eingeleiteten Erhebungen in die Geschäftsgeheimnisse des bezüglichen Steuerträgers Einblick erhalten.

— **Tarifirung von Eisen und Eisenwaaren.** Bekanntlich ist seit einiger Zeit die Umarbeitung der Güterklassifikation der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen in Vorbereitung. In seiner letzten Sitzung hat das Tarifkomitee der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen in Fortsetzung der Berathung über die Umarbeitung der Güterklassifikation die Tarifirung von Eisen und Eisenwaaren in Behandlung genommen. Bezüglich der Position Eisen und Stahl, ferner Eisen- und Stahlwaaren gab es zwischen Eisenbahnen und Parteien ununterbrochen Meinungsverschiedenheiten, Reklamationen und eine ganze Menge von Ansuchen wegen richtiger Anwendung und Klarstellung des Tarifes. Mit Rücksicht auf die wesentlichen Interessen, welche sowohl für die Bahnverwaltungen, als auch für die Eisenindustrie durch eine Verschiebung der Tariflage erwachsen können, musste die Frage mit grosser Vorsicht be-

handelt werden, und wurden aus diesem Grunde mit Anhörung der verschiedenen Interessentengruppen umfassende Studien vorgenommen, welche es nach langwierigen Verhandlungen endlich ermöglichten, eine einvernehmliche Neuregelung dieser so wichtigen Tarifposition in Aussicht zu nehmen. Die wichtigste Aenderung besteht darin, dass die grosse Masse der Eisenwaaren ihren Werthverhältnissen entsprechend in drei Gruppen eingetheilt wird und dass abweichend vom System des allgemeinen Tarifes jene Eisenwaaren der ersten Gruppe, welche bei Aufgabe in jeder Menge in die — theuerste — Stückgutklasse I gehören, namentlich angeführt werden; ebenso soll jene grosse Anzahl von Eisenwaaren der zweiten Gruppe, welche ebenfalls bei Aufgabe in jeder Menge nach Stückgutklasse II tarifirt, namentlich aufgezählt werden; in die dritte Gruppe mit der Tarifirung nach den Klassen II—A—A fallen dann alle in den ersten zwei Gruppen nicht genannten Eisenwaaren, insofern sie nicht im Tarife in eine besondere Position eingereiht sind. In die erste Gruppe sollen die hochwerthigsten Artikel, wie z. B. Waffen, Instrumente, feine Möbel, Galanteriewaaren und dergleichen, eingereiht werden, welche eine höhere Tarifirung ganz unbedenklich ertragen; in die zweite (Mittel-) Gruppe würden Gebrauchsgegenstände, wie Kurzwaaren, Messerschmiedewaaren, Kunstgusswaaren und ähnliche gehören, während die dritte Gruppe die nicht genannten übrigen Artikel umfassen soll. Die durch die Neuregelung bei einigen Artikelgruppen eintretenden, übrigens nicht ins Gewicht fallenden Tariferhöhungen werden dadurch mehr als ausgeglichen, dass manche Artikel der Eisenindustrie eine billigere Tarifirung erhalten sollen, so z. B. Maschinen, unzerlegte, Sensen und Sicheln in der Ausfuhr, Drahtstifte und Nägel, Coquillen, Flammen, Ferromangan, Ferrosilicium usw.

— **Lieferungsbedingungen der österreichischen Staatsbahnen.** Aus industriellen Kreisen ist der Wunsch geltend gemacht worden, die in den besonderen Lieferungsbedingnissen der Staatseisenbahnverwaltung häufig enthaltene Bestimmung über die Verpflichtung der Lieferer zu allfälligen Mehr- oder Minderlieferungen ohne Aenderung der Vertragspreise aus diesen Bedingnissen entweder gänzlich zu beseitigen oder doch so weit einzuschränken, dass den Lieferern aus ihr keine bedeutendere Gefahr erwachse. Diese Bestrebungen haben auch bereits zu einer Anfrage im Reichsrathe sowie zu einem Antrage in der Herbsttagung des Staatseisenbahnrathes Anlass gegeben. Bei dem mitunter sehr erheblichen Wechsel des Bedarfes an einzelnen Materialien kann wohl auf den bei allen Bahnverwaltungen üblichen Vorbehalt der Mehrung oder Minderung der Lieferungsmenge nicht gänzlich verzichtet werden, dagegen haben die vom Eisenbahnministerium eingeleiteten Studien ergeben, dass die z. Zt. in den meisten besonderen Lieferungsbedingnissen mit 25 % der vertragsmässigen Lieferungsmenge bemessene, bei einzelnen Artikeln aber noch weiter reichende Grenze für eine Mehr- oder Minderlieferung unbedenklich eine Herabsetzung zulasse. Demzufolge ist in den letzten Tagen an die dem Eisenbahnministerium unterstehenden Dienststellen ein Erlass ergangen, wonach bei künftigen Vertragsabschlüssen die Verpflichtungen der Lieferer bedeutend eingeschränkt erscheinen, indem das Höchstausmaass einer — lediglich durch die Anforderungen des Betriebes oder des Neubaues bedingten — Abweichung von der ausgeschriebenen Menge nunmehr bei einer Reihe von Artikeln auf 15 %, bei einigen sogar auf 10 % herabgesetzt wurde. Durch diese Verfügung erscheint der erwähnte Wunsch der Industriellen innerhalb des Dienstbereichs der Staatseisenbahnverwaltung in entgegenkommender Weise berücksichtigt.

— **Lokalbahn Gänserndorf - Pyrawarth - Gaunersdorf.** Diese 22 km lange Lokalbahn, welche in erster Linie der Erschliessung einer sehr fruchtbaren Gegend dienen soll, die aber auch im Hinblick auf den im Aufblühen begriffenen Kurort Pyrawarth von erheblicher wirthschaftlicher Bedeutung ist, erfordert einen Kostenaufwand von 1 712 000 Kr.; hiervon sind 1 260 000 Kr., also 70 %, als Vorzugskapital durch die Landesgarantie gedeckt, der Rest von 540 000 Kr. soll durch Ausgabe von Stammaktien der zu bildenden Gesellschaft aufgebracht werden; von letzterem Betrage haben die Interessenten zufolge der eingegangenen Verpflichtungen 360 000 Kr. aufzubringen, während der Staat einen Beitrag von 180 000 Kr. leistet. Wie verlautet, steht die Konzessionsertheilung für diese Lokalbahn unmittelbar bevor.

— **Anschläge auf Züge der Aussig-Teplitzer Bahn.** Wie die „Neue Freie Presse" meldet, haben die Erhebungen über die Ursache der am 12. Februar erfolgten Entgleisung eines Personenzuges vor der Station Karbitz zu dem Ergebniss geführt, dass aller Wahrscheinlichkeit nach ein Bahnfrevel vorlag. Nunmehr kommt eine neuerliche Meldung aus Karbitz, dass kürzlich eine von Mariaschein nach Aussig zurückkehrende Maschine ungefähr 400 m vor dem Einfahrtswechsel der Station Karbitz auf zwei mit einer Eisenstange verbundene Unterlagskeile, welche auf das Gleis gelegt worden waren, aufgefahren ist. Die Unterlagskeile wurden von der Maschine aufgespiesst und bis in die Station Karbitz geschleift. Es steht ausser Zweifel, dass diese Unterlagskeile von verbrecherischer Hand auf das Hauptgleis gelegt worden waren, und zwar unmittelbar nach der erfolgten Durchfahrt eines von Teplitz abgegangenen Personenzuges, welcher die Bahn noch frei fand. Die gerichtlichen Erhebungen wurden sofort eingeleitet Die Direktion der Aussig - Teplitzer Eisenbahn hat eine Belohnung von 1000 Kr. ausgesetzt, welche demjenigen gezahlt wird, der den Thäter derart bezeichnet, dass er der verbrecherischen Handlungsweise gerichtlich überführt werden kann.

— **Der österreichische Wasserstrassen-Beirath** trat am 4. d. Mts. unter dem Vorsitz des Handelsministers zur ersten Sitzung zusammen. Der Handelsminister eröffnete die Sitzung und besprach sodann die grosse Bedeutung des Wasserstrassengesetzes vom 11. Juni 1901, bei dessen Durchführung es sich nicht nur um die Lösung schwieriger technischer Aufgaben, sondern auch um die nicht minder schwierige Entscheidung über die mit tausend Interessen verknüpfte Frage nach der Reihenfolge der Bauten und der Trassenführung einzelner derselben handle. Nach beiden Richtungen hin sei die Regierung beim gegenwärtigen Stande ihrer Studien und bei ihrem ernsten Willen, alle Voraussetzungen des Gelingens des grossen Werkes zu schaffen, darauf angewiesen, Fachmänner und Interessenten in der Wasserstrassenfrage zu werkthätiger Mitarbeiterschaft heranzuziehen.

Der Minister ging dann näher auf die Nothwendigkeit der Aufstellung eines genauen Bauprogramms ein. Das Wasserstrassengesetz vom 11. Juni 1901 gebe, wie der Minister betonte, der Regierung für die Aufstellung des Bauprogramms insofern eine bestimmte Weisung, als es im § 6 vorschreibt, dass der Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen, hinsichtlich welcher von den Vertretungen der betreffenden Länder zustimmende Beschlüsse gefasst worden sind, längstens im Jahre 1904 zu beginnen habe und längstens binnen 20 Jahren zu vollenden sei. Die Arbeiten, welche nun im ersten Bauabschnitt bis zum Jahre 1913 durchzuführen sind, müssen dieser allgemeinen Weisung des Gesetzes entsprechen, sie müssen sich aber auch in ihrem finanziellen Erfordernisse innerhalb der Grenzen des bis dahin bewilligten Kredits halten. Ausserdem schien es nicht zulässig, bis 1913 nur einzelne unvollständige Stücke der in Aussicht genommenen neuen Verkehrswege zu schaffen und deren Vollendung und Zusammenschluss dem Bauabschnitt 1913 bis 1924 zu überlassen, deren Kosten erst noch durch ein besonderes Gesetz zu decken sind. Hierzu komme, dass einzelne der im § 1 aufgeführten Strecken zum Theil an sich, zum Theil durch ihren Zusammenhang mit verschiedenen zu regelnden Flüssen einem unaufschiebbaren wasserwirthschaftlichen Bedürfnisse entsprechen. Für sie liegen bereits baufertige Pläne vor, und es schien daher zweckmässig, gerade mit der Ausführung dieser Strecken zu beginnen, zumal sie sich an bereits im Gange befindliche ähnliche Arbeiten anschliessen und nach der technischen Seite hin mit vollständig ausgereiften Plänen rechnen können. Was die eigentlichen Kanalprojekte anlangt, so gelten hierfür die gleichen Rücksichten, und sollte hier vermieden werden, gleich das schwerste Stück Arbeit in den Anfang der Bauten zu verlegen. Man brauche nicht nur eine Versuchsstrecke, man brauche einen ganzen Versuchskanal, an dem nicht allein bautechnisch, sondern auch betriebstechnisch die neuen Verkehrswege studirt werden können. Unter diesem Gesichtspunkte der verhältnissmässig günstigeren Bodenverhältnisse und der bereits vorhandenen Fracht trete der Donau-Oderkanal mit dem Anschlusse an die Weichsel in den Vordergrund.

Neben dieser Frage harre jene der technischen Ausführung der endgültigen Austragung. Man werde hier vor neue, selbst dem Auslande trotz der fortgeschrittenen Entwickelung seiner künstlichen Wasserstrassen noch unbekannte Verhältnisse gestellt werden. Die österreichische Ingeniörbaukunst, die die Alpen überschient habe, werde auch diesen neuen Aufgaben sich gewachsen zeigen.

Die grossen Investitionsgesetze des Vorjahres verdanken ihre Entstehung dem Willen aller österreichischen Völker zur Arbeit im Interesse des gemeinsamen Wohles. Lassen wir uns — mit diesen Worten schloss der Minister — von dieser Bewegung, gleich gross in ihren Gründen wie in ihren Zielen, durchdringen bei Inangriffnahme eines Werkes, dessen Vollendung dem österreichischen Namen Ehre machen soll für alle Zeiten.

Nach dem Minister ergriff der Vorstand der technischen Abtheilung der Direktion für den Bau der Wasserstrassen das Wort, um den Stand der Wasserstrassenfrage in technischer Hinsicht zu beleuchten. Es schickte voraus, dass es eine der ersten Aufgaben der Wasserstrassendirektion sein müsse, gediegene, im Wasserbaufache erfahrene und zur Ausübung des technischen Dienstes in jeder Richtung geeignete Kräfte heranzuziehen und einen Stamm von Ingeniören zu schaffen, welcher

der weiteren Entwickelung des technischen Dienstes dieser Direktion zur Grundlage zu dienen haben würde. Redner kam sodann auf die vorhandenen Projekte zu sprechen und erwähnte insbesondere, dass bezüglich des Flussgebietes der Elbe in Böhmen und dessen Verbindung mit der Donau drei Projekte des Donau-Moldau-Elbekanalkomitees vorliegen, welche mit den für eine Trassenrevision erforderlichen beziehungsweise vorgeschriebenen Plänen und Behelfen vollständig ausgestattet seien, ferner ein Projekt über die Kanalisirung der sogenannten kleinen Elbe in Böhmen in der Strecke von Melnik bis Königgrätz sowie ein Projekt über die Schiffbarmachung beziehungsweise Kanalisirung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag. Ueber die Verbindung der Donau mit der Oder und über die Errichtung eines Schifffahrtkanals von der Donau nächst Wien nach Oderberg mit einem Zweigkanal nach Reichwaldau sei vom hydrotechnischen Büro des Handelsministeriums ein genaues Projekt verfasst worden, welches selbst mit Behelfen für die Grundeinlösung ausgestattet sei und daher der Vornahme einer Trassenrevision zu Grunde gelegt werden könnte. Vor allem werde es die Aufgabe der Direktion für den Bau der Wasserstrassen sein, den Anfang des Kanals nächst der Donau bei Wien und dessen Ende nächst der Oder sowie auch dessen Verbindungspunkt zum Anschlusse in der Richtung gegen die Weichsel genau festzusetzen und zu diesem Behufe alle erforderlichen örtlichen Erhebungen und Verhandlungen mit den Interessentenkreisen, welche der Einzelausarbeitung des Projektes vorangehen müssen, ohne Verzug durchzuführen.

Weiter habe man es zumeist mit ziemlich schwierigen Bodenverhältnissen zu thun, wobei die Frage zu erwägen sein werde, ob bei den einzelnen Schifffahrtkanälen das System der Schleusen oder jenes der mechanischen Hebewerke mit Vortheil in Anwendung zu bringen sein wird. Zur Lösung dieser noch offenen Frage sollen die erforderlichen Studien mit aller Beschleunigung zum Abschlusse gebracht werden.

Der Wasserstrassen-Beirath beschloss nach längerer Berathung zunächst die Einsetzung eines Geschäftsordnungsausschusses, dem sämmtliche im Laufe der Verhandlung gestellten, auf die Wahl von Ausschüssen und Komitees bezüglichen Anträge sowie ein Resolutionsantrag auf Vermehrung der Mitgliederanzahl des Wasserstrassen-Beiraths zugewiesen wurden.

Uebrige europäische Länder.

— Eisenbahnklagen und -Wünsche in der französischen Abgeordnetenkammer. Das Budget der „Konventionen“ hat in der Pariser Kammer am 5. und 6. d. Mts. wieder einmal zu längeren Eisenbahnerörterungen geführt. Die jüngst sattsam behandelte Verstaatlichungsfrage trat dabei in den Hintergrund; es handelte sich mehr um Einzelheiten, und der „Figaro“ fasst die Bedeutung der Sache nicht übel dahin zusammen: „Eine Reklame! 10 Reklamen! 20 Reklamen! Das ist die ganze Sitzung. Man verbirgt sich nicht einmal mehr; jeder predigt für seinen Wahlbezirk; dieser verlangt einen Anschluss, jener eine Station; ein dritter, weniger leicht zu sättigender, fordert einen Bahnhof. Die Sozialisten beklagen sich über den zu geringen Lohn und die zu viele Arbeit. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin schlägt sich, so gut es geht, mit dieser Kohorte von Eiferern herum; er verspricht viel und wird soviel halten als er kann.“ Thatsächlich fehlte es an den allerderbsten Ausfällen nicht. So knüpfte der Sozialist Dejeante an das Verlangen, dass die im Weichbild von Paris verkehrenden offenen Wagen unterdrückt werden sollten, unter Beifallsrufen der „Genossen“ den Ruf: „Es müssen Maassregeln der Polizei und der allgemeinen Sicherheit ergriffen werden, damit die Eisenbahngesellschaften die Reisenden nicht ermorden.“ Es sei unzulässig, dass man die Reisenden wie Vieh in scheusslich schmutzige Wagen einpferche, usw. Dieser Redner drückte auch seine Verwunderung aus, dass es noch drei Wagenklassen gebe, was dem Grundsatz der republikanischen Gleichheit widerspreche. Im übrigen verdient sachliche Hervorhebung, dass der Minister Baudin die Klage, wonach die grossen Eisenbahngesellschaften die Departementsbahnen, deren Wettbewerb sie fürchten, schlecht behandeln, als einigermaassen berechtigt anerkannte und auf Abhilfe zu wirken versprach, damit die Grossen nicht die Kleinen todtmachen. Bemerkenswerth sind die Klagen, dass durch die Eisenbahnen einzelne Landestheile Frankreichs gegeneinander Schutzzollpolitik treiben; so forderte der Abg. Bourrat vom Minister, er solle bei der Ostbahn durchsetzen, dass sie für die Beförderung von Wein dieselben Tarife anwende wie die anderen Bahngesellschaften; ihm wurde entgegengehalten, er verstecke sich nur hinter die Forderung allgemeiner gleicher Weintarife, um den Weinen seiner engeren Heimath den Wettbewerb im östlichen Frankreich zu ermöglichen; gegen ein solches „Opfer“ protestire der Osten. Abg. Bourrat seinerseits erklärte: Es ist augenscheinlich, dass, wenn die Ostbahn nicht dieselben Weintarife wie die anderen Gesellschaften annimmt, sie damit die Erzeugnisse der Gegenden, welche sie bedient, schützen und namentlich verhindern will, dass die südfranzösischen Weine den Weinen der Champagne und Lothringens Konkurrenz machen. Zu dieser Frage schwieg der Minister; er sagte dagegen auf Aufforderung weitere Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften zu, um für die Beförderung der Arbeiter noch mehr Vortheile zu erlangen. Sodann ging er auf die Beschwerden wegen häufiger Verspätung der Lieferung von Lebensmitteln an die Centralmarkthalle von Paris ein. Er sagte, diese Verspätungen beruhten auf zwei Ursachen: dem ungenügenden Personal und dem Missbrauch, welchen die Gesellschaften mit den gesetzlichen Lieferungsfristen trieben. Es seien indess schon ernstliche Verbesserungen getroffen, Ersatzbahnsteige auf den Pariser Bahnhöfen gebaut, die Züge und das Personal vermehrt. Betreffs der Ablieferungsfristen habe eine neuerliche Untersuchung ergeben, dass sie auf 4 Stunden für die Lieferung in die Hallen und auf 8 Stunden, später auf 6 Stunden für die Lieferung an Privatleute verringert werden könnten. Der Minister erklärte, von den Gesellschaften diese Reform so schnell als möglich verlangen zu wollen, aber zu ihrer Verwirklichung brauche es einige Zeit, denn sie bedinge eine vollständige Neueinrichtung der Ab- und Zufuhr und eine Vermehrung des Materials und Personals. Der Minister wolle die Gesellschaften drängen, ihr Werkzeug zu verbessern und die Mittel zu untersuchen, die zahlreichen Strassenbahnlinien zu benutzen, um Boten- und Postpacketbeförderungs-Dienste einzurichten. Ferner wurde der Anschluss zwischen der Pariser Stadtbahn (métropolitain) und der Gürtelbahn (chemin de fer de ceinture) gewünscht. Der Berichterstatter stellte fest, dass, wenn die Verbindung von Gleis zu Gleis gegenwärtig als gegenstandslos zu betrachten sei, gemeinsame unterirdische Bahnhöfe von Anfang an vorgesehen seien. Uebrigens sei die (unterirdische) Stadtbahn vollspurig gebaut und könnte nöthigenfalls mit gewöhnlichen Wagen und sogar mit Strassenbahnwagen befahren werden. Minister Baudin bestätigte diese Erklärungen und fügte hinzu, dass sich die Westbahn zwar so weit als möglich einer direkten Verbindung zwischen ihrem Bahnhof von Porte-Maillot und dem entsprechenden Bahnhof der Stadtbahn widersetze, dagegen die Nord- und die Ostbahn im Gegentheil Verbindungen dieser Art mit den geplanten Stadtbahn-Bahnhöfen suchten.

— Tarifermässigung für Beförderung von Musterkoffern auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Diese Bahn beabsichtigt nach dem Vorbilde Oesterreich-Ungarns und Russlands eine Tarifermässigung für die Beförderung der von den Handlungsreisenden mitgeführten Musterkoffer eintreten zu lassen, und zwar soll diese 50 % des gewöhnlichen Frachtsatzes für Gepäck betragen. Selbstverständlich dürfen die Koffer nur Muster, nicht Verkaufswaare enthalten. Für den Ausweis als Handlungsreisender sind zwei Karten erforderlich, von denen die eine die Photographie des Betreffenden tragen, die andere von der betreffenden Handelskammer ausgestellt sein muss. Auf letzterer müssen die Unterschriften des Chefs und des Inhabers des Handelshauses, der Stempel der Handelskammer und die Unterschrift des Präsidenten dieser Kammer enthalten sein. Ausserdem müssen auf der Karte die Erkennungszeichen und der Inhalt der Musterkoffer, die der Inhaber der Karte auf seinen Reisen mitnehmen darf, bezeichnet sein. Die Gesellschaft behält sich übrigens das Recht vor, den Inhalt der Stücke zu prüfen, unbeschadet der strafrechtlichen Verfolgung, die bei betrügerischer Handlungsweise verwirkt wäre.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hofft, dass sich durch die Möglichkeit, mit geringeren Kosten eine grössere Zahl von Mustern mit sich führen zu können, die Anzahl der Geschäfte, die die Reisenden abschliessen können, steigern wird. Dies wird als löblicher Zweck dieser Maassregel angegeben.

— Eisenbahneifersüchteleien in der Schweiz. Der vom Kanton Bern neuerdings mit regstem Eifer betriebene Plan der Durchtunnelung des Lötschbergs zum Anschluss an den Simplontunnel und Italien wird in anderen schweizerischen Gebieten nicht mit gleich günstigen Augen angesehen. So meint die „N. Zürcher Ztg.“ spöttisch, wäre nicht der alte Bernermarsch da, so müsste unbedingt das „Lötschberglied“: „Lötschberg, Lötschberg über alles“ geschaffen werden. Es sei zwar bewundernswerth, wie der Berner Kanton diesen Gedanken betreibe, doch gebiete die Vorsicht, die Interessen des Kantons und des Bundes nicht ohne weiteres für die gleichen zu halten. Vorläufig dürfe man dem Bund nicht zumuthen, so ohne weiteres die bernische Würdigung des Lötschbergdurchstichs zu der seinigen machen zu müssen.

— Schweizerisches Eisenbahnprojekt Münster-Grenchen. Die beiden in Grenchen und Biel mit der Verwirklichung des

Juradurchstichs zwischen Münster und Grenchen beschäftigten Komitees haben sich nunmehr dahin geeinigt, das Konzessionsbegehren für eine Vollbahn Münster-Grenchen dahin zu ergänzen, dass das „Initiativkomitee" von Biel dem Konzessionsbegehren beitritt. Mit der Ausarbeitung eines allgemeinen Planes im Umfang des Hittmann-Greulich'schen Lötschbergplanes ist im Einverständniss mit der bernischen Regierung Ingeniör Greulich in Luzern betraut worden.

— **Förderung des Eisenbahnbaues durch die schweizerischen Kantone.** Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz bezieht sich bekanntlich vorerst nur auf die bestehenden Hauptbahnen. So entfalten neuerdings verschiedene Kantone eine rege Thätigkeit zur Förderung des Eisenbahnbaues auf ihrem Gebiet. Nach Bern u. a. hat auch der Kanton Tessin ein Eisenbahngesetz erlassen, wonach der Staat (Kanton) sich durch Uebernahme von Aktien zweiten Ranges, die erst dann Dividende erhalten, wenn die anderen Aktien 5 % bekommen, im Betrage von 30 % des Kostenvoranschlages an der Bildung des Aktienkapitals von Aktiengesellschaften betheiligt, welche den Bau und Betrieb von „Regionalbahnen" im Gebiete des Kantons zum Zweck haben. Der Bahn Locarno-Valmara wird eine Million in Aktien zweiten Ranges zugesichert. 20 000 Fr. werden zur Förderung des Greinaprojektes ausgeworfen. Wenn der Greinapass als Ostalpendurchgang gewählt würde, verpflichtet sich der Kanton Tessin schon heute zu entsprechender Betheiligung.

— **Finnlands Eisenbahnen im Jahre 1900.** Die deutsche St. Petersburger Zeitung theilt aus dem Berichte der Verwaltung der finnländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1900 die nachfolgenden interessanten Zahlen mit. Danach betrug die Gesammteinnahme 27 698 066 ℳ (gegen 25 047 144 ℳ im Vorjahre). Die Gesammteinnahme stieg um 10,6 % (gegen 13,8 % im Vorjahre). Die Ausgaben betrugen 20 545 252 ℳ (17 502 676 ℳ) und der Reingewinn somit 7 152 814 ℳ. Der Reingewinn war um 391 653 ℳ oder 5,2 % geringer als 1899. Der Kapitalwerth der finnländischen Staatsbahnen wird auf 250 800 000 ℳ veranschlagt, der Reingewinn für 1900 entspricht also einer Rente von 2,85 % (3,31 %). Das finanzielle Ergebniss des Eisenbahnverkehres war, wie man sieht, 1900 recht ungünstig. Obwohl die Einnahmen bedeutend stiegen, war der Reingewinn doch nur gering, da eine nothwendig gewordene Vermehrung des Dienstpersonals und die hohen Heizmaterialpreise die Kosten des Unterhaltes und der Verwaltung der Eisenbahnen in weit beträchtlicherem Maasse steigerten, als im Budget veranschlagt worden war. Die Länge der finnländischen Staatseisenbahnlinien betrug 2 650 km; rechnet man die doppelten Gleise mit, so sind es 3 305 km. Neue Bahnlinien wurden dem Verkehr nicht übergeben. Dagegen stieg die Gesammtlänge der Privateisenbahnlinien im Berichtsjahre von 184 auf 281 km, also um 52,72 %.

Das rollende Material der Staatseisenbahnen bestand Ende 1900 aus 310 Lokomotiven, 755 Personenwagen und 8 547 Güterwagen. Ausserdem verkehrten noch 26 der finnischen Postverwaltung gehörige Wagen und 29 Petroleumwagen, die Aktiengesellschaften gehörten, auf den Bahnen.

An Heizmaterial verbrauchten die Lokomotiven 511 000 cbm Holz und 460 000 hl Steinkohlen. Für Holz wurden 1 923 000 ℳ, für Steinkohlen 1 114 000 ℳ verausgabt. — Die Steigerung des Zugverkehres war zwar nicht unbedeutend, indessen doch geringer als in den letzten Jahren. Die von den Zügen zurückgelegte Weglänge belief sich auf 9 770 000 km (8 886 000 km). Der Zugverkehr nahm 1898 um 16,1 % und 1899 um 14 %, 1900 dagegen um 9,9 % zu. Der Personenverkehr stieg im Berichtsjahre von 318 900 000 auf 337 200 000 Personenkm, also um nur 5,7 %, gegen 13 % in 1899 und 27 % in 1898. Hingegen weist der Güterverkehr eine sehr erfreuliche Steigerung auf (19,4 %). Auf jeden Personenzug kamen im Durchschnitt 57,9, auf jeden Personenwagen 7,4 Reisende. Jeder Güterzug beförderte eine Nettolast von durchschnittlich 86,3 t und jeder Güterwagen war im Durchschnitt mit 3,0 t belastet. Der Rundreiseverkehr nahm in ungewöhnlich hohem Grade (32,1 %) zu. Auf ihn entfallen 31 433 000 Personenkm, während es 1899: 23 784 000 und 1898: 21 919 000 Personenkm waren. Diese starke Zunahme des Rundreiseverkehres ist durch die Pariser Weltausstellung zu erklären. Die Zahl der verkauften Rundreisehefte betrug 19 135. Davon galten 16 144 Hefte für Reisen im Grossfürstenthum und 2 991 für ausländische Reisen. 1899 wurden 16 016 Rundreisehefte verkauft. Die Zahl der inländischen Rundreisehefte stieg um 1 568 oder 10,8 %, während die Zahl der für Rundreisen im Auslande verkauften Hefte von 1 140 auf 2 991 stieg.

Zur Zeit werden die finnländischen Staatsbahnen noch selbständig von der Regierung des Grossfürstenthumes verwaltet und erfreuen sich eines ausgezeichneten Rufes. Eine augenblicklich noch offene Frage ist es, wie lange diese für Finnland bisher segensreiche Selbständigkeit erhalten bleiben wird. Bei dem derzeitigen Vorgehen der russischen Regierung alles, was durch Verträge mit Finnland sicher gestellt war, zu beseitigen, kann die Befürchtung, dass auch hier das Streben nach Gleichmacherei die Oberhand gewinnen wird, nicht unterdrückt werden.

— **Die Lehranstalten des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.** Zur Zeit scheint man in Petersburg im Ministerium der Verkehrsanstalten eifrig mit litterarischen Studien und Veröffentlichungen beschäftigt zu sein. So ist man, wie der „St. Petersburger Herold" berichtet, unter anderem damit beschäftigt, das Material der Geschichte des Ministeriums herauszugeben. Das Werk zerfällt in mehrere grössere Theile, von denen zunächst die Geschichte des Wegebaues veröffentlicht wurde und nunmehr auch die Ausgabe eines historischen Umrisses der Lehranstalten des Ministeriums erfolgt ist, welcher aus zwei Abtheilungen besteht: in der ersten wird die Geschichte der Wegebauingeniörschule und in der zweiten die Geschichte der übrigen Anstalten des Ministeriums behandelt.

Nach den Ergebnissen dieses historischen Umrisses kann festgestellt werden, dass die ersten Fachschulen zur Vorbereitung für den Dienst im Ministerium der Verkehrsanstalten unter Peter dem Grossen und zwar im Jahre 1703 in Moskau gegründet wurden; sie führten den Namen Mathematikschule und Steuermanns- und Navigationsschule, an welchen damals Engländer unterrichteten. Im Jahre 1711 wurde in Moskau die erste Ingeniörschule eröffnet, welche übrigens den Zweck verfolgte, Militäringeniöre vorzubereiten. Im weiteren Verlauf des 18. Jahrhunderts kam es, ausser im Jahre 1767, zu keinen weiteren Eröffnungen von Schulen.

Ein systematisches Vorgehen in der Vorbereitung der nöthigen Techniker beginnt erst mit dem Jahre 1809. Damals entstanden die ersten Fachschulen: die Marienschule auf Motkoscher, die Ogin'sche Anstalt in Telechonowo und eine gleiche Anstalt in Rybinsk. Diese Schulen waren im Geiste jener Zeit militärisch organisirt und für die Söhne von Soldaten bestimmt. Sie bereiteten Lootsen, niedere Techniker und Unteroffiziere der Genietruppen für den Dienst vor. Da der Lehrplan dieser Schulen ein ziemlich umfangreicher war, so mussten mehrere Vorbereitungsschulen für diese ersten technischen Anstalten, die gleichfalls militärisch organisirt waren, eröffnet werden, um die Schüler soweit vorzubereiten, dass sie mit Nutzen in den technischen Lehrstoff eindringen konnten. Erst mit dem Jahre 1867 beginnt die Zeit, wo diese Schulen allmählich geschlossen werden konnten. Inzwischen war auch das Ministerium der Verkehrsanstalten, den Anforderungen der Zeit entsprechend, in eine Civilbehörde umgewandelt worden.

Gleichzeitig traten aber auch neue Aufgaben an das Ministerium heran, die dringend einer Lösung harrten. Es fehlten aber technisch gebildete Arbeitskräfte. Mit der Entwickelung des Eisenbahnbaues musste sich naturgemäss dieses Bedürfniss noch stärker geltend machen und die Aufmerksamkeit des Ministeriums auf die Vorbereitung von niederen Technikern für den Dienst bei den Eisenbahnen lenken. Die erste derartige technische Eisenbahnschule wurde im Jahre 1869 von dem bekannten Eisenbahnunternehmer Poljakow in Jelez bei den Werkstätten der Orel-Grjäsybahn gegründet. Zum Schluss desselben Jahres liefen mehrere Gesuche um Genehmigung zur Eröffnung gleicher Schulen an der Kursk-Charkow-Asow- und Wolga-Donbahn ein, was den damaligen Verkehrsminister, Grafen Bobrinski, dazu veranlasste, diese ausserordentlich wichtige Angelegenheit zu einer staatlichen zu machen. Allein auch bei dieser Gelegenheit war die Macht der Verhältnisse so stark, dass die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen nicht die Regelung der Frage auf gesetzlichem Wege abwarteten, sondern schon vorher technische Schulen eröffneten, so dass zur Zeit der Veröffentlichung des Gesetzes über technische Schulen im Jahre 1886 bereits 28 derartige Schulen eröffnet waren, welche dann zum grossen Theil in die Leitung des Ministeriums der Verkehrsanstalten übergingen.

Dem Ministerium der Verkehrsanstalten sind gegenwärtig 26 technische Eisenbahnschulen unterstellt, in welchen nach einem einheitlichen Lehrplan unterrichtet wird und die ausschliesslich Fachschulen sind. Der Kursus dieser Schulen ist fünfjährig, einschliesslich einer zwei Jahre dauernden praktischen Schulung. Im Jahre 1897 verausgabte das Ministerium für diese Fach- und andere an den Bahnen eröffnete Elementarschulen 285 000 R.; insgesammt bestehen z. Zt. 177 Schulen, die von 19 321 Schülern besucht wurden. Von den sämmtlichen Schülern gehörten 142 unter das Ministerium der Volksaufklärung und 35 unter den heiligen Synod. Ausser diesen Schulen werden vom Ministerium eine ganze Reihe von sogenannten Internaten an den Eisenbahnschulen unterhalten.

Man sieht aus dieser kurzen Uebersicht, dass immerhin einiges für die Heranbildung geschulter Kräfte geschieht. Uebrigens ist das Bedürfniss nach derartigen Schulen in Russland natürlich viel grösser, als in anderen Ländern Europas, weil die allgemeine Bildung hier viel geringer ist, zum grossen Theile sogar ganz und gar fehlt. Unter solchen Umständen ist es nicht zu vermeiden, dass das, was im allgemeinen fehlt,

wenigstens im besonderen durch eine bescheidene Fachausbildung ersetzt wird. Damit können natürlich nicht im Vergleiche zu anderen europäischen Staaten gleichwerthige Arbeitskräfte geschaffen werden, aber es wird doch wenigstens das Erreichbare geleistet.

Fremde Welttheile.

— **Mekkabahn.** In Bezug auf diese Bahn liegen aus Konstantinopel neuerdings zwei Meldungen vor. Nach der einen ordnet ein soeben ergangenes Jrade des Sultans den Rückkauf der gegenwärtig in Händen einer englischen Gesellschaft befindlichen Eisenbahnlinie Haifa - Damaskus zum Betrage von 155 000 türkischen Pfund an. Die Eisenbahnlinie soll mit jener nach Hedschas (Mekka) verbunden werden. Haifa soll der Einfahrtshafen für die über das Mittelmeer kommenden Pilger werden. Der Abschluss des Rückkaufsvertrages der genannten Linie soll unmittelbar bevorstehen.

Nach der anderen hat Marschall Kiasim Pascha, dem die Leitung der Mekkabahn untersteht, dem Sultan einen Bericht über den Fortgang der Arbeiten eingereicht. Die Bahn ist demzufolge bis El Messarib, 83 km südlich von Damaskus, fertiggestellt und weitere 30 km sind fast ganz vollendet. Die Erdarbeiten sind für eine weitere Strecke von etwa 50 km beendet und mit dem Legen der Schienen ist begonnen worden. Sonach ist die Bahn südlich von Damaskus auf eine Entfernung von nahezu 170 km gelegt worden und macht gute Fortschritte. Die mohamedanische Welt hat bisher für die Mekkabahn, die der Anregung des Sultans entstammt, über 8 000 000 *M.* hergegeben.

Wie im Vorjahre, wurde auch für den diesjährigen Kurban-Bairam angeordnet, dass jeder Mohamedaner die Haut des Hammels, welchen er gemäss der religiösen Vorschrift schlachtet, der Mekkabahn widme. Um Umgehungen dieser Anordnung, wie sie im Vorjahre vielfach vorgekommen sind, zu verhindern, werden in allen Orten und Stadttheilen zu diesem Zwecke eigene Kommissionen in Thätigkeit sein

— **Lieferung von Eisenbahnwagen für Siam.** Wie der „Moniteur des Intérêts Matériels“ mittheilt, wird in nächster Zeit durch die Verwaltung der siamesischen Staatsbahnen in Bangkok die Lieferung von 29 Personenwagen, 4 Packwagen, 20 geschlossenen und 20 offenen Güterwagen sowie 5 Viehwagen vergeben werden.

— **Die erste marokkanische Eisenbahnkonzession.** Nach einer Meldung der „Morning Post“ aus Tanger hat der Sultan von Marokko Frankreich die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von D u v e y r i e r an der algerischen Grenze nach D j a n e d d a r im Thale von Wadelhaci ertheilt.

— **Schmalspurbahnen in Aegypten.** „Cassiers Magazine“ enthält die Schilderung eines grossen Netzes von Schmalspurbahnen in Aegypten, deren Spurweite 2 Fuss 5½ Zoll (= etwa 75 cm) beträgt und das nach seiner Fertigstellung eine Länge von 500 Meilen (= 805 km) haben wird. Diese Schmalspurbahnen befinden sich am Nildelta in den ägyptischen Provinzen Behera und Garbieh, welche bis zum Jahre 1890 fast ohne jede Verkehrsverbindung mit den ausserhalb liegenden Städten und Dörfern waren. Zu jener Zeit begann man mit der Anlage von Landstrassen, und im Jahre 1896 erhielt die Firma John Birch & Co. in London die Konzession, längs dieser Strassen Schmalspurbahnen zu bauen; die Konzession ging dann später an eine in England gegründete Gesellschaft über, die den Namen „Egyptian Delta Light Railways“ hat und deren Linien in Aegypten als „Chemins de fer Agricoles“ bekannt sind. Die ägyptische Regierung garantirte eine jährliche Reineinnahme von 58 £ (= 1 183,2 *M.*) für die englische Meile. Im ganzen sind bis jetzt in den Provinzen Behera und Garbieh 354 Meilen (= 569,94 km) dem Betriebe eröffnet, 37 Meilen (= 59,57 km) im Bau. Unsere Quelle beschreibt eingehend die Anlage der Linien, die Brücken, den Lokomotiv- und Wagenpark, wobei als eigenartig eine Anzahl Wagen III. Klasse erscheinen, die an den Seiten offen und mit Querbänken versehen sind. Zwei Salonwagen mit Drehgestellen sind für den Khedive bestimmt. Die Züge verkehren nach einem regelmässigen Fahrplan. In den mit dem 31. März 1900 endigenden sechs Monaten sind 545 400 Personen und 62 000 t Güter, in den mit dem 30. September 1901 endigenden sechs Monaten 1 493 000 Personen und 204 300 t Güter befördert worden. Die Personenzüge verkehren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 Meilen (= 26,66 km) in der Stunde.

— **Vergebung von Eisenbahnbauten für Portugiesisch-Westafrika.** Am 12. Mai d. J. soll im Ministerium der Marine und der überseeischen Angelegenheiten zu Lissabon der Bau der beiden ersten Theilstrecken von der neuen Eisenbahn in der westafrikanischen Provinz Benguella öffentlich vergeben werden. Nach dem „Moniteur des Intérêts Matériels“ sind 15 000 Milreis Kaution zu stellen.

— Der Direktion der **Pretoria - Pietersburg - Eisenbahngesellschaft** ist vom englischen Kolonialamte die Mittheilung zugegangen, dass die englische Regierung die Rechtsgültigkeit der ihr von der Transvaalrepublik eingeräumten Konzessionen anerkennt und von den ihr dadurch zustehenden Rechten Gebrauch machen will. Sie wird daher prüfen, ob und welcher Betrag für die Benutzung der Bahn durch die Militärbehörden zu entrichten ist. Ansprüche an die Burenregierung wird die englische Regierung nicht anerkennen, dagegen aber eine entsprechende Summe im Falle des Enteignungsverfahrens von dem Kaufpreise zurückbehalten. Die Aneignung der Bahn durch die Regierung erfolgt in zwei Jahren und der Kaufpreis wird gemäss den Bestimmungen der Konzessionen gezahlt. Für die durch den Krieg angerichtete Beschädigung der Gleise, des Wagenmaterials usw. übernimmt die Regierung keinerlei Haftpflicht.

— **Eisenbahnunglück in Texas.** Nach einer Drahtnachricht aus El Paso ist am 7. d. Mts. ein Zug der Eisenbahnlinie Galveston-San Antonio entgleist; die Trümmer des Zuges sind in Brand gerathen, 17 Personen getödtet.

— **Löhne und Arbeitszeit bei den amerikanischen Bahnen.** In ihrem statistischen Bericht für das Jahr 1900 macht die Interstate Commerce Commission über den durchschnittlichen Tagesverdienst der den wichtigsten Klassen angehörenden Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten für das Jahr 1900 folgende Angaben: Oberbeamte 12,54 *M.*, andere Beamte 6,26 *M.*, Buchhalter usw. 2,63 *M.*, Stationsbeamte 2,10 *M.*, andere Stationsbedienstete 1,92 *M.*, Lokomotivführer 4,50 *M.*, Heizer 2,57 *M.*, Schaffner 3,80 *M.*, andere Zugbedienstete 2,35 *M.*, Zimmerleute 2,45 *M.*, Maschinenarbeiter 2,76 *M.*, andere Werkstättenarbeiter 2,08 *M.*, Streckenaufseher 2,02 *M.*, andere Streckenarbeiter 1,46 *M.*, Signalbedienstete 2,16 *M.*, Telegraphisten 2,35 *M.*, andere Bedienstete und Tagelöhner 2,05 *M.*

Die Eisenbahnarbeiter sind theils nach Zeit, theils nach Stückarbeit bezahlt; für das Zugpersonal gilt eine gewisse Anzahl von zurückgelegten Meilen — meist 80 oder 100 Meilen — als ein Arbeitstag. In der Regel beträgt die tägliche Arbeitszeit, von Ausnahmefällen abgesehen, 10 Stunden für das Zugpersonal und für Telegraphisten und Werkstättenarbeiter. Streckenarbeiter klagen fast allgemein über zu lange Arbeitszeit, die im Süden und Westen oft von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang dauert, in anderen Gegenden jedoch 10 bis 11 Stunden täglich beträgt. Gesetzlich festgelegt ist der zehnstündige Arbeitstag für Eisenbahnarbeiter in den Staaten Newyork, Ohio und Minnesota. Andere Staaten schreiben eine Höchstgrenze der Arbeitszeit und gewisse Ruhepausen vor; so ist die zulässige längste Arbeitszeit in Georgia 13 Stunden, nach denen 10 Stunden Ruhe gewährt werden muss, in Florida 13 Stunden und 8 Stunden Ruhe, Ohio 15 Stunden und 8 Stunden Ruhe, Colorado 18 und 8, Nebraska 18 und 8 usw. Die Vereinigung der Eisenbahnarbeiter tritt für den allgemeinen gesetzlichen Achtstundentag ein. Auf den amerikanischen Expresszügen ist das Zugpersonal heute in der Regel nicht länger als 5 bis 6 Stunden täglich beschäftigt.

— **Erweiterung einer Unterpflasterbahnstrecke durch Verschiebung der Seitenwände.** Verschiebungen ganzer Gebäude sind zwar keine Seltenheit, immerhin ist aber die oben angedeutete Verschiebung, welche in Newyork beim Bau der Schnellverkehrsbahn (Rapid Transit Railway) vorgekommen ist, nach dem Bericht des „Eng. News & Am. Ry. J.“ vom 9. Januar d. J. eine ganz hübsche Arbeit. Es handelt sich um einen 61 m langen Voreinschnitt und einen 84 m langen Unterpflastertunnel unter der Broadwaystrasse, welche vor etwa einem Jahre zweigleisig hergestellt waren, nun aber infolge Entwurfänderung aufnahmefähig für ein drittes Gleis gemacht werden mussten. Zuerst ging man an den Voreinschnitt, welcher ziegelverblendete Betonfuttermauern und eine 0,35 m starke Betonsohle hat. Letztere wurde dicht am Fuss der Mauern in einer Breite von etwa 0,75 m aufgeschlitzt. Hinter den Mauern wurde die für die Verbreiterung nöthige Ausschachtung hergestellt, so tief, dass man von hinten die Mauern durch kurze Querbalken unterfangen konnte. In der rückwärtigen Verlängerung dieser Balken wurden Betonbahnen quer durch die Ausschachtung geführt. Durch Ankeilen der Balken wurde die Mauer von ihrem bisherigen Fundament abgehoben. Neben jeden Balken wurden zwei Stahlbänder 127 . 13 mm stark gelegt und durch in Beton gebettete Unterlagsplatten in die richtige Höhe gebracht. Auf diesen Stahlbändern verschob man die Mauern um das jederseits erforderliche Maass von 1,68 m und füllte schliesslich die Fuge zwischen dem neuen Fundament und der verschobenen Mauer mit Kiesbeton aus.

30 Schraubenwinden verschoben jede Mauer auf ebenso vielen Bahnen. Einen Riss oder anderweite Beschädigung haben die Mauern dabei nicht erhalten.

In ähnlicher Weise wurde auch der Tunnel behandelt. Er bestand in Wänden und Decke aus I-Eisen mit Betonfüllung und hatte eine durchgehende Betonsohle und zwischen den Gleisen eine Reihe stählerner Stützen. Hier wurde die westliche Wand allein um 1,68 m nach Westen geschoben und dann die östliche Wand nebst der ganzen Decke und der mittleren Stützenreihe in einem Stück um eben soviel nach Osten. Vor dem Verschieben mussten die Bauwerkstheile mit Holzgeschlingen und Versteifungen umgeben werden. Schliesslich war eine zweite Stützenreihe aufzustellen und der entstandene 3,35 m breite offene Deckenstreifen zu schliessen. Ebenso natürlich die Betonsohle zu ergänzen und — nicht zu vergessen! — die wasserdichte Aussenhaut aller Betonkörper überall in den Fugen oder Nähten dicht zu verbinden. Zum Verschieben des Tunnels wurden ungefähr 60 Schraubenwinden gebraucht.

Als wesentlich günstig für die beschriebene Bauausführung muss hervorgehoben werden, dass anscheinend weder Grundwasser zu halten, noch eine Absteifung der Ausschachtungen erforderlich war.

— **Lokomotivbau in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1901.** In den Vereinigten Staaten von Amerika sind, wie wir „Railroad Gaz.“ entnehmen, in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1901 von den acht Lokomotivbaugesellschaften 3 384 Lokomotiven gebaut worden. Das bedeutet ein Mehr von 231 Lokomotiven oder 7,3 % gegen das Vorjahr und eine seit Beginn des Lokomotivbaues überhaupt noch nicht erreichte Höhe. Unter diesen 3 384 Lokomotiven befinden sich 825 Compoundlokomotiven, 45 elektrische und 44 mit Druckluft betriebene Lokomotiven, ferner mehr als 300 Maschinen für Bergwerks-, Plantagen- oder anderen leichteren Betrieb. Während im Vorjahr 16 % der Lokomotiven für die Ausfuhr bestimmt waren, verminderte sich diese Zahl für 1901 auf nur 10 %. Diese Verminderung hat ihren Grund zum Theil in der grösseren inländischen Nachfrage und wird, wenn sich die gegenwärtige Lage nicht in allerkürzester Zeit wesentlich ändert, was nicht sehr wahrscheinlich ist, im Jahre 1902 eine noch erheblichere werden. Die meisten Lokomotivfabriken sind für die nächsten neun Monate mit Bestellungen aus dem Inlande vollauf versehen. Die Ausfuhr von Lokomotiven betrug im Jahre 1896: 309, im Jahre 1897: 386, im Jahre 1898: 554, im Jahre 1899: 514, im Jahre 1900: 505, im Jahre 1901: 337. Die Zahl der neuen Compoundlokomotiven hat sich gegen das Vorjahr um 66 % vermehrt, denn im Jahre 1900 waren unter den 3 153 neuen Lokomotiven nur 545 oder 17 % Compoundlokomotiven, im Jahre 1901 dagegen, wie schon erwähnt, 825 Compoundlokomotiven unter 3 384 neuerbauten Maschinen.

— Ueber die Frage: **Nicaragua oder Panama?** hat die vom Kongress der Vereinigten Staaten niedergesetzte Kommission ihr Gutachten jetzt abgegeben und sich zu Gunsten einer Durchstechung der Landenge von Panama ausgesprochen. Die „Railroad Gazette“ theilt einen Auszug aus dem betr. Bericht mit, in welchem die verschiedenen in Betracht kommenden Vergleichspunkte folgendermaassen einander gegenübergestellt sind. Zunächst sei ausser Frage, dass auf beiden Linien nur die Herstellung eines Schleusenkanals thunlich sei, und es sei daher zu prüfen, wo dies am leichtesten und zweckmässigsten geschehen könne. Auf beiden Linien sei für eine genügende Wasserzuführung hinreichende Sicherheit gegeben. Auch die zur Sicherung der Scheitelhaltung herzustellenden Dämme würden sich auf beiden Linien in brauchbarer Weise herstellen lassen; freilich verdienten in dieser Beziehung die Verhältnisse in Nicaragua den Vorzug, während umgekehrt der Wasserstand in der Scheitelhaltung sich schwieriger beim Nicaragua- als beim Panamakanal werde regeln lassen. Sehr ungünstig sei es sodann auf der Nicaragua-Landenge mit der Zuführung der nöthigen Transporte für den Bau bestellt, während in dieser Beziehung durch eine wohlausgerüstete Eisenbahn und durch brauchbare Seehäfen zu beiden Seiten auf der Landenge von Panama aufs beste vorgesorgt sei. An der Nicaragua Landenge müssten dagegen die Hafenanlagen und eine Eisenbahn erst fertig gebaut werden, und dadurch würde sich hier die nothwendige Vorbereitungszeit im Vergleiche zur Panamalinie auf das Doppelte verlängern. Und ferner würden sich die Kosten eines Kanalbaues über die Nicaragua-Landenge um 180 000 000 ℳ höher stellen, als die Kosten, welche durch die Fertigstellung des Panamakanals erfordert würden. Letzterer Kanal sei ausserdem um 220 km kürzer als der Nicaraguakanal, und die Durchfahrt durch ihn würde nur 12 Stunden erfordern, während ein tiefgehendes Schiff zur Fahrt durch den Nicaraguakanal 33 Stunden gebrauchen würde. Auch bedürfe der Panamakanal einer geringeren Zahl von Schleusen und besitze günstigere Krümmungsverhältnisse. Der Gesammtwerth der auf der Panamalandenge bereits geleisteten Arbeiten einschliesslich der dort befindlichen Bahnanlage, der Bauwerke, Maschinen usw. sei auf 160 000 000 ℳ zu veranschlagen. Zu letzterem Betrage sei noch bemerkt, dass — wie wir in Nr. 11 S. 188 d. Ztg. mittheilten — die von der neuen Panamagesellschaft für Abtretung ihres Besitzes geforderte Entschädigung sich auf diese Summe stellen soll.

Ueber die Bedeutung, welche eine Durchstechung der mittelamerikanischen Landenge für den Weltverkehr haben wird, spricht sich ein Aufsatz in den „Grenzboten“ dahin aus, dass eigentlich nur der amerikanische Handel von ihm Vortheil haben werde. Denn den europäischen Kulturgebieten würden Ostasien und Australien durch ihn nicht näher gerückt, und nach der Westküste Amerikas würde sich der europäische Handel auch ferner vorwiegend durch Segler vollziehen, welche den neuen Kanal nicht benutzen können (?). Dagegen werde in erster Linie der Verkehr zwischen der Ost- und Westküste Amerikas gewinnen. Aber auch der Verkehr von der amerikanischen Ostküste nach Ostasien und Australien werde grossen Vortheil von ihm ziehen und zwar besonders die Häfen am Golf von Mexiko. Denn von den nordatlantischen Plätzen würden Singapore und Hongkong und selbst Manila immer noch leichter durch den Suezkanal zu erreichen sein, und mit diesem letzteren sei daher ein mittelamerikanischer Kanal an Wichtigkeit für den Weltverkehr auch nicht entfernt zu vergleichen.

— **Eisenbahnpläne in Porto Rico.** Die Porto Rico-Eisenbahngesellschaft hat von der Regierung die Konzession für die Anlage eines Netzes von Eisenbahnen auf dieser Insel erhalten, welches von Aguadilla am Westende der Insel nach Ensenada Honda und von San Juan an der Nordküste nach Port Amerika an der Südküste mit verschiedenen Abzweigungen in einer Länge von etwa 300 engl. Meilen (= 483 km) hergestellt werden soll. Zunächst soll der erste Abschnitt von San Juan nach Caguas und von dort östlich nach dem Tiefwasserhafen Ensenada Honda in einer Länge von 52 Meilen (83,72 km) gebaut werden. Diese Strecke führt durch eine an Zucker reiche Gegend. Die Arbeiten müssen innerhalb 90 Tagen nach dem 26. November 1901 begonnen, 50 Meilen (80,50 km) innerhalb des ersten Jahres, 75 Meilen (120,75 km) innerhalb des zweiten Jahres und der Rest innerhalb des dritten Jahres vollendet werden. Die ersten 52 Meilen (83,72 km) werden leicht, mit geringen Steigungen zu erbauen sein, die Kosten sind auf rund 774 000 D. (rund 3 250 000 ℳ) veranschlagt worden. Bis jetzt wird der Verkehr auf diesen Theil der Insel in der ursprünglichsten Weise mittelst Ochsengespannen, die auf der Militärstrasse zwischen Caguas und San Juan fahren, bewältigt. Auf der Insel ist bereits eine Linie von Camuy nach San Juan und Carolina längs des grösseren Theiles der Nordküste, ferner eine Linie zwischen Yauro und Ponce und zwischen Salinas und Jobos Bai an der Südküste, mit einer Zweigbahn im Westen, im Betriebe.

Allgemeines.

— **Fortschritte in der Schnelligkeit der Beförderung.** Ein französischer Abgeordneter, Jules Roche, hat kürzlich eine Arbeit über die Fortschritte in der Beförderungsschnelligkeit veröffentlicht und stellt, um diese recht klar zur Erscheinung zu bringen, einen Vergleich zwischen der Geschwindigkeit der Personenbeförderung zwischen Paris und Calais in den Jahren 1692, 1786, 1814, 1834 und 1900 an. Belief sich die stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit im Jahre 1692 auf 1,6 km, so betrug sie im Jahre 1786: 3,6 km, im Jahre 1814: 6,8 km, im Jahre 1834: 9 km und im Jahre 1900: 90,8 km. Die kilometrischen Beförderungspreise betrugen, ohne Rücksicht darauf, dass sich der Werth des Geldes ja allerdings geändert hat, im Jahre 1692: 10,76 Cts., im Jahre 1786: 19,52 Cts., im Jahre 1814: 13,01 Cts., im Jahre 1834: 18,62 Cts., im Jahre 1900 für die I. Klasse 11,20 Cts., für die II. Klasse 7,56 Cts., für die III. Klasse 4,93 Cts. Die Personen- und Güterbeförderung geht also jetzt 25 mal so schnell von statten als Ende des 18. Jahrhunderts, und die kilometrischen Tarife haben sich um den vierten Theil der Tarife damaliger Zeiten verringert. Diese grossartige Zeit- und Geldersparniss stelle, wie Jules Roche bemerkt, die tiefgehendste Eroberung dar, welche das kühne Menschengeschlecht jemals in Bezug auf Raum und Dauer gemacht habe. Wir würden von Entsetzen betroffen sein, wenn ein Zauberer, etwa Appolonius v. Tyane oder Cagliostro, vor unseren Augen den Erdball in seinen Händen so zusammendrückte, dass beispielsweise St. Petersburg näher an Paris rückte als es Lille im Jahre 1814 war. Und doch ist durch Menschenarbeit dieses Wunder vollbracht, die Märchen alter Zeiten sind erfüllt, wir alle können Siebenmeilenstiefel anziehen, die viel mächtiger sind als diejenigen, die

unsere Kindheit in die höchste Verwunderung setzten, und niemand kann sagen, welche Wunder uns die Zukunft vorbehält. „Le Journal des chambres de commerce“ fügt diesem hinzu, dass Jules Roche zum Vergleich den schnellsten Zug Frankreichs herangezogen habe, dass man auf andern Bahnen nicht 90 km in der Stunde fahre, und dass noch bedeutende Verbesserungen nöthig seien, um gewisse Eisenbahngesellschaften auf die Höhe des Fortschritts zu bringen.

— **Eine neue Bauart für Waldbahnanlagen** ist von dem kaiserlichen Forstmeister Bierau zu Schirmeck im Elsass erfunden und in dem Gebiete der von ihm verwalteten Oberförsterei mit gutem Erfolge zur Anwendung gebracht worden. Die Anlagen sind vom österreichischen Reichsforstverein gelegentlich einer Studienreise durch den Schwarzwald und die Vogesen im Jahre 1900 in Augenschein genommen. Ein darüber in der österreichischen „Forst- und Jagdzeitung“ veröffentlichter Bericht, welcher uns vorliegt, spricht sich in durchaus anerkennender Weise über die gemachten Wahrnehmungen aus und stellt fest, dass die neue Bauart, was Leichtigkeit der Herstellung, Sicherheit und Tragfähigkeit der Gleislage anbetrifft, allen wünschenswerthen Anforderungen entspricht. Während bei älteren Feld- und Waldbahnsystemen die Verlegung der Schienen auf Querschwellen beibehalten wurde, kommen diese letzteren bei den Bierau'schen Gleisanlagen völlig in Wegfall; die 9 m langen Stahlschienen werden unmittelbar auf dem Erdboden der Landstrassen und Forstwege verlegt und die erforderliche Standfestigkeit wird ihnen durch starke Spurstangen verliehen, die in Entfernungen von je 1,5 m zwischen das Gestänge eingeschraubt werden. Die Schienenstösse werden durch starke Winkellaschen verbunden und unterstützt und die Krümmungen werden durch Einschaltung passender „Ausgleichstücke“ hergestellt. Wo die Verlegung auf weichem Boden und Moorgrund erfolgt, muss allerdings durch Unterlagen von Knüppelholz und Schwarten nachgeholfen werden; doch trägt nach den Angaben des Berichterstatters ein solcher Oberbau auch auf aufgeschüttetem Boden die 10 t schwere Maschine und die zu gleicher Schwere belasteten Güterwagen ohne Schwierigkeit. „Die Verlängerung einer Bahnlinie im Schirmecker Gebiet“, so sagt der Bericht, „war vorgesehen. Nach Fertigstellung des Planums erfolgte unmittelbar die Legung des Gleises, und war es von Interesse, diesen Arbeiten beizuwohnen, um ein Urtheil zu gewinnen. Bei unserem Eintreffen stand ein mit Schienen, Laschen, Spurstangen usw. beladener Wagen bereit. Die Lokomotive wurde vorgespannt, und in Bälde gelangten wir ans Ende der Bahnstrecke, welche verlängert werden soll. Etwa 15 Arbeiter standen zur Verfügung; ein Theil trug die Schienen herbei, ein anderer Laschen, Bolzen, Spurstangen usw. Zunächst wurde ein Schienenstrang auf zwei bis drei Längen hinaus — also 18 bis 27 m — verlascht und dann erst der zweite Strang gelegt, bei welcher Gelegenheit die Spurstangen eingefügt wurden. Nachdem das so zusammengefügte Gleis in die richtige Lage gebracht worden war, regelte ein zuverlässiger Arbeiter die Spurweite mittelst der Schrauben und zog diese dann fest an. Damit ist das Gleis in der Hauptsache fertig. Die Lokomotive mit den Materialwagen folgt sogleich, damit die Schienen usw. nur auf möglichst kurze Entfernung getragen werden müssen. Beim ersten Befahren drückt sich das Gleis mehr oder minder tief, jedoch höchstens bis zu 10 cm, meistens jedoch weniger, ein, und diese unter den Schienen sich bildenden Hohlräume werden alsbald mit Sand oder Kies unterstopft, damit das Gleis möglichst gleichmässig aufliegt.“ Das Gleis selbst hat eine Spurweite von 70 cm; mit ihm werden Steigungen von 1 : 14, ja selbst von 1 : $12\frac{1}{2}$ überwunden, und die Fahrgeschwindigkeit der verkehrenden Züge ist, sobald das Gleis erst eingefahren ist, auf 12 km für die Stunde bemessen. Es ist klar, dass die Verlegung eines so einfachen Oberbaues erheblich geringere Kosten verursachen muss, als die Herstellung eines auf Schwellen ruhenden Gestänges. Der Erfinder veranschlagt die Kosten der Verlegung von Schwellengleisen auf 1,62 ℳ für das laufende Meter, während sie bei schwellenlosen Gleisen sich nur auf 72 ₰, also um 90 ₰ niedriger, stellen. Ein sehr wesentlicher Vorzug der Bierau'schen Bauart ist aber auch die Leichtigkeit, mit welcher diese Gleise beseitigt werden können. Werden die Schienen von den benutzten Waldwegen und Fahrdämmen wieder aufgenommen, so bleiben diese von selbst als nutzbare Abfuhrwege zurück, während die Beseitigung von Schwellengleisen nicht allein durch das Aufnehmen der Schwellen weit kostspieliger wird, sondern auch den Untergrund in einen so unebenen Zustand versetzt, dass seine Benutzbarkeit für Fuhrwerke stark beeinträchtigt wird und erst durch umständliche Nacharbeiten wieder hergestellt werden muss. Die Erfindung ist in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und England unter Patentschutz gestellt.

Rechtsprechung.

— **Grundbuchmässige Sicherung eines Verzichts auf Schadenersatz.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen durch Erlass vom 15. Februar auf einen Beschluss des Kammergerichts hingewiesen, dem folgender Sachverhalt zu Grunde liegt. Die königliche Strombauverwaltung des X-Flusses hatte beim zuständigen Amtsgerichte die grundbuchmässige Eintragung des folgenden von den betr. Grundstückseigenthümern zugestandenen Vermerks beantragt: „Die Grundstückseigenthümer haben auf Grund des Vertrages vom 5. Oktober 1900 für sich und ihre Rechtsnachfolger hinsichtlich der im § 1 dieses Vertrages bezeichneten Parzellen auf alle weiteren Ansprüche und Entschädigungen wegen der durch die Anlagen und den Betrieb der Bauten zur Kanalisirung des X-Flusses erwachsenen oder noch erwachsenden Vortheile Verzicht geleistet.“ Die Eintragung dieses Vermerks ist jedoch vom Amtsgericht abgelehnt worden, weil der Verzicht auf Schadenersatz wegen etwaiger Eingriffe in das Eigenthum kein eintragungsfähiges dingliches Recht sei, und dieser Bescheid wurde auf eingelegte Beschwerde sowohl vom Landgericht, als auch vom Kammergericht bestätigt. Der Minister bemerkt hierzu, dass hiernach die Rechtslage, welche früher die Eintragung derartiger Vermerke sowohl in den Gebieten des preussischen Landrechts, als auch in denen des gemeinen und des rheinischen Rechts gestattete, durch die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs eine veränderte sei. Indessen lasse sich der Zweck derartiger Verzichte auf Entschädigungen für Beeinträchtigung des Grundeigenthums auch künftig erreichen durch Bestellung entsprechender Grunddienstbarkeiten oder beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten. Nur müsse die Fassung derartiger Verpflichtungen den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs je nach der Beschaffenheit des einzelnen Falles sorgfältig angepasst werden.

Bücherschau.

— **Die staatsrechtliche Stellung der Reichseisenbahnen.** Von W. Rosenberg, Staatsanwalt. 31 S. In Hirth's Annalen des Deutschen Reichs. 1902. Heft 1. München. Schweitzer.

Die Unterdrückung eines breiten Strassenüberganges über den Güterbahnhof in Colmar i. E. hat zu einem langwierigen Rechtsstreit und einer ausgedehnten Fehde in der Litteratur geführt. Verfasser bekämpft wie Professor Otto Mayer in seiner Abhandlung „Eisenbahn und Wegerecht“ im „Archiv für öffentliches Recht“, Band 15 S. 511-547 die Berechtigung der Eisenbahn zu dieser Beseitigung des Ueberganges in Schienenhöhe.

— **Das Mittelmeer und seine Küstenstädte.** Mit 13 Karten und 39 Plänen und Grundrissen. (Meyer's Reisebücher.) In Leinwand gebunden 6 ℳ. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Jeder, der sich bisher zu einer der mehr und mehr in Aufnahme kommenden Seefahrten durch das Mittelmeer rüstete, hat es mit Bedauern empfunden, dass es kein für diesen Zweck geeignetes Reisebuch gab. Es muss deshalb als ein besonderes Verdienst betrachtet werden, dass das Bibliographische Institut, das vorhandene Bedürfniss erkennend, einen derartigen Führer ins Leben rief und dadurch nicht nur seine Sammlung „Meyer's Reisebücher“, sondern die Reisebücherlitteratur überhaupt in werthvoller Weise bereicherte. Das Buch ist seinem Zweck als Führer auf einer Rundfahrt sorgfältig angepasst. Es gibt nur das, was der Reisende bei den kurzen Aufenthalten auf den einzelnen Stationen von 1 bis 2 Tagen sehen kann und hierfür wissen muss. Nicht Vollständigkeit also sollte geboten werden, sondern eine wohlüberlegte Auslese. Demgemäss sind von den Sehenswürdigkeiten nur kurze Schilderungen, von den Museen nur Inhaltsangaben mit Nennung der Hauptgegenstände, von den Gasthäusern nur eine Auswahl, von den Ausflügen in die Umgebung nur die leicht ausführbaren aufgenommen. Nach einer knapp gehaltenen Einleitung mit beachtenswerthen Winken für die Reise erfolgt eine Schilderung des Mittelmeers, und sodann beginnt die Beschreibung der Fahrt von Hamburg bezw. Bremen über Rotterdam, Antwerpen, Lissabon und Gibraltar ins Mittelmeer; es folgen Algier, Tunis, Marseille, Nizza und Monte Carlo, Genua, Livorno, Neapel, Palermo, Messina, Catania und Taormina, Syrakus, die Insel Malta, La Valetta, Triest, Fiume, Venedig, Brindisi, Korfu, Piräus, Athen, Alexandrien, Port Said und der Suezkanal, Beirut, Smyrna, Salonik, Mudania-Brussa, der Olymp, Konstantinopel und von hier aus die Rückreise auf dem Landweg bis Budapest. Ein besonderer Abschnitt ist den Fahrten im schwarzen Meer gewidmet mit Odessa, Sebastopol, der Krim (Jalta und Livadia), Batum, Trapezunt. Die Beigabe der sehr übersichtlichen Karten, Pläne und Grundrisse erhöht die Brauchbarkeit des empfehlenswerthen Buches.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Im städtischen Schlachthofe in Linz (Strecke Linz-Urfahr) ist für den beschränkten Güterverkehr eine Ein- und Ausladestelle mit der Bezeichnung Linz Schlachthof k. k. St. B. errichtet und am 15. März d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. In dieser Ladestelle werden:
a) lebende und geschlachtete Thiere (Hornvieh, Kälber, Schafe und Schweine);
b) frisches Fleisch und sonstige thierische Rohprodukte;
c) zum Schlachthofbetriebe erforderliche oder daraus gewonnene Güter
zur Auf- bezw. Abgabe angenommen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. März d. J. ist die an der Strecke Lundenburg-Neusiedl-Dürnholz zwischen der Station Nikolsburg und der Personenhaltestelle Guttenfeld gelegene Personenhaltestelle Bratelsbrunn als Station für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Ausgeschlossen von der Aufgabe und Abgabe in Bratelsbrunn sind:
a) explosive Güter;
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen;
c) Güter, deren Gewicht einzeln 750 kg pro Kollo übersteigt;
d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Aufladung oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dergl.) erforderlich sind, und
d) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Die Beschränkung, dass in Bratelsbrunn Reisegepäck nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung angenommen wird, tritt am selben Tage ausser Kraft.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 95 vom 8. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die neue Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 10. März d. J.).

Nr. I 100 vom 15. März d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen und an die zur Prüfung des zweiten Entwurfs neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 berufenen Stellen, betreffend den zweiten Entwurf neuer, vom 1. Juni 1902 ab gültiger Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 14. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Vom 17. März d. J. tritt der Sommerfahrplan in Kraft. Nach demselben fallen bei Zug 3, 7, 4 und 8 die Fahrten zwischen Niederzissen und Burgbrohl fort; ausserdem treten kleinere Aenderungen in den Zügen 1, 5, 9, 6 und 10 ein.

Köln, im März 1902. (713H&V)
Der Betriebsdirektor.

2. Güterverkehr.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.

Ausnahmetarif für Eis.

Die mit Ausschreiben Nr. 9265 III gleichen Betreffs, Ziffer 2, bekanntgegebenen besonderen Anwendungsbedingungen im Verkehr mit Baden einschliesslich Mannheim treten nicht in Wirksamkeit.

Es verbleibt hiernach auch im badisch-bayerischen und im Mannheim-bayerischen Verkehr bei der Bestimmung, dass der Ausnahmetarif bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht Anwendung findet.

München, den 11. März 1902. (714)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg ab den schweizerischen Stationen Glarus und Netstall nach badischen, elsass-lothringischen und pfälzischen Stationen, sowie nach Frankfurt a/M. Haupt- und Ostbahnhof und Mainz Centralbahnhof kommen für die Zeit vom 15. März bis 31. Dezember l. J. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 11. März 1902. (715)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. treten die Frachtsätze, welche im Ausnahmetarife vom 1. Januar 1898 nebst Nachträgen I und II für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von Stationen der königl. sächs. Staatsbahnen zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Oesterreich, sowie darüber hinaus enthalten sind, für die Stationen Gera (Reuss), Grosszschocher, Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdener Bhf.) und Zeitz ausser Kraft.

Ausserdem wird der Frachtsatz Görlitz i/Schles.-Lindau transit aufgehoben. Dafür kommen vom 1. Mai d. J. an die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs I zur Anwendung.

Dresden, am 13. März 1902. (716)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 10. Februar d. J. wird der in beschränktem Maasse eingeführte Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen mit sofortiger Gültigkeit auch gleichmässig auf den Verkehr mit der Kiel-Eckernförde-Flensburger, Paulinenaue-Neuruppiner, Kremmen-Neuruppin-Wittstocker, Wittenberge-Perleberger, Greifswald-Grimmener, Neubrandenburg-Friedländer, Vorwohle-Emmerthaler, Neuhaldensleber Eisenbahn, westfälischen Landes-Eisenbahn, Stendal-Tangermünder, Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, braunschweigischen Landes-Eisenbahn, Georgsmarienhütten-, Rinteln-Stadthagener, Osterwieck-Wasserlebener, Eisenberg-Crossener, Ruhla-Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra-Ebeleber, Arnstadt-Ichtershausener, Weimar-Berka-Blankenhainer und Südharz-Eisenbahn, sowie mit den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der holländischen Eisenbahn ausgedehnt. Der Ausnahmetarif hat somit im obengenannten Verbande allgemein Gültigkeit mit Ausnahme im Verkehr mit der Nordhausen-Wernigeroder, Altona-Kaltenkirchener und mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn, sowie mit der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.

Hannover, den 8. März 1902. (717)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.
(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. l. Mts. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 69 (für Schilf usw.) direkte Frachtsätze zwischen Budapest und Traunstein zur Einführung.

München, den 10. März 1902. (718)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Am 12. März 1902 wird die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in den Abschnitt III A des Ausnahmetarifs für den Versand von ihren Stationen aufgenommen.

Berlin, den 8. März 1902. (719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
Frachtsätze für die Beförderung von Kastanienholzextrakt.
Mit Gültigkeit vom 15. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von flüssigem Kastanienholzextrakt in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Verrières transit	von Genf transit
	für Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orléansbahn (Département Dordogne)	für Sendungen mit Herkunft von La Rochette, Station der Schmalspurbahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Département Isère)
	Francs Gold für 100 kg	
Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft:		
Aussig	4,96	6,24
Leitmeritz	4,95	6,23
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:		
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	4,08	5,36
Saaz	4,86	6,14
Station der österr. Nordwestbahn:		
Leitmeritz	4,95	6,23
Station der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft:		
Raudnitz	4,67	5,95
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Pilsen	4,08	5,36
Prag (St. B.)	4,08	5,36
Saaz	4,86	6,14
Smichow	4,08	5,36
Wels	4,38	5,13
Wöllan	5,92	5,95
Wolin	4,78	6,06
Station der Südbahngesellschaft:		
Marburg Hauptbahnhof	5,79	5,82

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.
Hierdurch wird die Kundmachung in Nr. 101 dieses Blattes vom 28. Dezember 1901 unter fortl. Nr. (3447) gegenstandslos.
Wien, am 7. März 1902. (719a)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 20. März 1902 wird die Station Friedenthal-Giesmannsdorf des Direktionsbezirks Breslau in das Heft 10 der Verbandstarife (Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit) aufgenommen. Im Verkehr mit dieser Station finden die in dem gleichen Hefte für die Station Münsterberg in Schlesien vorgesehenen Frachtsätze, erhöht um 4 Cts., Anwendung.
Karlsruhe, den 9. März 1902. (720)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 2.
Mit dem 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen sowie neu einbezogene Stationen. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.
Breslau, den 7. März 1902. (721)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Zufolge Genehmigung des hohen k. k. Finanzministeriums vom 23. August pr. Z. 53965 dürfen die auf dem Güterbahnhofe der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in Reichenberg A. T. E. einlangenden Güter dem Zollverfahren durch delegirte Organe des k. k. Hauptzollamtes in Reichenberg unterzogen werden.
Im Gütermagazine Reichenberg Güterbahnhof A. T. E. wurde dementsprechend eine separate für k. k. Zollzwecke dienende absperrbare Abtheilung eingerichtet.
Teplitz, im März 1902. (722)
Die Direktion.

Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn-Güterverkehr.
Die Station Amsterdam Y- und Ertskaden ist in den Tarif aufgenommen.
Näheres hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.
Amsterdam, den 7. März 1902. (723)
Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:
Der Administrationsrath der holländischen Eisenbahngesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die heute bestehenden Arbeiterfahrkarten wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben. Das nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfahren.
Elberfeld, den 24. Februar 1902. (724)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die unter Ziffer C 5 der besonderen Bestimmungen zur Zusatzbestimmung IV zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Direktionsbezirks Magdeburg, Seite 14) aufgeführten Ausnahmepreise für Schülerkarten zwischen Magdeburg einerseits und Brandenburg bezw. Helmstedt und den Harzstationen andererseits, die z. Zt. auch für den Verkehr von und nach Vorstationen in Anwendung kommen, werden mit dem 1. Mai d. J. aufgehoben. Ueber die hierdurch eintretenden Erhöhungen ertheilt auf Verlangen unser Verkehrsbüreau hier Auskunft.
Mit dem 1. Mai d. J. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag III zur Ausgabe, durch welchen die oben bezeichnete besondere Bestimmung C 5 zu § 11 Eisenbahn-Verkehrsordnung gänzlich aufgehoben wird. Die Aufhebung derselben ist durch die Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.
Magdeburg, den 8. März 1902. (725)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
Nachdem die auf Grund des § 17 der Konzessionsurkunde für das Ergänzungsnetz der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn für die Prioritätsanleihe vom 1. Oktober 1871 bestandene Gebührenbefreiung mit Ende Dezember 1901 abgelaufen ist, werden vom 1. Mai 1902 an die Kupons der Prioritätsobligationen Lit. B mit einem Abzuge von 5,6 Heller (Stempelgebühr) pro Kupon eingelöst.
Wien, im März 1902. (726)
Der Verwaltungsrath.

5. Verdingungen.

Verdingung von 95 300 Stück Glühkörpern zur Gasglühlichtbeleuchtung für die Eisenbahndirektion Berlin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 2. April 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1902.
Berlin, den 7. März 1902. (727)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Verdingung.
Umgehungsbahn Mainz.
Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der linksrheinischen Theilstrecke sind im ganzen oder in 2 Loosen zu vergeben, und zwar u. a.

		Loos I	Loos II
Erdarbeiten	cbm	256 000	714 000
Fundamentaushub	„	15 000	22 000
Spundwände	qm	3 700	4 700

		Loos I	Loos II
Stampfbeton und Mauerwerk	cbm	16 200	26 000
Werksteine, Abdeckplatten etc.	„	350	320
Chaussirung und Pflasterung	qm	1 700	11 500

Die Verdingungsunterlagen einschliesslich Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen portofreie Einsendung von 15 M. in baar für jedes Loos, bezw. von 25 M. für beide Loose zusammen bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 3. April 1902, Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 3. März 1902. (728)

Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an

1. Bürsten- und Klempnerwaaren,
2. Chemikalien, Droguen, Farben etc.,
3. Eisen, Eisenwaaren, Werkzeug und Geräthen,
4. Kohlen,
5. Holz und
6. Schmiermaterialien, als: Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Putzwolle, Seifen, Talg etc.

für das Rechnungsjahr 1902 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen zum Submissionstermin

für Loos 1 bis zum 22. März 1902,
für Loos 2 bis zum 24. März 1902,
für Loos 3 bis zum 25. März 1902,
für Loos 4 und 5 bis zum 26. März 1902,
für Loos 6 bis zum 27. März 1902,

Vormittags 10 Uhr, hierher einzureichen.

Persönliches Erscheinen der Submittenden erwünscht.

Angebotbogen und Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer II eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar bezogen werden.

Die Proben zu Loos 4 sind spätestens 5 Tage, für die übrigen Loose spätestens 3 Tage vor dem Verdingungstermin einzureichen.

Berlin, den 12. März 1902. (729)

Schöneberg, Colonnenstrasse 31.

Betriebsabtheilung der Militär-Eisenbahn.

Verdingung und Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Stolp am 29. März d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33 a bis 41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 M. bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen ohne die Zeichnungen 33, 33 a bis 41 ist 1,50 M. zu zahlen.

Danzig, den 6. März 1902. (730)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding

von rund 24 000 cbm Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers für das 4. und 5. Gleis der Bahn Cassel R.-Wilhelmshöhe Km. 2,636 bis 3,55.

Die Zeichnungen und Verdingungsunterlagen sind im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Cassel O. einzusehen und erstere von Herrn Büreaudiätar Rehm gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,0 M. und letztere von 1,0 M. in baar, soweit der Vorrath reicht, zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Sonnabend, den 22. März d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 10. März 1902. (731)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Gruppe I.

3 000	kg Holzkohlen,
8 000	„ Torfkohlen,
1 000 000	Stück Torf,
1 500	„ Reiserbesen,
2 500	„ Piassavabesen.

Gruppe II.

15 000	m Lampendocht,
80	kg Fadendocht,
200	„ Hanf,
15 000	Schachteln Streichhölzer.

Gruppe III.

1 400	kg Bindfaden,
800	„ Plombenschnur,
3 500	„ Plomben.

Gruppe IV.

20 000	Stück Glühkörper,
50 000	„ Lampencylinder.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 29. März 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 12. April 1902, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für jede Gruppe von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Münster, den 10. März 1902. (732)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Offertausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung eines halbjährigen Bedarfes von 400 dz, event. 20 % mehr, prima gut abgelagerten Leinölfirniss, für Werkstättenbedarf der österr. Linien, lieferbar verzollt und franko einer Südbahnstation, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu vergeben.

Die Effektuirung der Lieferung hat in 6 aufeinander folgenden Monatspartien von circa 70 dz zu erfolgen und ist die erste Partie im Laufe des Monats Mai a. c. zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude Parterre Nr. 27) während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind gestempelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Leinölfirniss“ versehen, unter Anschluss eines Handmusters von ca. 1 kg Flascheninhalt, spätestens bis 26. März l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzubringen; der Vadiumerlagschein muss der Offerte beiliegen.

Bedingnissheft und die zugehörige Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er die Bestimmungen vollinhaltlich zur Kenntniss genommen hat und dieselben anerkennt; Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, die ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1902. (733)

Die Materialverwaltung.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Wir beabsichtigen ca. 860 t auf unseren verschiedenen Bahnstrecken lagernde alte Oberbaumaterialien im Submissionswege entweder in getrennten Posten oder insgesammt zu verkaufen, und zwar:

112 t	noch brauchbare Vignolschienen;
210 „	noch brauchbare Langschwellen;
20 „	noch brauchbare eiserne Querschwellen für 1 m Spurweite;
213 „	Haarmannschienen;
300 „	unbrauchbare Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug.

Angebote auf das ganze Quantum oder einen Theil sind mit der Aufschrift

„Angebot auf Oberbaumaterialien“

bis zum 20. März d. J., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Direktion einzureichen, bei welcher auch die näheren Bedingungen und ein Verzeichniss der zum Verkauf stehenden Materialien eingesehen bezw. gegen Einsendung von 1 M. bezogen werden können.

Darmstadt, den 4. März 1902. (734)

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die Direktion.

Die auf den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig lagernden **alten Werkstattsmaterialien** (Kupferplatten, Metallspähne, Achswellen, Tragfedern und Spiralfedern, Eisenspähne, Blech-, Eisen-, Stahl-, Guss- und Zinkschrott, Plüschabfälle, Lumpen, Glasbrocken, Gummi, Siederohrenden) sowie eine für Bahnzwecke nicht mehr geeignete **Drehscheibe** mit 11 m Gleislänge sollen in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem **am 2. k. Mts., Vormittags 10 Uhr,** im Verwaltungsgebäude — Knochenhaueruferstr. Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. April.

Magdeburg, den 5. März 1902. (735)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. März Vorm. gemeldet.

Nr. 8. Berlin, am 15. März 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	I	1	—	Privatdecke	—	1	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
2	A	18	1	—	gusseisernes Kammrad	5	2	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
3	A B	6141	1	Kiste	leer	22	3	Nieder-schönew.-Joh.	„	
4	A C	459	1	Fass	gefüllt	159	4	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
5	A H	8127	1	„	gefüllt	219	5	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
6	A K H L	—	1	Kiste	Eisenwaaren	80	6	Memmingen	Bayerische Stsb.	
7	A L	—	1	Fass	Kienruss	62	7	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
8	A W	724	1	Beutel	roher Kaffee	20	8	Harburg	K. E.-D. Altona	
9	B	1/3	3	Bund	Holzlatten	110	9	Hamburg B.	„	
10	B	—	12	Stück	gusseis. Töpfe	72,5	10	Lengerich i/Westf.	K. E.-D. Münster	
11	B F	41515	1	Kiste	Glasgefäss	5	11	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
12	C P	8	1	Ballen i. L.	Leder	11,5	12	Düsseldorf-D.	„	
13	C R	66	1	Kiste	Kerzen	30	13	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
14	D	—	1	Bund	5 gusseis. Herdringe	4	14	Viersen	K. E.-D. Cöln	
15	D	2178	1	Stück	eis. Wagenachse	17	15	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
16	D	23	2	Koffer	Muster	—	16	Herne	K. E.-D. Essen	
17	D F G	7255	1	Kiste	Marzipan	3,5	17	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
18	D R P	81396	6	Stück	Façoneisen	23	18	Regensburg	Bayerische Stsb.	
19	E F M	2/1	1	Bund	1. Körbe u. 1 Blechflasche	5	19	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
20	E G	2708	1	Kiste	getr. Pflaumen	11	20	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
21	E L	2882 2827	2	—	Ketten	—	21	Wesel	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
22	E S	3372	1	Kiste	Dr. Thompson's Seifenpulver	32	22	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
23	F	5136/7	2	Kisten	getr. Südfrüchte	41	23	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
24	F	—	1	Stück	Vorderth. eines Kochofens	6	24	Lage	K. E.-D. Hannover	
25	F A	19, 59 125, 142	4	—	Unterlagbohlen	237	25	Kirchenlamitz Bhf.	Bayerische Stsb.	
26	F E	4934	1	Kiste	leere Flaschen	34	26	Roda S/A.	K. E.-D. Erfurt	
27	F H	37	1	„	?	45	27	Sehude	K. E.-D. Hannover	
28	F H	2223	1	Fass	leer	11	28	Trier	St. Johann-Saarbr.	
29	F H	1	1	„	anscheinend Eisenw.	148	29	Wanne	K. E.-D. Essen	
30	F H	426	1	Ballen	Gewebe	24	30	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
31	F K	5	1	Stück	Träger	15	31	Sinn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	F M eingebrannt	—	1	—	kleine neue Sackkarre	—	32	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
33	G M	61	1	Kiste	Asbestscheiben	13	33	Basel B.	Badische Stsb.	zur Verdichtung.
34	G F N	2106	1	Stück	eis. Walze	108	34	Luxemburg	Reichsbahn	
35	H	918	1	Petroleumfass	leer	40	35	Herford	K. E.-D. Hannover	
36	H B	374	1	Kiste	Wurst	30	36	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
37	H C	2277	1	„	?	45,5	37	Neumünster	K. E.-D. Altona	
38	H G	1428	1	Ballen	Korken	35	38	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
39	H H	907	1	„	Tuch	45	39	Mannheim C.	Badische Stsb.	
40	H H	—	1	Stück	Maschinenth. (Blechscheere)	117	40	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
41	H K	—	1	„	Pflugschaar	2,5	41	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
42	H L St	6170	1	Kiste	Würfelzucker	25	42	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
43	H P G	11615	1	„	Wollgarn auf Spulen	120	43	Mühlhausen i/Th.	K. E. D. Erfurt	
44	H R	—	1	—	Viehgitter	—	44	Dülmen	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
45	H S	1	1	Kiste	Stahlwerkzeuge z. Gewindeschneiden	13	45	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
46	J C	3702	1	Kiste	Schuhwaaren —	143	46	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	alt. Bez.: Berlin, Schl.
47	J C	30	1	„	Glas-Cylinder —	22	47	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
48	J D & Co.	1893	1	Weinfass	leer —	36	48	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
49	J H & C	4330	1	Kiste	ansch. Wein —	51	49	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Deckel: [Zeichen]
50	J M	2227	1	Bierfass	leer —	43	50	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
51	J R	5980 / 7231	2	Eisenfässer	leer —	230	51	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	
52	J S	30	1	Kiste	Holzwolle —	41	52	Pforzheim	Badische Stsb.	
53	J S	118	1	Sack	Kleesamen —	50	53	Friedberg	Bayerische Stsb.	
54	J St	1693	1	Bund	3 eiserne Schaufeln	4	54	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	ohne Stiele.
55	K	910	1	Ballen	Bettfedern —	50	55	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
56	K E D M	1704 / 418	2	—	Ketten —	—	56	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
57	K H	9	1	Sack	Holzwaaren (Tanzknöpfe)	32	57	Mannheim	Badische Stsb.	
58	K L	15	1	Stück	Gussstück m. Schraube	4,5	58	Freudenstadt Stadt	Württemberg. Stsb.	
59	L & J G	7701/2	2	Ballen	Eisengarn —	69 / 70	59	Gotha	K. E.-D. Erfurt	beklebt: Plagwitz-Middelburg.
60	L S F	6191/5	5	Kisten	Möbel —	116	60	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	
61	L T	—	2	Säcke	Kokosnüsse —	77	61	Würzburg	Bayerische Stsb.	
62	L Z	—	2	Körbe	leer —	18	62	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
63	M A	13	14	Stück	Eisenplatten —	476	63	Nieder-Schönew.-Joh.	„	
64	M B	—	1	„	gusseis. Ofenuntertheil	14	64	Schlettstadt	Reichsbahn	
65	ME	583	1	Kiste	Kandis —	29	65	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
66	M F C	175	1	Bund	Pappe —	25	66	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
67	M K F	422	1	Ballen	Wollgarn —	16	67	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
68	M P	112	1	Koffer	Kleider —	28	68	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
69	M & R	—	1	Eisenfass	leer —	47	69	Trier	St. Johann-Saarbr.	
70	M S S	713	1	Verschlag	Marmorplatte —	193	70	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
71	O V G	105	1	Fass	leer —	8	71	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
72	P H	—	2	—	Unterlagshölzer 2,40 × 0,30 × 0,20 m	184	72	Neuss	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
73	P H	3742	1	Ballen i. L.	1 Stück Köper — 2 Stücke Leinen —	49	73	Kaldenkirchen	„	
74	P H S	93945	1	Kübel	Seife —	61	74	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
75	P L	—	1	Kiste	Apfelsinen —	32	75	Liebschwitz	Sächsische Stsb.	
76	T / P A	2460	1	„	Kronleuchter —	71	76	Gotha	K. E.-D. Erfurt	auf einer Seite schwarz gefärbt.
77	P V L C	401	1	Ballen	Leder —	14	77	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
78	R	—	6	Stück	Ofenrohre (neu) —	30	78	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
79	R / 40	39998	1	„	Wagenachse —	15	79	Flensburg	K. E.-D. Altona	
80	S	136	1	Kiste	Pelzmuffen —	20	80	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
81	S B W	22520	1	„	? —	70	81	Prostken	Ostpreuss. Südbahn	
82	Sch	1	1	Korb	Hausrath, Bücher etc.	62	82	Basel B.	Badische Stsb.	
83	S G	6	1	Kiste	Maschinentheil —	42	83	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
84	S J S	18	1	—	eis. Ladebrücke —	28	84	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
85	S L W	24 u. 25	2	Stück	Stahlstangen —	20	85	Bochum	K. E.-D. Essen	
86	St B	4359 / 5124 / 5501	3	—	Decken —	136	86	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
87	Th L	1254	1	Kiste	Mastpulver —	58	87	Naila	Bayerische Stsb.	
88	V	349	1	Fass	Petroleum —	177	88	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
89	V	IIII	2	Stück	Kanalrahmen m. Deckel	24	89	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	W B	1	1	Bund	6 Budentheile —	22	90	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
91	W F & Z	506	1	Pack	Eisenwaaren (Thürgehänge)	14	91	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
92	W H jr.	—	1	Kiste	Aepfelschnitzel —	43	92	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
93	W S	522	1	Branntweinfass	leer —	18	93	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
94	W S	—	1	Bund	Draht —	31	94	Cöln-Gereon	„	
95	W S	285	1	Fass	anscheinend kleine Fehlringe	533	95	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
96	W St	1163	1	Kiste	Steingut —	35	96	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
97	W / V	9986	1	„	Porzellanw. —	17,5	97	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
98	Berndorf	—	2	Block	Zinn —	2	98	Berndorf	K. E.-D. Cöln	
99	Crefelder Stahlw.	—	1	Bund	9 Stg. Rundstahl —	24	99	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	2,60 – 3,20 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
100	K. E.-D. Frankfurt	2	1	—	Viehgitter —	—	100	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
101	HE Gelsenkirchen	1596	1	Sack	Hackenstiele, 50 Akazien, 55 mm	36	101	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
102	G Hannover	3832	1	Kiste	Papier —	130	102	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
103	Haspe	—	3	Stück	eis. Träger —	27	103	Bohmte	K. E.-D. Münster	1,40 m lang.
104	Koch	—	1	Pack	Säcke —	13	104	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
105	Milchspeiser & Katscher in Brünn	—	1	„	l. Säcke —	17	105	Tetschen	Sächsische Stsb.	
106	Ratz	—	1	Korb	frische Blumen —	—	106	Leipzig Bayer. B.	„	Postmarke: 152 Fulda
107	W. Schipper	—	1	Sack	8 hölzerne Fleischhackebrettchen	9	107	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
108	C. Schneider	—	1	Fass	Bier —	43	108	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
109	Schroeder, Blankensee	—	1	Sack	alte Kartoffelsäcke —	5	109	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
110	Adresse: Doc. Med. Schroemberg l'Estomac	—	1	Korb	leere Flasche —	10	110	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	beklebt: Borbeck-Kaldenkirchen.
111	Vogt	—	1	Bund	3 leere Körbe —	4	111	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
112	—	I weiss	1	Stange	Stahl —	30	112	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
113	—	I grün	1	„	Flacheisen —	24,5	113	Rotenburg i/Hn.	K. E.-D. Münster	
114	—	II weiss	1	„	T-Eisen —	17	114	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
115	—	4	1	Pack	alte Getreidesäcke —	20	115	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
116	eingegossen	10 12	2 2	Stück „	eiserne Rädchen — eiserne Rädchen —	3,5	116	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	für Transmission.
117	—	36	1	„	Schraubenschlüssel —	0,5	117	Mörfelden	Direktion Mainz	
118	—	203	4	„	Hanteln —	4,75	118	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
119	—	9463	1	Ballen	Leder —	—	119	Wasserbillig	Reichsbahn	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
120	/ grün	—	1	Stange	Flacheisen —	12	120	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	4,75 m lang.
121	— roth	—	1	Bund	Eisenplatten —	26	121	Ehrenfriedersdorf	Sächsische Stsb.	
122	— grün	—	3	Stangen	⊐-Eisen —	92	122	Almstedt	K. E.-D. Hannover	
123	IIIIIIII weiss	—	1	Bund	bearb. Flacheisen —	32	123	Hamm i/Wstf.	K. E.-D. Essen	
124	θ roth	—	4	Stück	gusseis. Töpfe —	5	124	Grossenhain C. G.	K. E.-D. Halle a/S.	
125	△ #G	18245	1	Ballen	Tabak —	52	125	Schwetzingen	Main-Neckarbahn	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
126	—	—	1	Bund	2 eis. Achsschenkel mit Buchsen	15	126	Posen	K. E.-D. Posen	
127	—	—	1	„	8 Stück Bandeisen —	28	127	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
128	—	—	1	„	9 Stück Bandeisen —	34	128	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
129	—	—	1	„	Besen —	17	129	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
130	—	—	1	Blechflasche	leer —	8	130	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
131	—	—	1	Korb	l. Blechflasche —	3	131	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
132	—	—	1	Stück	Blechplatte —	12	132	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
133	—	—	11	—	Bretter —	108	133	Neuss	„	Dienstgut.
134	—	—	1	—	Strick —		134	Neuss	„	Dienstgut.
135	—	—	1	Pack	5 Bretter, 2,5 × 0,25 m	198	135	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	—	—	1	„	3 Bretter, 3,5 × 0,30 m		136	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	—	—	1	„	12 Bretter, 0,35 qm —		137	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	—	—	1	Säckchen	Bindfaden und eine neue Leine	9,5	138	Riesa	Sächsische Stsb.	
139	—	—	7	Stück	Besen aus Birkenruthen	8	139	Nicolai	K. E.-D. Kattowitz	
140	—	—	10	Bund	Bügelstahle —	10	140	Rastatt	Badische Stsb.	
141	—	—	2	—	off. Cementbodentatscher	15	141	Lahr	„	
142	—	—	1	Wagen	Chilisalpeter —	5000	142	Osterwald	K. E.-D. Hannover	29479 Hn.
143	—	—	1	eis. Cylinder	leer —	177	143	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
144	—	—	1	Stück	eis. Deckel —	248	144	Oppenheim	Direktion Mainz	
145	—	—	1	Rolle	53 m Drahtgeflecht —	15	145	Magdeburg Wests. Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
146	—	—	2	Rollen	Drahtgeflecht —	130	146	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
147	—	—	2	Pack	Düten aus grauem Papier	22	147	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
148	—	—	1	Bund	Eisenblechstreifen	33	148	Bamberg	Bayerische Stsb.	
149	—	—	1	„	12 Fensterstangen	8,5	149	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
150	—	—	1	Korb	Fische	15	150	Bous	St. Johann=Saarbr.	
151	—	—	1	Stab	Flacheisen	25	151	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	5,15 m lang.
152	—	—	1	Stange	Flacheisen	10	152	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
153	—	—	1	Stab	Flacheisen	35	153	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	—	—	4	Stangen	Flacheisen	72	154	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
155	—	—	1	Stange	Flacheisen	10,5	155	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	
156	—	—	1	—	hölz. Flaschenkasten	5	156	Herne	K. E.-D. Essen	
157	—	—	1	Bund	5 Gasrohre	13	157	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
158	—	—	1	„	5 Gasrohre	22	158	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
159	—	—	1	Stück	eis. Gewicht	25	159	Saalfeld	„	
160	—	—	1	Bund	6 gusseis. Herddeckel	3	160	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
161	—	—	1	brauner Holzkasten	—	27	161	Gep.-Abf. Berlin Pov.	K. E.-D. Berlin	bekl.: Lichtenrade-Berlin Pov.
162	—	—	1	Sack	alte Holzkeile	25	162	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
163	—	—	1	Pack	Holzkeile	—	163	Appenweier	Badische Stsb.	Dienstgut.
164	—	—	1	Bund	neue Holzreifen	9	164	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	1	Pack	gedrehte Holzwaaren	2	165	Luxemburg	Reichsbahn	
166	—	—	1	Sack	Kaffee	20	166	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
167	—	—	2	Stück	Keil u. Ring (neu)	1	167	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
168	—	—	1	„	verzinkt. Kessel	6	168	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	—	2	—	Ketten, je 8,20 m	46	169	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
170	—	—	2	—	Ketten, 9 u. 9,5 m	—	170	Heinersdorf	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
171	—	—	1	Bund	24 hölz. Kinderreifen	2	171	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
172	—	—	1	—	neuer Kinderwagen	23	172	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	1	Ballen	leere, alte Kleiesäcke amerik. Ursprungs	15	173	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
174	—	—	1	Stück	Knierohr	1,5	174	Schmalnau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
175	—	—	1	Korb	—	43	175	Gep.-Abf. Darmstadt	Direktion Mainz	bekl.: Mainz-Darmstadt.
176	—	—	1	Korb mit Leinwand überzogen	Frauenröcke, Nachtjacke, Strickzeug usw.	12	176	Gep.-Abf. Mainz	„	bekl.: Obersel-Mainz.
177	—	—	3	Korbfl.	leer	8	177	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	—	—	1	„	ansch. Spirituosen	15	178	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
179	—	—	1	Korbkanne	leer	16,5	179	Darmstadt	Direktion Mainz	
180	—	—	1	Stück	Kupferrohr	1	180	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
181	—	—	1	—	Maschinenkurbel	1,5	181	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Holzgriff.
182	—	—	1	Stück	gusseis. Lagerschaale	15	182	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
183	—	—	1	Ballen	Lederwaare (Riemen)	18,5	183	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
184	—	—	1	Eimer	Marmelade	13,5	184	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
185	—	—	1	Kiste	Maschine aus Holz	88	185	Magdeburg Hb.	K. E-D. Magdeburg	
186	—	—	1	Stück	gusseis. Maschinenth.	24,5	186	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
187	—	—	1	Stab	Messing	1,5	187	Gustavsburg	Direktion Mainz	
188	—	—	1	Bund	1 Messingstange 1 Kupferstange	7	188	Magdeburg Hbf. Wests.	K. E.-D. Magdeburg	
189	—	—	1	Stück	gusseis. Fuss z. Ofen	1	189	Gera preuss. Stb.	K. E.-D. Erfurt	
190	—	—	1	Bund	3 Ofenrohrkniee	10	190	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
191	—	—	3	Petroleumfässer	leer	?	191	Zakrzewo	K. E.-D. Danzig	
192	—	—	1	—	Petroleumlampe	—	192	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
193	—	—	1	Bund	12 Plättbolzen	23	193	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	„	2 Polsterlehnstuhlgestelle	7	194	Leisnig	Sächsische Stsb.	braun lackirt.
195	—	—	1	Eimer	Preisselbeeren	18	195	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	Stück	eis. Pumpenth. m. Schraubenschlüssel	5	196	Wasserbillig	Reichsbahn	
197	—	—	1	Bund	18 Stg. Quadrateisen	70	197	Aachen	K. E.-D. Cöln	4 m lang.
198	—	—	1	„	6 eiserne Räder	5	198	Passau	Bayerische Stsb.	
199	—	—	3	Stück	eis. Reifen	11	199	Gera	K. E.-D. Erfurt	
200	—	—	1	„	kleingb. Rad		200			
201	—	—	1	Reisekorb	leer	6	201	Gep.-Abf. Cossen	Sächsische Stsb.	bekl.: Geithain-Cossen.
202	—	—	1	—	Riemenscheibe	7,5	202	Lahr	Badische Stsb.	
203	—	—	1	Bund	eis. Ringe u. Rollen	7	203	Lünen	Dortm.-Gron.-Ensch.	
204	—	—	1	Stück	gusseis. Rohr	5	204	Magdeburg=Buck.	K. E.-D. Magdeburg	
205	—	—	1	Bund	Rohrstücke	23	205	Coswig i/Anh.	K. E.-D. Halle a/S.	
206	—	—	1	„	2 Rohrstühle	10	206	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	4	Stück	Roststäbe	0,5	207	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Stab	Rundeisen	10	208	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	27 cm lang.
209	—	—	1	Stange	Rundeisen	15	209	Zeitz	Sächsische Stsb.	
210	—	—	2	Bund	Rundeisen	50	210	Grätz	K. E.-D. Posen	
211	—	—	1	Sack	45 Stück alte Säcke	37	211	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
212	—	—	1	Sack	40 Stück alte leere Säcke	27	212	Greiz	Sächsische Stsb.	
213	—	—	1	Pack	alte Getreidesäcke —	32	213	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
214	—	—	1	Bund	12 eis. Schaufeln (ohne Stiele)	12	214	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	bez. Schalksmühle 25./2. ?
215	—	—	1	„	12 Schraubschlüssel	4	215	Strasskirchen	Bayerische Stsb.	
216	—	—	1	Stück	eis. Schraubzwinge	25	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	—	—	1	brauner Segeltuchbeutel	Handtuch, Bürste, Rasierzeug, gez. A. E.	2	217	Gep.-A. Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
218	—	—	2	Sack	Soda —	100	218	Waldböckelheim	Direktion Mainz	
219	—	—	1	Pack	10 Spaten mit Stielen	22	219	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
220	—	—	3	Bund	je 5 Spaten mit Stielen	32	220	„	„	
221	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	11	221	Würzburg	Bayerische Stsb.	
222	—	—	1	Stange	viereck. Stahl —	3,5	222	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	1	Bund	8 Stg. Stahl —	26	223	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	1 Stg. ▭. 2 Stg. □ 5 Φ, 2 m lang.
224	—	—	1	Stück	Stabeisen —	2	244	Warburg	K. E.-D. Cassel	2 m lang.
225	—	—	1	„	eis. Stange —	4,5	225	Breslau O/Schles.	K. E.-D. Breslau	Abs. Stss. 2.
226	—	—	1	Bund	25 Stiele —	19	226	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
227	—	—	2	Kisten	Streichholzschachteln	24	227	Catlenburg	K. E.-D. Cassel	
228	—	—	1	Ballen	Tabakstengel —	51	228	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	—	—	1	—	Viehgitter —	—	229	Nawra	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
230	—	—	2	—	eis. Vorlegebäume —	14	230	Berlin Stettin.Bhf.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
231	—	—	1	Weidenkorb	leer —	4	231	Darmstadt	Direktion Mainz	
232	—	—	2	Weidenkörbe	leer —	36	232	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
233	—	—	1	Weinfass	leer —	15	233	Mainz	Direktion Mainz	
234	—	—	1	—	unverpackter Werkzeugschrank	42	234	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	für Schreiner.
235	—	—	1	Kiste	Wirthschaftsgegenst.	6,5	235	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
236	—	—	1	Stück	Zange m. Kolben —	2	236	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	Schmiedezange
237	—	—	1	Pack	Zimmermannsgeräthe, Bettdecken usw.	25,5	237	Hoyerschleuse	K. E.-D. Altona	in Sackleinen.

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A. O.	—	1	Ballen	Kranzfeigen —	24,5	1	Zágráb	Südbahn	
2	—	7	2	Sack	Weizenmehl —	140	2	Kisbér	„	
3	F. A.	2 175	1	Fass	leer —	24,5	3	N. Kanizsa	„	
4	J. J.	150	1	Sack	leere Canditendosen —	35	4	Szombathely	„	
5	K. F. N.	502 464	1	Reservoir	Petroleum —	—	5	Fiume	Ungarische Stsb.	
6	K. K. St. B.	11	4	Stück	Rinfusabretter —	—	6	Boglár	Südbahn	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 23. 19. März 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Bahngesetz für das Herzogthum Oldenburg.

Die staatsrechtliche Stellung der reichsländischen Eisenbahnen.

Nachrichten:

Deutschland: Der Etat des Reichseisenbahnamts. — Das Extraordinarium des Etats der preuss. Eisenbahnverwaltungen. — Zum Einnahmeausfall der preussisch-hess. Staatsbahnen. — Selbstthätige Wagenkuppelung. — Wagenbeschädigungen auf Privatanschlussgleisen. — Vorträge nichtapprobirter Aerzte. — Verkehr auf der Berliner elektr. Hoch- und Untergrundbahn. — Ostpreuss. Südbahn. — Verkehrsstellen der bayer. Staatseisenbahnen. — Plan eines Wettersteintunnels. — Kettenschleppschifffahrt auf dem Main. — Umbau der Leipziger Bahnhöfe. — Eisenbahnanträge des hessischen Landtags. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Fahrkartensteuer. — Der Bau der Alpentunnel. — Verband der Bauunternehmer. — Umwandlung der Staatsschuldverschreibungen der Karl Ludwigbahn. — Kuponabzug bei den Prioritätsobligationen der Elbethalbahn.

Ungarn: Die Thätigkeit des ungar. Handelsministeriums in den Jahren 1899 bis 1902. — Umwandlung ungar. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen. — Investitionen in Ungarn. — Anstellung ausgedienter Unteroffiziere. — Zollfreie Behandlung von leeren ausländischen Eisenbahnwagen.

Uebrige europäische Länder: Lebhafterer Verkehr auf den belgischen Eisenbahnen. — Die Pariser Gürtelbahnen. — Eisenbahnkongress in Paris. — Zwillingswagen der französ. Nordbahn. — Sommerfahrpläne in der Schweiz. — Brienzer Seebahn. — Gotthardbahn. — Lohn- und Ausstandsbewegung des italien. Eisenbahnpersonals. — Der Motorwagen als ergänzendes Verkehrsmittel des Eisenbahnbetriebes in Italien. — Die irländischen Eisenbahnen.

Allgemeines.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Das Bahngesetz für das Herzogthum Oldenburg.

Vom Regierungsassessor Stein in Oldenburg.

Im Herzogthum Oldenburg herrscht das Staatsbahnsystem zur Zeit fast unbeschränkt. Sämmtliche vollspurigen Bahnen stehen im Eigenthum des oldenburgischen Staates und werden von diesem betrieben. Nur eine Hauptbahn (Wilhelmshaven-Oldenburg) gehört dem Königreich Preussen, aber auch diese ist durch unkündbaren Vertrag dem oldenburgischen Staatsbetriebe angeschlossen. Nicht im Staatsbesitz befinden sich noch zwei schmalspurige Nebenstrecken, von denen die eine jedoch gleichfalls (auf Rechnung der Eigenthümerin) staatsseitig verwaltet wird.

Dieser Zustand ist nicht das Ergebniss eines von Anbeginn an gefassten und folgerichtig durchgeführten Entschlusses, vielmehr wurden bis in die sechziger Jahre hinein zahlreiche Versuche gemacht, andere Staaten und Privatgesellschaften zum Bahnbau im Herzogthum zu veranlassen. Namentlich mit Preussen wurde im Zusammenhange mit der Abtretung des Gebietes von Wilhelmshaven nach dieser Richtung eingehend verhandelt. Erst als alle Versuche fehlschlugen, entschloss sich der oldenburgische Staat, die Schaffung eines Eisenbahnnetzes selbst in die Hand zu nehmen, und der mit Preussen am 16. Februar 1864 über die von beiden Theilen zu bauende, von Oldenburg aber allein zu betreibende Strecke Bremen-Oldenburg-Wilhelmshaven abgeschlossene Vertrag bedeutete gewissermaassen die Liquidation aller früheren Pläne und den ersten Schritt auf dem Wege des Staatsbahngedankens. Dieser wurde alsdann so thatkräftig verfolgt, dass binnen reichlich 10 Jahren das Land in den Besitz von etwa 350 km Bahnen gelangte, von denen ein Theil noch ziemlich tief in das Gebiet der Nachbarstaaten hineingriff. Daneben entstand als Privatbahn nur die 7 km lange und damals in weiteren Kreisen bekannt gewordene Schmalspurbahn Ocholt-Westerstede.

Mit dem Jahre 1876 aber trat im Ausbau des Staatsbahnnetzes eine Stockung ein, und es schien, als solle die Herstellung etwaiger weiterer Strecken im wesentlichen dem Privatkapital und den Gemeinden überlassen bleiben. Denn während bis 1890 im ganzen nur 35 km neuer Staatsbahnen hinzukamen, wurden gleichzeitig Privatlinien im gleichen Umfange hergestellt, und als diese auf Grund vom Staate bewilligter günstiger Betriebsverträge sich für die Eigenthümer ganz gut rentirten, begannen auch andere Landestheile sich mit ähnlichen Plänen zu befassen.

Da der Staat aber hierbei nicht in demselben Maasse auf seine Rechnung kam, und da überdies die Lage sowohl der Eisenbahnfinanzen, als der Hauptstaatskasse weitere Aufwendungen für Eisenbahnzwecke zu gestatten schien, so beschloss man 1891, den Bau von Staatsbahnen in grossem Maassstabe wieder aufzunehmen, und es wurde ein Bauplan gesetzlich festgelegt, wonach in sechs Jahren unter Heranziehung der Kommunalverbände zu mässigen Zuschüssen weitere 150 km Bahnen herzustellen waren. Ja, es wurden bei derselben Gelegenheit sogar schon eine Reihe anderer Strecken als solche bezeichnet, deren Ausbau mit thunlichster Beschleunigung nachfolgen sollte. Ungefähr um die gleiche Zeit schritt der Staat dazu, auch das Eigenthum der in der vorhergehenden Periode entstandenen Privatbahnen zu erwerben und somit wiederum das gesammte Bahnnetz des Landes (immer mit Ausnahme der mehrerwähnten preussischen Strecke und der Westersteder Seitenbahn) in seiner Hand zu vereinigen.

Dieser Plan ist in seiner Ausführung indessen auf mancherlei Schwierigkeiten gestossen. Zunächst verzögerte sich der Ausbau der beschlossenen Bahnen bis 1900, und wenn nunmehr auch Vorarbeiten für einen Theil der weiter in Aussicht genommenen Strecken begannen, so werden diese doch frühestens im Jahre 1903 soweit gefördert sein, um den Beginn des Baues zu gestatten. Inzwischen aber hat sich die Lage in manchen Beziehungen wesentlich verändert. Die vielen neuen und grossentheils recht verkehrsschwachen Linien haben die Höhe der Eisenbahnüberschüsse keineswegs günstig beeinflusst und werden sich, zumal bei dem augenblicklichen Rückgang der allgemeinen wirthschaftlichen

Verhältnisse, auch weiterhin voraussichtlich noch nicht so bald sehr viel stärker entwickeln. Die allgemeinen Staatsfinanzen, deren günstiger Stand bisher jeden Rückgriff auf die Eisenbahnüberschüsse entbehrlich machte, werden durch verschiedene widrige Umstände, namentlich durch die erhöhten Anforderungen des Reiches, vermuthlich bald in eine so schwierige Lage gerathen, dass mindestens ein Theil jener Ueberschüsse zur Verwendung für sonstige Staatszwecke wird herangezogen werden müssen. Dazu kommt, dass trotz der vielen neuen Bahnverbindungen die Wünsche der einzelnen Landestheile nach weiteren Linien fortwährend im Wachsen begriffen sind und es immer unmöglicher wird, sie alle von Staatswegen zu befriedigen. Und da die gleiche Ueberzeugung auch in den Kreisen der Bahninteressenten sich mehr und mehr Eingang verschafft, so entwickelt sich neben der Forderung nach Staatsbahnen in immer höherem Grade die Geneigtheit der Nächstbetheiligten, die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse im Wege des Privatunternehmens zu befriedigen. Ja, in einem Falle ist auf solche Weise auch zu Ende der neunziger Jahre bereits eine 24 km lange Schmalspurbahn entstanden (Cloppenburg-Lindern), die fast ohne staatliche Unterstützung finanzirt und gebaut ist und — eine im Herzogthum bislang unbekannte Erscheinung — unabhängig von der Staatsbahnverwaltung betrieben wird.*)

Alle diese Beobachtungen mussten der Regierung zu der Prüfung Anlass geben, ob es nicht geboten sei, in der Bahnpolitik eine etwas veränderte Richtung einzuschlagen, und in der That deuten mancherlei Anzeichen darauf hin, dass in nächster Zeit mit dem weiteren Ausbau des Staatsbahnnetzes ein langsameres Tempo eingeschlagen werden wird, als im letzten Jahrzehnt geschehen, und dass dafür die Herstellung von Privatbahnen auf eine kräftige Förderung rechnen kann. Dabei wird namentlich auch die Erwartung maassgebend sein, dass solche Bahnen sich billiger herstellen und betreiben lassen, weil bei ihnen diejenigen Kreise, welche den Staatsbetrieb zu kostspieligen und unrentablen Verkehrseinrichtungen zu nöthigen pflegen, ihrerseits daran interessirt sind, dass im Bau und Betriebe keine höheren Aufwendungen gemacht werden, als das Verkehrsbedürfniss wirklich erfordert.

Insbesondere kann es als eine Art von Programm angesehen werden, wenn die Regierung den Augenblick für gekommen erachtet hat, dem vor kurzem in ausserordentlicher Tagung versammelten Landtage den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die nichtstaatlichen Bahnen, vorzulegen. Ein solches Gesetz konnte für entbehrlich angesehen werden, solange die Privatbahnen als Ausnahmeerscheinungen angesehen wurden und solange es gewissermaassen als selbstverständlich galt, dass auch private Strecken auf Rechnung der Unternehmer von der Staatsverwaltung gebaut und von ihr unter gleichen Bedingungen oder unter Theilung der Betriebseinnahmen verwaltet wurden. Dagegen musste das Vorhandensein gesetzlicher Bestimmungen zum dringenden Bedürfniss werden, sobald Unternehmungen wie die erwähnte Cloppenburger Schmalspurbahn entstanden, welche sich der staatlichen Einwirkung thunlichst zu entziehen suchen.

Der Entwurf fand im Landtage eine im ganzen sehr freundliche Aufnahme und ist im Eisenbahnausschuss, dessen Vorsitzender Abg. Hoyer (Delmenhorst) zugleich die Berichterstattung übernahm, eingehend durchberathen worden, wobei die Regierungsvorlage sich mancherlei Abänderungen gefallen lassen musste. Der Schwerpunkt der Verhandlungen fiel aber nicht in die Prüfung der einzelnen Gesetzesbestimmungen, sondern, in richtiger Würdigung der Gesammtlage, in die Erörterung derjenigen Mittel, durch welche der Staat demnächst in der Lage sein werde, die Privatunternehmungen zu fördern. In dieser Beziehung fand das Ministerium allseitige Zustimmung, als es über seine vorläufige Auffassung die folgende Erklärung abgab:

„Im Laufe der nächsten Jahrzehnte werden die meisten Gemeinden des Herzogthums sich bemühen, in den Besitz einer mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Eisenbahn zu kommen. Selbstverständlich können diese Bahnen, mögen sie nun schmal- oder normalspurig sein, nicht alle vom Staat erbaut und betrieben werden, der Staat wird sich vielmehr darauf beschränken müssen, nach Maassgabe der zur Verfügung stehenden Mittel den Kommunalverbänden Beihilfen zum Bau zu gewähren, etwa in ähnlicher Weise, wie solches bisher in Betreff der Chausseen der Fall gewesen, und vorbehaltlich der Berathung über die Höhe dieser Zuschüsse. Zur Beschaffung der Mittel möchten die Ueberschüsse der Staatsbahnen herangezogen werden können, schon von dem Gesichtspunkte aus, dass es sich in vielen Fällen um Schaffung von Zubringern für jene Bahnen handeln wird."

Während diese Erklärung sich auf die Zuschüsse zum Bahn*bau* bezog, wurde andererseits Einverständniss darüber erzielt, dass auf Bahnen von Kommunalverbänden, falls diese solches wünschen sollten, der Staat im ganzen oder theilweise (z. B. auf Anschlussstationen) den *Betrieb* übernehmen werde, dass er aber auf keinen Fall an dem wirthschaftlichen Ergebniss des Unternehmens betheiligt sein dürfe und seine Dienste immer nur gegen Erstattung seiner Aufwendungen zur Verfügung zu stellen habe. In gleicher Weise soll mit den staatlichen Betriebsmitteln für besondere Fälle Aushilfe geleistet werden.

Das Gesetz selbst, wie es aus den Landtagsverhandlungen hervorgegangen und unter dem 7. Januar d. J. veröffentlicht ist, hat sich naturgemäss in vielen Einzelheiten an die in anderen deutschen Bundesstaaten (Preussen, Baden und Hessen) bereits bestehenden Beordnungen des Bahnwesens anschliessen müssen, es behauptet im ganzen aber doch eine eigenartige Stellung. Das trifft schon für den Umfang des behandelten Stoffes zu. Einbegriffen sind nämlich sämmtliche Bahnen des öffentlichen Verkehrs, ohne Rücksicht auf ihre wirthschaftliche Bedeutung, aber in der Beschränkung auf Bahnen, die mit Maschinenkraft betrieben werden (Art. 1). Man hat angenommen, dass für andere Bahnen, falls solche überhaupt noch entstehen sollten, die bestehende Gesetzgebung ausreicht. Daneben regelt das Gesetz die Verhältnisse der mit Maschinen betriebenen privaten Anschlussbahnen und trifft besondere Bestimmungen über „Bahnverbände".

In *wirthschaftlicher und betriebstechnischer* Beziehung ist nach badischem Vorbilde die reichsrechtliche Unterscheidung in Haupt-, Neben- und Kleinbahnen angenommen (Art. 2). Die Zutheilung der Bahnen zu den einzelnen Klassen ist vorbehaltlich der etwa erforderlichen Mitwirkung des Reichseisenbahnamts dem Staatsministerium übertragen.

Hinsichtlich der staatlichen Zulassung der Bahnunternehmungen ist das *reine Konzessionssystem* gewählt und namentlich auch für Kleinbahnen in Anwendung gebracht, da diejenigen Verhältnisse, welche dafür in Preussen die Form der nur polizeilichen Genehmigung geboten erscheinen lassen, in Oldenburg nicht vorliegen (Art. 1). Die Ertheilung der als „Genehmigung" bezeichneten Konzession ist dem Gesammtstaatsministerium als der obersten Verwaltungsbehörde des Landes übertragen und erfolgt durch Aushändigung der Genehmigungsurkunde (Art. 5).

Besonderer Vorschriften über die Bereitstellung *öffentlicher Wege* für Bahnen bedurfte es nicht, da solche bereits in der Wegeordnung vom 16. Februar 1895 enthalten sind. Danach erfordert die Benutzung solcher Wege entweder die Erlaubniss der Wegeaufsichtsbehörde, welche nur im Einverständniss mit dem Wegepflichtigen und nach öffentlichem Aufruf der Betheiligten ertheilt werden darf, oder die gegen den Willen des Wegepflichtigen „nur aus besonderen Gründen des öffentlichen Interesses" zulässige Genehmigung des Staatsministeriums, Departement des Innern. In letzterem Falle *muss* der Unternehmer unter Sicherheitsstellung sich zur Leistung einer entsprechenden Vergütung für die Benutzung des Weges und zum Ersatz der vermehrten Unterhaltungslasten und sonstiger Schädigungen verpflichten.

Ueber den *Inhalt der Genehmigung* enthielt der Entwurf nur die eine zwingende Vorschrift, dass anderen öffentlichen Bahnen der Anschluss immer zu gestatten sei, natur-

*) Vgl. hierüber den Aufsatz in Nr. 81 S. 1219 Jahrg. 1900 d. Ztg.

gemäss soweit das technisch möglich ist (Art. 9, § 1). Im übrigen waren eine Reihe von Bedingungen aufgezählt, welche dem Unternehmen gestellt werden konnten. In der Begründung war dazu ausgeführt, dass die Stellung dieser Bedingungen die Regel zu bilden haben werde, dass es aber unter Umständen zweckmässig sein könne, von der Aufnahme der einen oder anderen Vorschrift in die Genehmigungsurkunde abzusehen, wenn sich damit das Zustandekommen einer voraussichtlich wenig rentablen Bahn erleichtern lasse. Der Ausschuss und später auch der Landtag selbst hielten aber für schwerwiegender die Gefahr, dass durch das Fehlen gewisser Bedingungen das öffentliche Interesse geschädigt werden könne, und änderten den Entwurf dahin ab, dass ferner der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorbehalten werden muss

1. die Feststellung der Beförderungsbedingungen und des Fahrplanes sowie deren Abänderungen (Art. 7),

2. die Befugniss zur Anordnung der im Interesse des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Ergänzungen oder Veränderungen der Anlagen und der Betriebsmittel (Art. 8). Sodann ist in allen Fällen

3. eine Frist für die Ausführung der Bahn und für die Eröffnung des ordnungsmässigen Betriebes festzusetzen, unter Androhung von Geldstrafen und Forderung einer Sicherheitsstellung (Art. 10, Abs. 1). Schliesslich ist

4. die Aufrechterhaltung des ordnungsmässigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung und die Durchführung der von der Eisenbahnaufsichtsbehörde auf Grund des Gesetzes getroffenen Anordnungen in gleicher Weise zu sichern (Art. 10, Abs. 2).

Dem Ermessen der genehmigenden Stelle ist hiernach nur noch überlassen:

1. ob die Genehmigung dauernd oder nur für einen bestimmten Zeitraum ertheilt werden solle (Art. 6, Abs. 1),

2. ob dem Staate das Recht vorzubehalten sei, die Bahn gegen Vergütung des Werthes zu erwerben (Art. 6, Abs. 2 u. 3), und

3. bei Güterbahnen, ob der Unternehmer zur Gestattung der Einführung von Anschlussgleisen für den Privatverkehr anzuhalten sei (Art. 9, § 2).

Für die Anschlüsse sowohl der öffentlichen Bahnen als der Privatgleise gilt die gemeinsame Vorschrift, dass der Anschlusssucher die mit dem Anschluss verbundenen Kosten zu tragen und für die von ihm mitbenutzten Grundstücke und Anlagen des Hauptunternehmens eine angemessene Entschädigung zu leisten hat. Die Regelung aller Verhältnisse zwischen dem Bahneigenthümer und dem Anschlusssucher ist unter Ausschluss des Rechtsweges der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorbehalten (Art. 9, § 3).

Das genehmigte Bahnunternehmen untersteht von vornherein hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung und des Betriebes der Ueberwachung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde, d. h. dasjenige Departement des Staatsministeriums, welchem überhaupt die Eisenbahnangelegenheiten zugewiesen sind. Dies ist zur Zeit das Departement der Finanzen. Da die Direktion der Staatseisenbahnen dem Departement untersteht, so ist ihr eine selbständige Zuständigkeit nicht zugewiesen worden, sie kann vielmehr, ebenso wie andere Behörden, z. B. die Verwaltungsämter, nur im allgemeinen oder besonderen Auftrage der Eisenbahnaufsichtsbehörde thätig sein, wird aber naturgemäss bei Ausübung der Eisenbahnaufsicht in weitem Umfange in Anspruch genommen werden müssen (Art. 18).

Als besonderer Ausfluss der Eisenbahnaufsicht ist u. a. anzusehen, dass die Behörde die Einzelpläne für die Bahnlinie mit ihren baulichen Anlagen und Einrichtungen und die Zahl und Lage der Stationen zu genehmigen hat sowie dass die Beschaffenheit und Anzahl der Betriebsmittel ihrer Bestimmung unterliegt (Art. 13). Ebenso steht ihr die nähere Bestimmung über die Höhe des in jedem Falle zu bildenden Erneuerungsfonds zu (Art. 19). Das Erforderniss eines solchen Fonds ist erst vom Landtage dem Gesetze eingefügt.

Hinsichtlich der im Enteignungsverfahren stattfindenden Planfeststellung (Art. 14—16) bedurfte der bisherige Rechtszustand einiger Ergänzungen, namentlich zur Sicherung öffentlicher Interessen. Ueber die Bedingungen der Betriebseröffnung sind eingehende Vorschriften erlassen (Art. 17).

Mancherlei Bemerkenswerthes enthalten die Bestimmungen über die Endigung des Unternehmens. Diese kann herbeigeführt werden

1. durch Ablauf der Dauer der Genehmigung, falls deren Ertheilung nicht zeitlich unbeschränkt erfolgt war,

2. durch Verwirkung. Unterlässt der Unternehmer trotz wiederholter Erkennung von Geldstrafen die Ausführung der Bahn, die Eröffnung oder die Wiederaufnahme des ordnungsmässigen Betriebes, so kann die Genehmigung durch Beschluss der Eisenbahnaufsichtsbehörde für verwirkt erklärt werden, nachdem eine angemessene letzte Frist gewährt und dabei auf diese Folge der Versäumung hingewiesen ist. Das gleiche kann geschehen, wenn der Unternehmer in Konkurs geräth oder trotz wiederholter Warnung gegen die wesentlichen Bedingungen der Genehmigung oder die ihm gesetzlich obliegenden Verpflichtungen in wesentlicher Beziehung verstossen hat (Art. 20). Dazu ist erläuternd zu bemerken, dass gegen die Beschlüsse der Eisenbahnaufsichtsbehörde nach allgemeiner Vorschrift die Beschwerde an das Gesammt- (Staats-) Ministerium zulässig ist, also an diejenige Instanz, welche die Genehmigung ertheilt hat. An deren Stelle wird aber aller Voraussicht nach alsbald ein Verwaltungsgericht treten, dessen Einführung zur Zeit vorbereitet wird.

Für den Fall der Endigung des Unternehmens sucht das Gesetz zwischen den Privatinteressen des Unternehmers und dem öffentlichen Interesse, welches den Weiterbetrieb der Bahn verlangt, in gerechter Weise zu vermitteln. Es verpflichtet jenen, die gesammten Bahnanlagen zur Fortführung des Unternehmens abzutreten, und zwar entweder an den Staat, falls dieser dazu bereit ist, oder an einen anderen Unternehmer, wenn sich ein solcher findet und ihm die staatliche Genehmigung ertheilt wird. In beiden Fällen ist dem früheren Unternehmer aber der Abbruchswerth zu erstatten, d. h. derjenige Werth, welchen die Bahnanlagen nach Wegfall der Genehmigung noch haben würden. Gleichzeitig ist Vorsorge getroffen, dass die dem früheren Unternehmer zur Verfügung stehenden öffentlichen Wege thunlichst in derselben Weise auch für den Weiterbetrieb der Bahn benutzt werden können. Ist ein Jahr nach dem Erlöschen der Genehmigung verflossen, ohne dass die Weiterführung des Unternehmens sichergestellt ist, so erhalten sowohl die Wegeeigenthümer, als der bisherige Bahnbesitzer die freie Verfügung über ihren Antheil am Unternehmen zurück (Art. 21).

Als ein dritter Fall der Endigung des Unternehmens ist es anzusehen, wenn der Staat von seinem etwaigen Erwerbsrecht (Art. 6, Abs. 2) Gebrauch macht. Das kann ohne anderweitige Vereinbarung nur zum Beginn eines Kalenderjahres und nach mindestens ein Jahr vorher erfolgter Ankündigung der Erwerbsabsicht geschehen. Natürlich muss alsdann die Entschädigung des Unternehmers ganz anders bemessen werden, als im Falle der Verwirkung oder des Ablaufs der Genehmigung. Den Gegenstand des Erwerbes bildet hier nicht eine verlassene und regelmässig nur in ihren einzelnen Theilen unter Schwierigkeiten verwerthbare Anlage, sondern ein im vollen Betrieb befindliches und mehr oder weniger zukunftsreiches Unternehmen. Es handelt sich also nicht nur um die Vergütung des Werths von Vermögensstücken, sondern um die Entschädigung für gewerbliche Erträge, welche dem Unternehmer beim Weiterbetrieb der Bahn zufallen würden. Das Gesetz sieht daher als Regel die Vergütung des Ertragswerthes an und trifft hierfür eine Reihe von Bestimmungen, welche den Besonderheiten der möglichen Einzelfälle thunlichst gerecht werden sollen und die namentlich auf die dem Unternehmen nach den Genehmigungsbedingungen noch bevorstehende Lebensdauer Rücksicht nehmen.

Bei unbeschränkter Dauer der Genehmigung ist der nach den Ergebnissen der letzten fünf Jahre zu ermittelnde durchschnittliche Jahresreinertrag im fünfundzwanzigfachen

Betrage zu erstatten. Dagegen ist bei beschränkter Dauer der Genehmigung ein Betrag zu vergüten, der sich aus dem gegenwärtigen Werthe sämmtlicher noch ausstehender Jahresreinerträge und dem oben bereits erwähnten „Abbruchswerthe" zusammensetzt. Auch hier sind die Jahresreinerträge nach dem Durchschnittsergebniss der letzten 5 Jahre zu ermitteln, während der gegenwärtige Werth durch Abzug von Zinseszinsen zu 4% festgestellt wird (Art. 22, § 3). Von einer näheren Feststellung des Begriffs „Reinertrag" ist mit Rücksicht darauf abgesehen, dass Unternehmer der verschiedensten Art (nämlich neben Privatpersonen und Privatgesellschaften namentlich auch öffentliche Verbände) in Frage kommen können und bei der Feststellung des Ertrages daher verschiedene Grundsätze zur Anwendung gebracht werden müssen. Die Begründung des Gesetzentwurfs erklärt es mit Rücksicht hierauf für richtiger, dem erforderlichenfalls zur Entscheidung berufenen Schiedsgericht in dieser Beziehung freie Hand zu lassen.

An Stelle der Vergütung nach dem Ertragswerth kann der Unternehmer binnen 3 Monaten nach der Ankündigung der Erwerbsabsicht eine Entschädigung nach dem „zeitigen Anlagewerthe" verlangen, d. h. nach den für die Herstellung und Ergänzung der Anlage aufgewendeten Kosten unter Berücksichtigung des Abganges und der Abnutzung. Diese zum Schutz des Unternehmers nach dem Vorbilde des preussischen Kleinbahngesetzes (§ 33) getroffene Vorschrift wird dadurch noch wirksamer gemacht, dass zur Ausgleichung des erfahrungsmässig in den ersten Jahren eines Unternehmens vorkommenden Betriebsverlustes dem „zeitigen Anlagewerthe" 20% hinzuzuschlagen sind, falls die Erwerbung in den ersten 6 Jahren ihres Betriebes erfolgt. Der Zuschlag verringert sich alsdann mit jedem Jahre um 2% und verschwindet also, wenn die Bahn erst nach Ablauf von 15 Jahren erworben wird.

Von den drei sonach in Frage kommenden Entschädigungsmaassstäben, dem Ertragswerthe, dem Abbruchswerthe und dem zeitigen Anlagewerthe, haben die beiden letzten das gemeinsam, dass bei ihrer Anwendung das Unternehmen nicht als ein ganzes erworben wird, sondern als eine Summe einzelner Gegenstände und Rechte. Um deren Kreis in der erforderlichen Weise abzugrenzen, bestimmt das Gesetz (nach preussischem Vorbilde), dass zu erwerben sind alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des früheren Unternehmens, die Forderungen und Schulden jedoch nur soweit, als sie nach beiderseitigem Einverständnisse auf den neuen Unternehmer übergehen sollen. Unabhängig hiervon tritt der Uebernehmer in die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge ein und ebenso in solche Verträge, welche zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Materials abgeschlossen sind (Art. 23, § 1).

Hinsichtlich des Verfahrens bei dem erzwungenen Uebergang der Bahn auf den Staat oder einen anderen neuen Unternehmer berücksichtigt das Gesetz, dass es sich nicht um eine gewöhnliche vermögensrechtliche Auseinandersetzung, sondern in erster Linie um einen Ausgleich zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Privatvortheil des bisherigen Unternehmers handelt. Unter grundsätzlichem Ausschluss der bürgerlichen Gerichte ist daher die Durchführung der Uebergabe der Bahnanlagen dem Verwaltungswege vorbehalten und hat nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde zu erfolgen. Die Festsetzung der Entschädigung des früheren Unternehmers ist einem Schiedsgericht übertragen, von dessen drei Mitgliedern je eins von beiden Parteien und vom Präsidenten des obersten Landesgerichts bestimmt werden, während im übrigen die Bestimmungen der Reichscivilprozessordnung zur Anwendung kommen. Da das Schiedsgericht hiernach in der Regel aus einem Rechtskundigen und zwei Sachverständigen zusammengesetzt sein wird, so ist für eine sachgemässe Abschätzung Sorge getragen, während die mit dem ordentlichen Gerichtsverfahren in der Regel verbundenen Weitläufigkeiten und Kosten in Wegfall kommen.

Wenn das Gesetz im übrigen auch zwischen Haupt-, Neben- und Kleinbahnen keinen sachlichen Unterschied macht, so trägt es doch dem Umstande Rechnung, dass für die ersten beiden Arten als für die „im Interesse des allgemeinen Verkehrs" angelegten Bahnen auf Grund der Reichsverfassung von Reichswegen manche Verhältnisse bindend geordnet sind, welche hinsichtlich der Kleinbahnen der Landesgesetzgebung unterstehen. Infolge dessen sind für diese letzteren Bahnen einige Sonderbestimmungen getroffen.

Wegen der Verpflichtungen, welchen der Unternehmer von Kleinbahnen im Interesse der Landesvertheidigung und der Reichspostverwaltung zu genügen hat, ist das erforderliche bereits bei der Genehmigung festzustellen. Nach der Begründung wird angenommen, dass in beiden Beziehungen erheblich geringere Ansprüche zu machen seien, als bei den Haupt- und Nebenbahnen geschieht, und dass die genehmigende Stelle sich hierüber mit den zuständigen Behörden verständigen werde (Art. 24).

Ferner ist der Erlass der erforderlichen Betriebsvorschriften dem Staatsministerium vorbehalten (Art. 25). Auf Grund hiervon ist bereits unter dem 25. Januar d. J. eine Kleinbahnordnung erlassen, welche sich naturgemäss im grossen und ganzen an die für die Nebenbahnen geltende „Bahnordnung" und an die für die preussischen Kleinbahnen erlassenen „Betriebsvorschriften" anlehnt, daneben jedoch, ähnlich wie das Bahngesetz selbst, vielfach eigene Wege wandelt.

Schliesslich sind im Anschluss an § 21 des preussischen Kleinbahngesetzes und zur Ergänzung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Frachtrecht der Eisenbahnen zwei grundlegende Bestimmungen über die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen getroffen. Es haben nämlich unter Ausschluss aller Einzelbegünstigungen die veröffentlichten Beförderungsbedingungen gleichmässig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden, und die Veröffentlichung der Beförderungsbedingungen ebenso wie des Fahrplanes ist nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde vor ihrer Einführung zu bewirken (Art. 26).

Alles übrige ist den Tarifen überlassen, welche ihrerseits der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde bedürfen (Art. 7).

Neben den Bahnen des öffentlichen Verkehres unterstehen dem Gesetze auch die Privatanschlussbahnen, wenigstens soweit sie mit den ersteren in unmittelbarer Gleisverbindung stehen und mit Maschinen betrieben werden sollen. Die Bestimmungen hierüber lehnen sich im wesentlichen an die entsprechenden Vorschriften in Preussen und Baden an und bieten kaum etwas besonderes. Nur ist hervorzuheben, dass hier sowohl die Ertheilung als die Zurücknahme der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde zusteht.

Eigenartig ist die vom Gesetz getroffene Einrichtung der „Bahnverbände". Bislang konnten nach der für das Herzogthum geltenden Gemeindeordnung öffentlich-rechtliche Zweckverbände für beliebige Zwecke neben den politischen Kommunalverbänden (Gemeinden und Amtsverbänden) nur als Ortsgenossenschaften innerhalb der Gemeinden gebildet werden. Da aber die hiernach zur Verfügung stehenden öffentlichen Verbände sich mit Rücksicht auf ihre theils zu grosse, theils zu geringe Ausdehnung für Bahnunternehmungen häufig nicht eignen, die Bevölkerung aber durch die vielen anderweitigen öffentlichen Zweckverbände (Schulachten, Weg- und Wasserbaugenossenschaften, Viehzuchtverbände usw.) mit dieser Form der Vereinigung vertraut ist, während ihr die privatrechtlichen Gesellschaftsformen ferner liegen, so sucht das Gesetz auch für Bahnunternehmungen die Schaffung geeigneter Zweckverbände auf öffentlicher Grundlage möglichst zu erleichtern, und bestimmt deswegen, dass zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen sich Amtsverbände, Gemeinden und Ortsgenossenschaften (welche letzteren ihrerseits eigens zu diesem Zwecke aus Theilen einer Gemeinde gebildet werden können) durch Vereinbarung eines Statuts zu einem Bahnverbande vereinigen dürfen (Art. 31). Die Bahnverbände sind kommunale Verbände zur Selbstverwaltung

ihrer Angelegenheiten mit den Rechten juristischer Personen. Sie werden durch einen Bahnausschuss vertreten und durch einen Bahnvorstand verwaltet (Art. 32). Für ihre Beziehungen zu den staatlichen Behörden, insbesondere für die staatliche Beaufsichtigung kommen die Bestimmungen der Gemeindeordnung zur entsprechenden Anwendung (Art. 35). Im übrigen sind alle Verhältnisse des Bahnverbandes durch das Statut zu regeln, das seinerseits der ministeriellen Genehmigung bedarf und das namentlich auch den Maassstab für die Umlegung der Beiträge zu den gemeinsamen Ausgaben und für die Vertheilung der etwaigen Ueberschüsse aus dem Verbandsunternehmen auf die den Verband bildenden Kommunen festzusetzen hat (Art. 33).

Die Auflösung des Bahnverbandes kann nur unter Beobachtung bestimmter Formen von einer Mehrheit von zwei Drittheilen des Bahnausschusses beschlossen werden. Es bedarf hierzu der Genehmigung des Staatsministeriums, die aber erst dann zu ertheilen ist, wenn nach öffentlicher Ladung aller, welche etwa Ansprüche an den Bahnverband machen, festgestellt ist, dass er allen seinen Verbindlichkeiten genügt oder für deren Erfüllung Sicherheit geleistet hat. Um die Gläubiger noch weiter zu sichern und folgeweise den Kredit der Bahnverbände noch mehr zu heben, bestimmt das Gesetz ferner, dass, soweit nicht etwa im Statut etwas anderes ausgemacht sein sollte, nach Auflösung des Bahnverbandes die bisherigen Mitglieder für seine Verbindlichkeiten in demselben Verhältnisse weiterhaften, nach welchem sie zu den gemeinsamen Ausgaben beizutragen hatten (Art. 34).

Schliesslich bestimmt das Gesetz noch, in welchem Umfange es die bereits bestehenden Bahnen in seinen Bereich ziehen will, nämlich hinsichtlich der Genehmigung von Erweiterungen, der Klasseneintheilung, des Anschlusses anderer Bahnen und der Aufsichtsführung, und sieht am Schlusse nach dem Vorgange des preussischen Kleinbahngesetzes vor, dass die bestehenden Bahnen sich ihm in allen Beziehungen unterwerfen können.

Da die im Eingange dieses Aufsatzes mehrerwähnte Cloppenburger Kleinbahn bereits Verhandlungen wegen einer Erweiterung ihrer Linien angeknüpft hat, so ist es nicht ausgeschlossen, dass bei ihr das Bahngesetz zunächst voll in Kraft tritt. Aber auch sonst erscheint die Hoffnung nicht unberechtigt, dass der Erlass des Gesetzes zu Gunsten der Herstellung weiterer Privatbahnen fördernd und anregend auf den Unternehmungsgeist im Lande einwirken wird. Freilich ist eine Grundbedingung für einen derartigen Erfolg, dass die Finanzverhältnisse des Herzogthums gestatten, für die selbständigen Bahnunternehmungen der einzelnen Landestheile reichliche Staatsunterstützungen zur Verfügung zu stellen.

Das Gesetz gilt nur für das Herzogthum Oldenburg. Jedoch befinden sich entsprechende Entwürfe für die beiden anderen Provinzen des Grossherzogthums, die Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld, in der Vorbereitung und werden voraussichtlich schon im nächsten Winter an die Volksvertretung gelangen.

Die staatsrechtliche Stellung der reichsländischen Eisenbahnen

gegenüber der elsass-lothringischen Landesregierung ist im Januarhefte von Hirth's „Annalen des Deutschen Reichs“ — München, J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier) — vom Staatsanwalt Werner Rosenberg zum Gegenstand einer längeren Abhandlung gemacht (vergl. auch Nr. 22 S. 363 d. Ztg.). Während gegenwärtig in allen grösseren deutschen Gebieten die wichtigeren Eisenbahnen — mit einigen wenigen Ausnahmen — in das Eigenthum und den Betrieb der betreffenden Bundesstaaten übergegangen sind, ist in Elsass-Lothringen die Verwaltung der grossen Verkehrsbahnen nicht von der Staatsgewalt, sondern unmittelbar vom Reiche abhängig. Herbeigeführt wurde dieser Rechtszustand bekanntermaassen durch die Abmachungen des Frankfurter Friedens von 1871, durch welche Frankreich die Verpflichtung übernahm, die Konzession der französischen Ostbahn bezüglich der in Elsass-Lothringen befindlichen Bahnstrecken zurückzukaufen und alle durch diesen Rückkauf erworbenen Rechte für den Preis von 325 000 000 Fr. an das Deutsche Reich abzutreten, welcher Betrag dann an der zu zahlenden Kriegskostenentschädigung von 5 Milliarden gekürzt wurde.

Im Jahre 1900 gewährten diese Bahnen in ihrer inzwischen erfolgten Ergänzung und Vervollständigung einen jährlichen Reinertrag von rund 27 000 000 ℳ. bei einem Anlagekapital von rund 600 000 000 ℳ. Die Rosenberg'schen Ausführungen knüpfen an einen Rechtsfall an, der in den Jahren 1897 und 1898 die elsass-lothringischen Gerichte und das Reichsgericht beschäftigt hat und dann im Februar 1899 im Reichstag zur Sprache gekommen ist. In der Gemarkung Colmar bestehen zwei Gemeindewege: der Kurschnersrainweg und der Schützenhausweg. Ersterer gehörte zu den im Bebauungsplan der Stadt Colmar vorgesehenen Ortsstrassen; letzterer ist ein gewöhnlicher Feldweg. Bei Anlage der Eisenbahn Strassburg-Basel 1841 wurden beide Wege von der Bahnlinie in Schienenhöhe durchschnitten. Die Schnittflächen blieben jedoch städtisches Eigenthum; ihre Benutzung wurde dem Publikum nicht entzogen. Im Anfang der 70 er Jahre wurden nun von der Generaldirektion der Reichseisenbahnen zwei neue Bahnprojekte ausgearbeitet: das Projekt einer Eisenbahn Colmar-Breisach und das Projekt einer Erweiterung des Bahnhofes Colmar. In beiden Projekten war die Schliessung der erwähnten Uebergänge vorgesehen. Ueber diese Projekte wurde das vorgeschriebene Ermittelungsverfahren (enquête) veranstaltet; Einwendungen gegen die Schliessung der Wege wurden nicht erhoben. Bei Ausführung der fraglichen Projekte sind sodann die beiden Wegeübergänge 1876 von der Eisenbahnverwaltung in formloser Weise unterdrückt worden.

Auf Grund dieses Sachverhaltes lehnte die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1891 einen von der Stadt gestellten Anspruch auf Herstellung einer Ueber- oder Unterführung an Stelle jener Wege ab. Es kam zum Prozess und in diesem erstritt die Stadt ein Urtheil des Inhalts, sie sei als Eigenthümerin der beiden unterdrückten Wegetheile anzusehen und die Bahn sei ihr gegenüber schadenersatzpflichtig. Was dagegen die Schliessung der beiden Wege anlangt, so bestimmte ein reichsgerichtliches Urtheil, dass, wenn der Reichskanzler die Schliessung der Wege seiner Zeit angeordnet habe, ein Verwaltungsakt vorliege, dessen Rechtmässigkeit der Richter nicht zu untersuchen habe. Es handelte sich deshalb im weiteren Verlauf des Rechtsstreites nur um die Frage, ob der Reichskanzler eine solche Anordnung getroffen habe oder nicht. Das Oberlandesgericht zu Colmar hat diese Frage verneint. Es hat ausgesprochen, dass bei der Wichtigkeit der Sache diese Anordnung mit ausdrücklichen Worten hätte getroffen werden müssen, und das sei nicht geschehen; infolge dessen sei eine rechtsverbindliche Verwaltungsanordnung als vorliegend nicht anzusehen. Am 29. März 1898 erliess sodann der Reichskanzler folgende Verfügung: „Nachdem . . . gerichtsseitig festgestellt worden ist, dass es seiner Zeit verabsäumt worden sei, gemäss dem der öffentlichen Erhebung unterstellten Projekte die Unterdrückung der beiden Ueberwege auszusprechen, wird dies hiermit nachgeholt und die kaiserliche Generaldirektion ermächtigt, die genannten Ueberwege zu schliessen und geschlossen zu halten.“

Die formale Rechtsgültigkeit dieser Anordnung ist von der Stadt Colmar bislang nicht bestritten worden. Auch hat diese keinerlei Schritte gethan, um den ihr nach dem erwähnten Urtheil zugesprochenen Schadenersatz für die ihr entzogenen Wegeflächen zu erlangen. Dagegen hat der Reichstagsabgeordnete Wetterlé die Sache in der Reichstagssitzung vom 25. Februar 1899 besprochen. Seinen Anregungen ist aber vom Reichstag keine Folge gegeben, nachdem der Regierungskommissar Wackerzapp den Sachverhalt in der oben angegebenen Weise klargelegt hatte.

Der Verfasser sucht nun die Rechtsbeständigkeit des betreffenden Reichskanzlererlasses anzufechten. Seine Darlegungen zielen im wesentlichen dahin ab, dass dem Reichskanzler die Befugniss zur Schliessung der Ueberwege gefehlt habe. Irgend welche gesetzliche Bestimmung, durch welche die Entziehung jener Befugniss — die doch das erwähnte reichsgerichtliche Urtheil ausdrücklich voraussetzt — erfolgt sein soll, führt er nicht an. Wenn der Verfasser dann aber noch weiter geht und die alte und seit Jahren so gut wie abgethane Streitfrage wieder anregt, ob der Bundesrath zur Erlassung der von ihm veröffentlichten Bahnpolizeiordnungen sowie der Be

triebsordnung vom 23. Mai 1898 befugt gewesen sei, so vermögen wir ihm noch weniger zu folgen. Diese Frage verneint er unter Hinweis auf die bezüglichen Ausführungen v. Seydel's, Hänel's und Laband's, gibt dann aber zu, dass durch die einheitliche Praxis der deutschen Gerichte, welche die betreffenden Verordnungen seit der Mitte der 70er Jahre als gültiges Recht behandelt haben, ein auf Gerichtsgebrauch beruhendes Gewohnheitsrecht entstanden sei. Wir tragen kein Bedenken, dem Urtheile des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 2. Juni 1876 — Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 60 — beizutreten, welches ausspricht, dass der Art. 43 der Reichsverfassung dem Bundesrathe die Bahnpolizeigewalt in vollem Umfange überträgt und ihm also auch das Recht gegeben hat, Verbote und Gebote mit Straffolgen auszusprechen und die in Fällen der Zuwiderhandlung eintretende Strafe innerhalb des für Uebertretungen bestehenden gesetzlichen Strafmaasses zu bestimmen. Dieser Entscheidung ist das Reichsgericht in völlig gleichmässiger Rechtsprechung gefolgt, und es ist daher schwerlich zu erwarten, dass es je von dieser Praxis abgehen wird. Die früheren Bahnpolizeireglements und die jetzige Betriebsordnung hatten oder haben volle gesetzesgleiche Gültigkeit, weil sie vom Bundesrathe in richtiger Ausdeutung des einschlägigen Art. 43 der Reichsverfassung in rechtsverbindlicher Form erlassen sind. Dagegen ist es nicht zulässig, wie der Verfasser es thut, sich zu Gunsten ihrer Gültigkeit auf ein durch den Gerichtsgebrauch entstandenes Gewohnheitsrecht zu berufen. Durch Gewohnheitsrecht können strafrechtliche Bestimmungen niemals mehr eingeführt werden, denn das würde dem obersten Leitsatze des heutigen Strafrechts „nulla poena sine lege" widersprechen, der auch im § 2 des Reichs-Strafgesetzbuchs unzweideutigen Ausdruck gefunden hat. In seiner Eigenschaft als öffentliches Recht ist das Strafrecht der Einwirkung einer gewohnheitsmässigen Rechtsentwickelung schon deshalb entzogen, weil jeder Richter, der eine nicht durch Gesetz oder gesetzlich entstandene Verordnung angedrohte Strafe verhängt, ein Unrecht begeht und weil daher von einer vom gesetzlichen Rechte abweichenden Rechtsübung bei der Strafrechtspflege überhaupt nicht die Rede sein kann.

Am Schlusse seiner Ausführungen spricht der Verfasser den Wunsch aus, dass der elsass-lothringischen Landesverwaltung eine grössere Einwirkung auf die Reichseisenbahnen eingeräumt werde. „Gegenwärtig besitzt sie nur das auch jedem Privatmanne zustehende Recht der Petition." Doch sei es — so führt der Verfasser weiter aus — selbstredend ganz ausgeschlossen, dass das Reich auf seinen hochwerthigen Besitz zu Gunsten der Reichslande verzichte, die ihn dann vielleicht im Sinne einer engherzigen Kirchthurmspolitik ausnutzen könnten. Wohl aber werde es thunlich sein, einen reichsländischen Eisenbahnrath nach Art des preussischen Landeseisenbahnraths und der Bezirkseisenbahnräthe einzusetzen. Dann würde der Reichstag immer noch die eigentlich beschliessende und entscheidende Behörde bleiben, doch würden die Gutachten und Wünsche des Eisenbahnraths ein anderes Gewicht und anderes Ansehen haben, als die Aeusserungen vereinzelter Privatpersonen.

H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueber den Etat des Reichseisenbahnamts** wurde am 13. d. Mts. im Reichstag in letzter Lesung verhandelt. Der natlib. Abg. Dr. Hieber sprach zunächst über die Frage einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft. Er halte eine solche für aussichtslos. Die Errichtung einer neuen Mainlinie sei ein überwundener Gedanke. „So gut wie wir in Deutschland eine einheitliche Wirthschafts-, Handels- und Zollgesetzgebung haben, so werden wir im 20. Jahrhundert auch eine einheitliche Eisenbahnverkehrsgesetzgebung haben. Man wird nicht eher ruhen, bis der Gedanke der einheitlichen Reichseisenbahnverwaltung verwirklicht ist. Es ist zu bedauern, dass seiner Zeit aus falschem Partikularismus der Reichseisenbahnvorschlag des Fürsten Bismarck gescheitert ist. Die Gründung einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft wäre aber ein Irrweg, der vom Ziele abführt." Nach ihm sprach der konserv. sächsische Abg. Dr. Oertel, der den Standpunkt vertrat, dass Sachsen sich mit Händen und Füssen gegen die Eisenbahngemeinschaft mit Preussen wehren müsse. Man spreche von einem Eisenbahnkriege zwischen Preussen und Sachsen. Ein solcher bestehe zwar eigentlich nicht, wenigstens werde dieser Krieg in den verbindlichsten Formen geführt, ja auf Grund von Vereinbarungen. Der Durchgangsverkehr von Berlin nach Wien und München ist zu 98 % über Preussen geführt, und die über Sachsen Fahrenden benutzen diesen Weg nur darum, weil es sich durch Sachsen schöner fährt als durch Preussen. (Heiterkeit.) Güter machen dabei einen Umweg von 60 km, was zwar glücklicherweise nicht theurer, aber zeitraubender sei als der Weg über Sachsen. Preussen sollte bedenken: „noblesse oblige" gilt besonders für den Mächtigen, darum sollte Preussen den preussischen Satz suum cuique so anwenden, dass es das suum etwas mehr auf sich, das cuique mehr auf Sachsen beziehe. Er wende sich zweitens an das Reichseisenbahnamt, das ja die Pflicht hat, darauf zu sehen, dass die deutschen Eisenbahnen in einheitlichem Sinne verwaltet werden. Es sollte dahin wirken, dass Sachsen durch die preussische Eisenbahnverwaltung nicht mehr so geschädigt wird. „Wir werden dadurch nicht reichsverdrossen — dazu sind wir zu hochherzig — aber durch Beseitigung dieses Zustandes würde der kleine Rest von Misstrauen, der trotzdem und alledem in Sachsen besteht, verringert werden, das Reichseisenbahnamt würde sich also eigentlich weniger um Sachsen, als vielmehr um Preussen selbst und das ganze Reich verdient machen!"

Ihm erwiderte der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz: „Es würde allerdings dem Art. 42 der Verfassung nicht entsprechen, wenn die deutschen Eisenbahnen unter einander in dem Grade Konkurrenz sich machten, wie es früher die Privateisenbahnen bei uns thaten oder die Eisenbahngesellschaften in Amerika. Dagegen jeden Wettbewerb auszuschliessen, hat die Reichsverfassung nicht bezweckt. Sonst hätte man unter den deutschen Eisenbahnen eine einzige Finanzgemeinschaft herstellen müssen. Solange diese nicht besteht, wird ein mässiger loyaler Wettbewerb zulässig erscheinen müssen. Ein Umweg von 20 % des Weges bei Güterbeförderung ist zulässig. Hiergegen einzuschreiten, sieht sich das Reichseisenbahnamt nicht veranlasst, weil keine Verzögerung und keine Vertheuerung dadurch entsteht. Es ist nicht richtig, den Grundsatz aufzustellen, dass Güter auf dem kürzesten Weg befördert werden sollen, wenn die Bahn nicht überlastet ist. Die grösseren Eisenbahnverwaltungen leiten im Verkehrsinteresse und im eigenen Finanzinteresse sehr häufig die Güter nicht über den kürzesten Weg, sondern über einen anderen leistungsfähigen Weg. So wird der Massenverkehr zwischen Köln und Trier nicht über die Eifel-, sondern über die Moselbahn geleitet. Auch bezüglich der Schnell- und D-Züge liegt kein Anlass zu klagen für die sächsische Verwaltung vor." Zu diesen Ausführungen bemerkte der sächsische Bundesbevollmächtigte Graf Hohenthal, er könne nach ihnen auf das Wort verzichten. Damit aber aus seinem Schweigen keine unrichtigen Schlüsse gezogen werden, erkläre er, dass er seinen Aeusserungen vom 12. März 1901 nichts hinzuzusetzen und nichts davon hinwegzunehmen habe.

Der konserv. Abg. Graf Stolberg meinte, man könne zwar nicht in die Zukunft sehen und sagen, in welcher Weise einmal das deutsche Eisenbahnwesen sich gestalten wird, er müsse aber als Mitglied des preussischen Landtags feststellen, dass in keiner wirthschaftlichen oder politischen Partei in Preussen der Wunsch bestehe, durch direkte oder indirekte Mittel die anderen deutschen Staaten zum Eintritt in eine Reichseisenbahngemeinschaft zu zwingen. Nach einer Bemerkung des natlib. Abg. Dr. Hasse, der die Zustände im sächsisch-preussischen Eisenbahnverkehr als unhaltbar bezeichnete, wenn sie sich auch gebessert hätten, und der dann noch ein gutes Wort zu Gunsten einer 50prozentigen Tarifermässigung für den Musterkofferverkehr der reisenden Kaufleute in Deutschland einlegte, kam Abg. Dr. Oertel auf die Aeusserungen des Reichs-Eisenbahnamtspräsidenten und des sächsischen Bundesrathsbevollmächtigten zurück und meinte, letzterer habe freilich mit der Höflichkeit geantwortet, die vom sächsischen Regierungsvertreter zu erwarten sei, aber man werde sich auch in der sächsischen Regierung sehr freuen, wenn man in Preussen ein anderes Verfahren einschlage. In der sächsischen Kammer habe man die durch die Umwege entstehenden Verzögerungen lebhaft beklagt. Weiter kam der Abg. Dr. Müller-Meiningen (freis. Volkspartei) auf seine Aeusserungen bei der zweiten Lesung (s. Nr. 19 S. 309 d. Ztg.) zurück. Er glaube in Bezug auf das anzustrebende Ziel mit dem Abg. Dr. Hieber einig zu sein, nur ihre Wege seien verschieden. Er habe überhaupt nicht von Eisenbahngemeinschaften, sondern von Vereinbarungen über Tarifermässigungen gesprochen. Den Schluss machte der sozial. Abg. Singer mit der Erklärung, alles, was auf Eisenbahngemeinschaften hinziele, sei insofern schädlich, als es die Erreichung der einheitlichen Reichseisenbahnverwaltung schädige. Wenn man Tarifermässigungen einführe, müssen sie allen zu Gute kommen, nicht nur gewissen Privilegirten und Kapitalkräftigen.

Der Etat des Eisenbahnamts wurde hierauf genehmigt.

— **Das Extraordinarium des Etats der preussischen Eisenbahnverwaltungen** wurde am 12. d. Mts. von der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses berathen. Aus den Verhandlungen ist zu erwähnen, dass der Bahnhof Altenbeken vom Minister v. Thielen als den heutigen Ansprüchen auch in sicherheitlicher Hinsicht genügend bezeichnet wurde. Eine Umgehung des Bahnhofs sei nicht thunlich. Der Beschluss über die für den Hafenbahnhof Meiderich (Direktionsbezirk Essen) angesetzten 500 000 ℳ wurde ausgesetzt, bis ein besonderes Kreditgesetz über den ganzen Umbau, das in Kürze fertig sein wird, vorgelegt ist. Zu einer längeren Erörterung gab der für den Neubau des Bahnhofs Homburg geforderte Betrag von 1 000 000 ℳ Anlass. Die Nothwendigkeit der Verausgabung einer solch' hohen Summe wurde bestritten. Der Minister und mehrere Kommissare gaben an der Hand der Pläne über die Projekte ausführliche Aufklärung. Auch der Vertreter des Finanzministers trat für das Projekt ein und erklärte, dass dabei die Ausgaben auf das geringste und nothwendige Maass herabgesetzt seien. Die Summe von 1 000 000 ℳ wurde mit 11 gegen 8 konservative Stimmen bewilligt. Ein Antrag v. Arnim, die Stadt Homburg zu einem grösseren Beitrag heranzuziehen, wurde abgelehnt. Eine Anfrage, wie es mit dem Bau des geplanten Centralbahnhofs in Leipzig stehe, wurde von der Regierung dahin beantwortet, dass die Erklärungen von Preussen und Sachsen in der Angelegenheit abgegeben seien und die Hoffnung bestehe, dass die Verhandlungen demnächst zu einem endgültigen Abschluss kommen werden. Ein Regierungskommissar erklärte auf Anfrage, dass infolge verschiedener Ansprüche der Interessenten die Projekte für den Umbau des Bahnhofs Insterburg hätten umgearbeitet werden müssen. Wenn die Hindernisse beseitigt werden könnten, so würde die Anlage im nächsten Jahre zur Vorlage kommen. Die hierauf bezüglichen Petitionen werden der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen. Der Rest der Sitzung wurde nach Bewilligung des Extraordinariums mit der Berathung von Eisenbahnpetitionen ausgefüllt.

— **Zu dem Einnahmeausfall der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen** schreiben die „Berl. Pol. Nachr.“: „Unter den Ausfällen der Eisenbahneinnahmen für das laufende Rechnungsjahr spielt der Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr an sich eine untergeordnete Rolle; aber diese Mindereinnahme erreicht auch nicht entfernt nur den Betrag der Einnahmen, die im Jahre 1900 aus der Pariser Weltausstellung erwachsen sind. Rechnet man hinzu, dass aus der Herabsetzung der Preise gewisser Militärfahrkarten ein Ausfall von 1 500 000 ℳ entstanden ist, so erhellt, dass dieser Rückgang auf einmaligen zufälligen Umständen beruht und demzufolge auf diesem Gebiete eine aufsteigende Bewegung demnächst mit Sicherheit zu erwarten ist, wie denn ja auch schon der Monat Januar wiederum eine Mehreinnahme aus dem Personenverkehr gegenüber dem Vorjahre aufgewiesen hat. Anders liegen die Aussichten in Bezug auf die Einnahmen aus dem Güterverkehr. Für die Beurtheilung der Gestaltung dieses Einnahmezweiges ist der Umstand von entscheidender Bedeutung, dass über zwei Drittel, nahezu drei Viertel des Einnahmeausfalls auf den Verkehr des Ruhrreviers entfallen. Man wird daher in der Annahme nicht fehl gehen, dass der starke Rückschlag gerade dieses Verkehrs in ursächlichem Zusammenhange mit den Produktionseinschränkungen steht, welche das Kohlen- und Kokssyndikat zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Preise verfügt hat. Trifft diese Annahme zu, so dürfte auch auf eine aufsteigende Bewegung des Verkehrs und demzufolge auch der Einnahmen aus dem Güterverkehr solange nicht zu rechnen sein, als namentlich das Kohlensyndikat fortfährt, einem Rückgang der Kohlenpreise durch vermehrte Beschränkung der Produktion entgegen zu wirken. Zur Zeit verfolgt das ganze Syndikat diese Taktik noch in vollem Umfange, und es erscheint daher selbst nicht ausgeschlossen, dass der Rückgang des Verkehrs im Ruhrkohlenrevier und damit auch der Einnahmen der Eisenbahnverwaltung aus dem Güterverkehr den Tiefstand noch nicht erreicht hat.“

— **Selbstthätige Wagenkupplung.** Auf dem Wege zur dereinstigen Einführung einer solchen auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist ein weiterer Schritt zu verzeichnen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich damit einverstanden erklärt, dass von der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin die Kupplungen von Janney, Eastman und Gould nach Feststellung der Gesammtzeichnungen durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Ausschuss erprobt werden.

In dem diese Erprobungen genehmigenden Erlasse verweist der Minister darauf, dass die Versammlung des genannten Ausschusses in München am 12. Dezember 1901 sich fast einstimmig für die Tieflage der selbstthätigen Kupplung entschieden habe, um die spätere Anordnung eines Mittelbuffers zu ermöglichen und die Anbringung von Vorrichtungen zum Ausrücken der Kupplung bei offenen Güterwagen mit beweglichen Stirnwänden und bei Wagen mit Uebergangsbrücken nicht zu erschweren. Da die Wahl dieser Anordnung den Nachtheil haben würde, dass während der Uebergangszeit auf eine doppelte Verbindung — die Sicherheitskupplung, deren Anbringung im Jahre 1878 begonnen und inzwischen durchgeführt ist — würde verzichtet werden müssen, wozu eine Abänderung des § 12 Abs. 4 der Betriebsordnung nothwendig wäre, so ordnet der Minister an, dass zunächst durch eingehende Versuche festzustellen sei, ob die einfache Schraubenkupplung allen Anforderungen im Betriebe entspricht und welche Erfahrungen beim Aufeinanderstossen von Wagen, die mit Mittelbuffern versehen sind, in Krümmungen gewonnen werden. Es erscheine auch zweckmässig, die Versuche mit Kuppelköpfen fortzusetzen, die in der Höhe des jetzigen Zughakens angebracht seien, wobei der Unterschied in den Kosten für die Ausrüstung eines Wagens anzugeben sei. Ueber das Ergebniss der Versuche soll dem Minister demnächst berichtet, ihm auch über Ort und Zeitpunkt der Versuche rechtzeitig Anzeige erstattet werden.

— **Wagenbeschädigungen auf Privatanschlussgleisen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen davon in Kenntniss gesetzt, dass nach den von der Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr gemachten Wahrnehmungen ein nicht unerheblicher Theil der an den Güterwagen vorkommenden Beschädigungen auf die unsachgemässe Behandlung der Wagen auf Privatanschlussgleisen, namentlich auf die Verwendung unzweckmässiger Bremsvorrichtungen, wie Grubenhölzer, starke Holzklötze u. dergl., zurückzuführen sei, dass die genannte Direktion daher die Anschlusswerke ihres Bezirks zur Beschaffung und Benutzung geeigneter Bremsschuhe veranlasst habe und nach einem vorliegenden Berichte hierdurch die Zahl der Wagenbeschädigungen wesentlich eingeschränkt worden sei. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind daher beauftragt, die Verhältnisse ihres Bezirks ebenfalls einer Prüfung zu unterziehen und, soweit nöthig, das zur Verhütung von Schäden erforderliche zu veranlassen.

— **Vorträge nichtapprobirter Aerzte.** In mehreren preussischen Eisenbahndirektionsbezirken, insbesondere von Vorständen der Werkstätteninspektionen, aber auch von anderen Stellen war sogen. „Naturärzten“ und deren Agenten gestattet worden, in Räumen der Verwaltung Vorträge zu halten und Schriften zu vertreiben. Auch waren von Inspektionsvorständen und Dienststellenvorstehern anerkennende Zeugnisse über die gehaltenen Vorträge ausgestellt und ist dabei den Bediensteten deren Besuch sowie der Ankauf von Schriften über Naturheilkunde empfohlen worden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt nun in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse, dass er ein solches amtliches Eintreten für nichtapprobirte Aerzte ernstlich missbilligen müsse. Vorträge solcher Personen über Gesundheitspflege oder wissenschaftliche Fragen aus dem ärztlichen Gebiete seien in den Räumen der Eisenbahnverwaltung grundsätzlich nicht zuzulassen. Auch sei von Dienststellenvorstehern und Behörden im Bereiche der Eisenbahnverwaltung streng zu vermeiden, den Eisenbahnbediensteten die Behandlung durch sogen. Naturärzte oder andere zur Ausübung der Heilkunde nichtapprobirte Personen oder den Ankauf der von diesen herausgegebenen Schriften über Heilkunst und Naturheilmethoden zu empfehlen. Vorträge über Gesundheitspflege sind künftig in Räumen der Staatseisenbahnverwaltung nur den Bahnärzten oder im Benehmen mit letzteren anderen approbirten Aerzten zu gestatten.

— **Auf der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn** wurde am 16. d. Mts., dem ersten Sonntag nach der Eröffnung der ganzen Strecke (mit Ausnahme der südlichen Seite des Gleisdreiecks), zum ersten Mal ein Verkehr mit 16 Zügen durchgeführt. Sowohl auf der neu eröffneten Weststrecke wie im Osten konnte so zum ersten Mal gleichzeitig eine Zugfolge von 5 Minuten stattfinden. Es wurden insgesammt etwa 600 Züge gefahren. Der Andrang der Fahrgäste schwoll gegen Mittag schon mächtig an und wurde durch die schlechte Witterung am Nachmittag nur wenig gemildert. Insgesammt mögen nach vorläufiger Schätzung gegen 100 000 Personen am Sonntag die Hochbahn benutzt haben. Es ist dies der stärkste Verkehr, den die Bahn seit ihrer Eröffnung zu verzeichnen hat. Für die Fortsetzung der Untergrundbahn vom Zoologischen Garten bis zum Knie in Charlottenburg wird die landespolizeiliche Genehmigung von der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in der ersten Hälfte des Monats April erwartet. Auch das Enteignungsverfahren gegen die Besitzer der Vorgärten in der Hardenbergstrasse soll der Charlottenburger Magistrat bis dahin durchgeführt haben. Innerhalb 6 Monaten soll dann der Tunnel fertiggestellt und die Bahn innerhalb weiterer 3 Monate in Betrieb gesetzt werden. Voraussetzung

dafür ist, dass die Stadtverordnetenversammlung von Charlottenburg ihre Zustimmung zur Verlängerung der Baufrist der Bahn bis zum Wilhelmsplatz bis zum Jahre 1905 ertheilt.

— **Ostpreussische Südbahn.** Der Aufsichtsrath genehmigte die von der Direktion vorgelegte Bilanz und Gewinnrechnung für 1901, nach welcher auf die Stammprioritätsaktien $4^2/_3$ % Dividende gezahlt werden und die Stammaktien leer ausgehen. In 1900 erhielten die Stammprioritätsaktien 5 %, die Stammaktien 3 %.

— **Verkehrsstellen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach der soeben erschienenen neuesten amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand folgender: 31 Güterstationen, 42 Bahnstationen erster Klasse, 210 Bahnstationen zweiter Klasse, 181 Bahnstationen dritter Klasse, 205 Bahnstationen vierter Klasse, 132 Bahnstationen fünfter Klasse, 113 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 180 Haltestellen an Nebenbahnen mit Agenten, 4 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 55 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen, 186 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, endlich 14 Halteplätze sowohl für den Personen- als auch für den Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1 355 Verkehrsstellen; mehr gegenüber dem Vorjahre um 28 Stellen. Die Gesammtstreckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 16 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 5 881 km; hiervon entfallen 4 091 km auf Haupteisenbahnen und 1 790 km auf Nebeneisenbahnen.

— **Plan eines Wettersteintunnels.** Unter der Ueberschrift „Mittenwald-Innsbrucker, Fern-Ortler-, Splügen-Bahn" veröffentlicht die Münchener „Allg. Ztg." in Nr. 53 eine „Studie in österreichischer Beleuchtung", in welcher die Frage: ob Splügen, ob Ortler, eingehend erörtert wird. Der Verfasser spricht schliesslich seine Ansicht dahin aus, dass der Bau der Ortlerlinie vom österreichischen wie vom deutschen Standpunkt am wünschenswerthesten sei. Die Zufahrtslinie solle aber nicht über den Fernpass, sondern durch das Massiv des Wettersteinstockes geführt werden nach dem Kaiserwort: „Unten durch, nicht drüber weg." Der Wettersteinstock solle nach dem Projekt eines Münchener Ingeniörs bei Garmisch angebohrt und das Tunnelende bei St. Maria gegenüber der Station Flaurling der Arlbergbahn gefunden werden.

In einer schnurgeraden Linie mit einem ununterbrochenen Gefäll von 4 : 1000 würde durch den 18 km langen Tunnel der Höhenunterschied zwischen Garmisch und Flaurling überwunden werden. In einer Tabelle werden sodann die Entfernungen Innsbruck-München, Innsbruck-Augsburg, Innsbruck-Ulm über Kufstein und über Flaurling-Garmisch mit einander verglichen, wobei sich die Entfernung Innsbruck-München über Kufstein auf 174 km, über Flaurling-Garmisch auf nur 148 km, die Entfernung Innsbruck-Augsburg über Kufstein auf 236 km, über Flaurling-Garmisch auf dem Wege über Garmisch-Murnau-Weilheim-Mering auf 156 km, die Entfernung Innsbruck-Ulm über Kufstein auf 320 km, über Flaurling-Garmisch auf dem Wege über Weilheim-Mering auf 240 km, über Reutte-Pfronten-Kempten auf 255 km stellt. Aus einer dann folgenden Tabelle ist zu entnehmen, dass die Ortlerlinie über Flaurling-Garmisch den Weg Mailand-München gegenüber der Gotthardlinie um 77 km, gegenüber dem Brenner-Kufsteinwege um 70 km, gegenüber dem Brenner-Flaurlingwege um 46 km und schliesslich gegenüber dem Ortler-Fernpasswege um 40 km abkürzt. „Es stehen sich zwei Konkurrenten gegenüber: der Fern-Ortler und der Splügen; klar sind die Mittel, aber noch immer dunkel die Wege, die zum Ziele führen." Diesen in Nr. 41 Jahrg. 1900 der „Allg. Ztg." enthaltenen Worten stellt der Verfasser unserer Studie die Worte gegenüber: „Weder Fern noch Splügen ist das Ergebniss näherer Untersuchungen, sondern Garmisch-Flaurling, und Lokalbahn Garmisch-Mittenwald heisst die Lösung dieser Frage." An der Zustimmung Bayerns dürfte nicht zu zweifeln sein, denn für dieses Land handelt es sich nicht mehr um Verweisung des Verkehrs auf die längsten Linien, sondern vielmehr um Bereitstellung eines neuen kürzesten Südweges, dessen der Hauptstadt günstige Lage den Verkehr strahlenförmig an sich zieht, um kräftigere Verkehrspolitik, um Ersatz durch die Masse des Verkehrs für das, was an Weglänge verloren geht.

Diese Ausführungen sollen, wie der Verfasser der Studie ausdrücklich bemerkt, nur Gedanken sein, die den Zweck haben, zu neuem Denken anzuregen. Wir möchten ihnen gegenüber betonen, dass der angedeutete Plan eines Tunnels, der dem Simplontunnel an Länge fast gleichkommen würde, doch einigermaassen ungeheuerlich erscheint, wenn durch ihn eine Abkürzung des internationalen Weges München-Innsbruck um nur 26 km erreicht wird, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Linie München-Murnau-Garmisch ein keineswegs für den internationalen Schnellzugverkehr geeignetes Längenprofil mit starken Steigungen und Krümmungen und häufigem Gefällwechsel zeigt, so dass die sogen. virtuelle Länge München-Innsbruck auf diesem Wege kaum abgekürzt würde.

Die Idee, die Fortsetzung der Bahn dann jenseits Landeck nach einer Ueberschreitung der Reschen-Scheideck durch den Ortler zu suchen, scheint uns gleichfalls einigermaassen phantastisch, da hier von neuem ein Tunnel von ungeheurer Länge zu erbauen wäre und auf diesem Wege der Alpenübergang sich statt über die eine Wasserscheide des Brenner, des Gotthard und des Simplon über drei Wasserscheiden: Wettersteintunnel, Reschen-Scheideck und Ortlertunnel vollziehen würde.

— **Kettenschleppschifffahrt auf dem Main.** In der Sitzung des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer am 15. d. Mts. gelangte der Etat über den Betrieb der Kettenschleppschifffahrt auf dem Main für die Jahre 1902 und 1903 zur Berathung. Der Berichterstatter stellte in der Generaldiskussion im Hinblick darauf, dass er von preussischen Abgeordneten Aeusserungen gehört habe, wonach dort wenig Neigung bestehe, auf die bayerischen Wünsche einzugehen, die Frage, wie es mit der Fortsetzung der Mainkanalisation stehe. Hierauf erwiderte der Vertreter der Staatsregierung, sie sei bestrebt, die Fortsetzung der Mainkanalisation bis Aschaffenburg zu fördern, und es sei erst vor kurzem eine hierfür eingesetzte Kommission zusammengetreten, welche eine Reihe schwieriger Fragen, insbesondere Tariffragen, aufgeworfen habe. Die hierwegen zu pflegenden Erhebungen seien in Bayern bereits abgeschlossen und würden diese nun zum Meinungsaustausche mit Preussen führen; für letzteres sei die Angelegenheit im Hinblick auf die allgemeine Kanalvorlage eine besonders schwierige; von Seite Bayerns geschehe das möglichste zur Förderung der Angelegenheit. Ein anderes Mitglied des Finanzausschusses suchte sich schliesslich noch zu vergewissern, ob es sich in Richtigkeit verhalte, dass Hessen für die Kanalfortsetzung keine Kosten übernehmen wolle; der Vertreter der Staatsregierung bestätigte dies mit dem Beifügen, dass, wenn eine Vereinbarung zustande komme, Bayern die Kosten der Kanalisirung von Hanau bis Aschaffenburg werde allein tragen müssen. — Hierauf gelangte der von der Staatsregierung vorgelegte Etat für die laufende Finanzperiode einstimmig zur Annahme.

— **Umbau der Leipziger Bahnhöfe.** Wie die „Berl. N. Nachrichten" melden, ist in der öffentlichen Sitzung der Leipziger Handelskammer vom 11. d. Mts. von dieser, nachdem der Vorsitzende des Verkehrsausschusses eine Darstellung des geplanten Umbaues der Leipziger Bahnhöfe gegeben hatte, eine an die Stände und an die betheiligten Ministerien gerichtete Erklärung einstimmig abgegeben worden, in der der Entschluss der Staatsregierung, diese Anlagen gemeinsam mit der preussischen Eisenbahnverwaltung einem durchgreifenden Umbau zu unterziehen, als eine durch die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse des Bezirks gebotene, für die weitere Entwickelung von Handel, Industrie und Gewerbe unbedingt nothwendige Maassnahme begrüsst wird. Als Hauptvorzüge des Projekts betrachtet die Kammer die Erbauung eines gemeinschaftlichen Personenhauptbahnhofes als Kopfstation in unmittelbarer Nähe der inneren Stadt und die damit erzielte Vereinigung sämmtlicher in Leipzig ein- und auslaufenden Fernzüge sowie des grössten Theils der Lokal- und Vorortzüge auf dem Gelände des jetzigen Dresdener, Magdeburger und thüringer Bahnhofs, ferner den unmittelbaren Anschluss der Anlagen für den Ortsgüterverkehr an diesen Bahnhof und Verlegung des gesammten Rangirverkehrs ausserhalb des Weichbildes der Stadt, die Schaffung geeigneter Güterabgabestellen für die beiden betheiligten Bahnverwaltungen sowie endlich die Anordnung und räumliche Bemessung aller dieser Anlagen derart, dass zugleich auf die Möglichkeit künftiger Erweiterungen Rücksicht genommen wird.

— **Eisenbahnanträge des hessischen Landtags.** Die zweite Kammer nahm, wie aus Darmstadt vom 14. d. Mts. berichtet wird, mit grosser Mehrheit einen Antrag an, ein Ersuchen an die preussisch-hessische gemeinschaftliche Eisenbahnverwaltung zu richten, auf Verbilligung der Personentarife, die Wiedereinführung aller Sonntagskarten, die Verbilligung der Schülerkarten und Verbilligung der Tarife der Arbeiterfahrkarten hinzuwirken.

— **Personalnachrichten.** Regierungsrath Höppener, bisher Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, ist vom 1. April d. J. an aus der preussischen Staatseisenbahnverwaltung beurlaubt und wird von diesem Tage an bei der königlichen Oberrechnungskammer zu Potsdam zunächst kommissarisch die Geschäfte eines vortragenden Raths wahrnehmen.

Oesterreich.

— **Fahrkartensteuer.** Das Subkomitee des Steuerausschusses des Abgeordnetenhauses für die Fahrkartensteuervorlage nahm in seiner am 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung mit Zustimmung der Regierung folgende neue Bestimmung in den Entwurf auf: „Die von den Eisenbahnverwaltungen ausgestellten Anweisungen (Legitimationen) zur freien Fahrt unterliegen einer von den begünstigten Personen zu entrichtenden Stempelgebühr. Diese beträgt für Anweisungen, welche nur zu einer einmaligen Fahrt oder zu einer Hin- und Rückfahrt berechtigen, hinsichtlich der III. Wagenklasse 50 Heller, der II. Wagenklasse 1 Kr., der I. Wagenklasse 2 Kr. und für Anweisungen zu wiederholten Fahrten hinsichtlich der III. Wagenklasse 5 Kr., der II. Wagenklasse 10 Kr., der I. Wagenklasse 20 Kr. Lautet die Anweisung auf mehrere Personen, so ist die Stempelgebühr für jede derselben besonders zu berechnen. — Von der Stempelgebühr sind befreit: Freifahrtanweisungen, welche a) auf Gesetzen, allgemeinen Verordnungen oder konzessionsmässigen Verpflichtungen beruhen; b) von den Bahnverwaltungen den eigenen Bediensteten einschliesslich der Arbeiter sowie deren Familienangehörigen oder den Bediensteten fremder Verkehrsanstalten ertheilt werden; c) auf Grund der vom Eisenbahnminister erlassenen oder genehmigten Dienstvorschriften der Bahnverwaltungen aus öffentlichen oder eisenbahndienstlichen Rücksichten oder wegen Armuth oder endlich wegen gemeinnütziger Zwecke gewährt werden. — Die näheren Vorschriften über die Art der Entrichtung dieser Stempelgebühr sind im Verordnungswege zu erlassen. Die Regierung ist ermächtigt, die unmittelbare Entrichtung dieser Gebühr zu bewilligen. Auf die oben bezeichnete Stempelgebühr finden im übrigen die allgemeinen Vorschriften der Gesetze über Stempel- und unmittelbare Gebühren Anwendung."

Die Berathungen des Subkomitees sind hiermit beendigt und wird voraussichtlich demnächst der Bericht über die Verhandlungen dem Vollausschuss erstattet werden.

In der letzten Sitzung des Gemeinderaths der Stadt Graz wurde eine Note des Landesausschusses verlesen, in der mitgetheilt wird, dass die Regierung gegen die von der Gemeindevertretung von Graz beabsichtigte Einführung einer Fahrkartensteuer hinsichtlich der im Grazer Stadtgebiete betriebenen Kleinbahnen weder in finanzpolitischer, noch in gesetztechnischer Hinsicht eine Einwendung zu erheben habe. Nur müsse darauf Gewicht gelegt werden, dass zur Wahrung der Rechte und Interessen der Nachbargemeinden eine Form der Durchführung gewählt werde, durch welche sichergestellt würde, dass thatsächlich dieser Steuer nur der Verkehr im Gebiete der Stadtgemeinde Graz unterliege. Die endgültige Stellungnahme zu der Frage einer Fahrkartensteuer müsse indess nach Maassgabe der Reichsrathsverhandlungen über die Regierungsvorlage, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransport auf Eisenbahnen, noch vorbehalten bleiben.

— **Der Bau der Alpentunnel.** Bei der Eisenbahndirektion in Wien hat dieser Tage die Eröffnung der für den Bau des Wocheiner Tunnels eingelaufenen Angebote stattgefunden. Die Eisenbahnbaudirektion wird nunmehr die genaue Durchrechnung aller Angebote vornehmen. Die Baukosten sollen von der Baudirektion auf etwa 18 000 000 Kr. veranschlagt sein. Es ist nicht ausgeschlossen, dass in dem Falle, als die Angebote zu hoch gestellt sein sollten, die Staatsverwaltung es vorziehen wird, den Bau in eigener Verwaltung auszuführen.

Was den Bau des Karawankentunnels betrifft, für welchen kürzlich die Ausschreibung der Arbeiten erfolgt ist, so erinnert das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" daran, dass der Tunnel, der eine Länge von ungefähr 7 960 m hat, von der Nordseite um die Mitte des Juli und von der Südseite Ende Juli 1901 mit Auffahrung des Sohlstollens in Angriff genommen wurde. Seither wurden von der Nordseite rund 310 m, von der Südseite 340 m, zusammen also 650 m Sohlstollen aufgefahren. Bisher erfolgte der Stollenvortrieb ausschliesslich mit Handbohrung, an deren Stelle nunmehr die elektrische Bohrung, und zwar an der Nordseite endgültig, an der Südseite jedoch nur versuchsweise treten soll. Die bisher mit der elektrischen Bohrmaschine der Firma Siemens & Halske angestellten Versuche haben die bedeutende Leistungsfähigkeit dieser Maschine ergeben; auf der Südseite bei Assling ist die Bohrung mit Pressluft in Aussicht genommen, um die in den voraussichtlich zu durchfahrenden Carbonschichten etwa auftretenden Gase mittelst Pressluft leichter vertheilen zu können. Das Gebirge zeigt sich auf der Nordseite äusserst günstig; es besteht hauptsächlich aus dolomitischen Kalken, welche nur eine ganz leichte Zimmerung erfordern und keinerlei Druckerscheinung aufweisen. Etwas ungünstiger stehen die Dinge auf der Südseite, wo nach der Durchbrechung des vielfach sehr durchweichten Bergschuttes zuerst Werfener Schiefer und nunmehr die Carbonschichten angefahren wurden. Günstig ist der Umstand, dass die Tunnelachse die Schichten nahezu senkrecht auf die Steigungsrichtung durchfährt. Von ganz aussergewöhnlichen und nicht vorherzusehenden Ereignissen abgesehen, dürfte sich der Bau des Karawankentunnels innerhalb der gesetzlichen Frist durchführen lassen, da nur ein täglicher Fortschritt im Sohlstollen auf jeder Seite von 390 cm nothwendig ist, um den Richtstollen zum gesetzlichen Termine durchzuschlagen. Auch hier ist, wie beim Wocheiner Tunnel, für den Fall, als der Vortrieb im Sohlstollen nur durch Handbohrung erfolgen könnte, eine entsprechende Verlängerung der Baufrist in Aussicht genommen.

— **Verband der Bauunternehmer.** Im Rahmen des Bundes österreichischer Industrieller hat sich jüngst ein Verband österreichischer Bauunternehmer gebildet. Von der vollzogenen Gründung wurde der Eisenbahnminister verständigt, der Gelegenheit nahm, dem Bund in einem Erlass bekanntzugeben, dass das Eisenbahnministerium der Schaffung einer Fachgruppe der Bauunternehmer sowie den ihr gesteckten Zielen, insoweit dabei das Eisenbahnministerium in Frage kommt, seine lebhafte Theilnahme entgegenbringe, zumal die Staatseisenbahnverwaltung bei den umfangreichen Bahnbauten Jahr für Jahr auf die umfassende Mitwirkung der Bauunternehmer angewiesen sei. Der Minister erklärte, dass er die Bedeutung und Wichtigkeit der Bauunternehmungen für das wirthschaftliche Leben voll anerkenne; es sei erfreulich, dass die Fachgruppe der Bauunternehmer sich die Aufgabe gestellt habe, den Behörden als Auskunftsorgan behilflich zu sein, und der Staatseisenbahnverwaltung werde es willkommen sein, gegebenenfalls von dieser Anregung Gebrauch machen zu können. Der Erlass des Eisenbahnministers wurde mit grosser Befriedigung aufgenommen, und es wurde beschlossen, dem Minister den Dank für dieses Entgegenkommen mitzutheilen.

— **Die Umwandlung der Staatsschuldverschreibungen der Karl Ludwigbahn.** Die Vorlage, in welcher die Regierung um Ermächtigung zur Umwandlung dieser Staatsschuldverschreibungen ansuchte, hat die Genehmigung des Abgeordnetenhauses gefunden. Die Erledigung im Herrenhause wird noch vor den Osterferien erfolgen. Die Durchführung der Maassnahme soll unverzüglich in Angriff genommen werden, und die Verhandlungen mit den Banken sollen beginnen. Die Regierung kann nach ihrer Wahl an Stelle der einzuberufenden Aktien tilgbare Eisenbahnschuldverschreibungen oder vierprozentige Kronenrente ausgeben. Voraussichtlich dürfte die Regierung vierprozentige, rückzahlbare, durch den Bahnkörper sicher gestellte Eisenbahnstaatsschuldverschreibungen ausgeben, welche den Besitzern der zu Eisenbahnschuldverschreibungen abgestempelten Aktien der Karl Ludwigbahn zum Umtausch angeboten werden sollen.

— **Kuponabzug bei den Prioritätsobligationen der Elbethalbahn.** Die Gebührenfreiheit für die im Jahre 1871 ausgegebene Prioritätsanleihe der Elbethalbahn ist mit Ende Dezember 1901 abgelaufen. Der Verwaltungsrath der Nordwestbahn gibt aus diesem Anlasse bekannt, dass die Kupons dieser Prioritätsobligationen vom 1. Mai 1902 an mit einem Abzug (für die Stempelgebühr) von 5,6 H. eingelöst werden.

Ungarn.

— **Die Thätigkeit des ungarischen Handelsministeriums in den Jahren 1899 bis 1902.** Der „Pester Lloyd" bringt anlässlich des Rücktrittes des bisherigen Handelsministers Hegedüs eine Darstellung der dem Verkehrswesen gewidmeten Thätigkeit des ungarischen Handelsministeriums in den drei verflossenen Jahren.

Was das Eisenbahnwesen betrifft, so wurden während dieser Zeit 945 km Eisenbahnen dem Verkehre übergeben. Von besonderem Interesse ist die Angelegenheit der bosnischen Bahnen. Nach den Mittheilungen des „Pester Lloyd" bemühte sich die ungarische Regierung, als im Jahre 1900 der Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes auf die Tagesordnung gelangte, bei gleichzeitiger Wahrung der strategischen und vom Standpunkte der Grossmachtstellung der Monarchie gebotenen Interessen eine für Ungarn günstige Lösung herbeizuführen, indem mit Benutzung und Ergänzung der Linien der ungarischen Staatsbahnen, ferner durch den Umbau der schmalspurigen Bahn Bosnabrod-Sarajevo auf Normalspur von Budapest nach Sarajevo und in Fortsetzung dieser Linie — in der Richtung Salonichi — bis zur bosnischen Grenze eine einheitliche normalspurige Linie hergestellt werden sollte. Diese Linie hätte einer Finanzgruppe übergeben werden sollen, welche entsprechende Sicherheit böte, dass die Bahn von der bosnischen Grenze bis Mitrowitz oder Uesküb auf türkischem Gebiete in der Richtung

nach Salonichi Anschluss findet. Dieser gross angelegte Plan konnte nicht verwirklicht werden.

Es ist aber, wie der „Pester Lloyd" hervorhebt, der ungarischen Regierung, vor allem dem Handelsminister gelungen, den Bau einer schmalspurigen Bahn von Sarajevo bis zur Landesgrenze durchzuführen. Diese Bahn ist infolge Anregung der ungarischen Regierung so geplant, dass sie mit der Zeit auf Normalspur umgeändert werden kann. Nachdem von der österreichischen Regierung im Interesse der Verbindung Bosniens mit Spalato der Bau der ausschliesslich österreichischen Interessen dienenden Linie Bugojno-Arzano gefordert wurde, habe die ungarische Regierung ihre Zustimmung zum Bau dieser Bahn an die Bedingung geknüpft, dass im Interesse des ungarischen Verkehres gleichzeitig mit der Linie Bugojno-Arzano die normalspurige Bahn Doboj-Samac gebaut werden müsse. Bei Verhandlung des betreffenden Gesetzentwurfes im österreichischen Parlament sei dort von allen Seiten betont worden, dass in dieser Angelegenheit Ungarn einen Sieg errungen habe.

Während der Amtsthätigkeit des Ministers Hegedüs ist auch die Frage der Székler Bahnen zur Lösung gebracht worden und kann mit dem Bau begonnen werden, nachdem der Finanzminister bereits die nöthigen Mittel zur Verfügung gestellt hat. Im Vorjahre gelangte auch die Angelegenheit der Torontáler Bahnen zum befriedigenden Abschlusse. Ferner fällt in die Zeit der Amtswirksamkeit des Ministers Hegedüs der Umbau der Budapest-Szt. Lörinczer Vizinalbahn auf elektrischen Betrieb, die Verlegung der Werkstätte des Budapester Westbahnhofes, die Sicherstellung einer Summe von nahezu 100 000 000 Kronen für Investitionen auf den ungarischen Staatsbahnen, endlich die Ausarbeitung der Pläne und Kostenanschläge für den Umbau der Budapester Bahnhöfe.

— **Umwandlung ungarischer Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.** Der ungarische Finanzminister hat vorbehaltlich der gesetzlichen Genehmigung mit einer Bankengruppe einen Vertrag in Betreff der Umwandlung 5- und 4,5 prozentiger Staatsschuldverschreibungen in 4 prozentige untilgbare Kronenrente abgeschlossen. Zur Umwandlung sind u. a. folgende Eisenbahnschuldverschreibungen ausersehen und zwar: a) in Gold verzinslich: 176 750 000 fl. 4,5 prozentige Staatseisenbahnschuld vom Jahre 1889, 9 323 000 fl. 5 prozentige Ostbahnanleihe vom Jahre 1876 (mit 10 % Steuerabzug) und 21 771 800 ℳ. vereinigte Prioritätsanleihe ungarischer Eisenbahnen vom Jahre 1888; b) in Papier verzinslich: 232 110 000 Kr. 4,5 prozentige Staatseisenbahnschuld vom Jahre 1889. Die bei der Umwandlung zu ersparenden Zinsen und Tilgungsbeträge sollen vollständig dem Budget zu Gute kommen, und ist deren Kapitalisirung durch Ausgabe von neuen Renten nicht beabsichtigt.

— **Investitionen in Ungarn.** Die in Verbindung mit der bevorstehenden Umwandlung von mehreren Blättern gebrachte Meldung, als ob der Finanzminister die Durchführung mehrerer staatlicher Investitionen fallen gelassen habe, beruht, wie von maassgebender Seite versichert wird, auf einem Irrthum. Zur Inangriffnahme der Investitionen werde es genügen, wenn vorläufig nur jene in den bisherigen Budgets bereits veranschlagten Zinsenkredite in Anspruch genommen werden, auf Grund deren noch rechtzeitig etwa 60 000 000 Kr. auf dem Wege der Rentenausgabe werden beschafft werden können.

— **Anstellung ausgedienter Unteroffiziere in Ungarn.** Wie „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, hat der ungarische Handelsminister an die Eisenbahndirektionen in Angelegenheit der Civilanstellung ausgedienter Unteroffiziere eine Rundverordnung gerichtet, in welcher er sie zur strengen Durchführung des Gesetzes sowie des im Jahre 1888 erlassenen hierauf bezüglichen Statutes verhält, wonach bei der Besetzung von Eisenbahnbeamten-, Unterbeamten- und Dienerstellen im Falle gleicher Eignung gegenüber anderen Bewerbern jene ausgedienten Unteroffiziere zu bevorzugen sind, welche Anspruch auf Civilanstellung haben.

— **Zollfreie Behandlung von leeren ausländischen Eisenbahnwagen.** Wagen, welche dem Fahrbetriebsmittelparke einer ausländischen Eisenbahnverwaltung angehören und zu dem Zwecke in das Zollgebiet in leerem Zustande eingeführt werden, um mit inländischen Waaren beladen wieder in ihre Heimath zurückbefördert zu werden, sollen nach einer Anweisung des Finanzministers an die ungarischen Grenzzollämter unter Vormerkung der Zeichen, Nummern, Gattung und des Gewichts mit der Verpflichtung der Rückausfuhr zollfrei behandelt werden. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat ihre Stationen hiervon verständigt.

Uebrige europäische Länder.

— **Lebhafterer Verkehr auf den belgischen Eisenbahnen.** Während der letzten beiden Monate kamen auf den belgischen Staatsbahnen 65 000 Güterwagen mehr zur Verwendung als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Die „Indépendance belge" sieht darin ein Anzeichen der ernstlichen Besserung der Lage der Industrie; die Eisenbahnen seien in voller Thätigkeit. Demnächst werde die Verwaltung 50 Lokomotiven zuschlagen.

— **Die Pariser Gürtelbahnen.** Bei der Erörterung des Budgets in der französischen Abgeordnetenkammer wurde auch der Betrieb namentlich der äusseren Pariser Gürtelbahn besprochen. Sie habe, so setzte der Abg. Berteaux auseinander, eine sehr grosse Bedeutung nicht nur für die Bewohner des Weichbildes, sondern auch für die Pariser selbst, also für eine Gesammtbevölkerung von 4 000 000. Diese äussere Gürtelbahn (chemin de fer de grande ceinture) wurde nur zu strategischen Zwecken gebaut, um die vorgeschobenen Forts der Riesenfestung Paris untereinander und mit der Stadt zu verbinden. Sie hat rund 60 000 000 Fr. gekostet, deren Zinsen- usw. Dienst im Jahre 1900: 2 712 232 Fr. erforderte. Diese Ausgabe ist zu gleichen Theilen auf die vier Gesellschaften: Nordbahn, Ostbahn, Lyoner und Orléansbahn vertheilt. Für den Betrieb und die Verwaltung kommt auch noch die fünfte grosse Gesellschaft, die Westbahn, hinzu. Die fünf Gesellschaften bilden also eine Art Gürtelbahnsyndikat, welches zugleich die innere Pariser Gürtelbahn betreibt. Nun wird aber sehr darüber geklagt, dass der Betrieb durchaus nicht genügend im Interesse der von der äusseren Gürtelbahn durchfahrenen Gebiete zur Verkehrserleichterung ausgestaltet ist. Die Eisenbahngesellschaften hätten bisher vornehmlich den Vortheil auszunutzen gesucht, den ihnen der direkte Anschluss aller ihrer grossen Linien bringt, und hätten die äussere Gürtelbahn nur für den Güterverkehr gut verwendet. Sie misst von Noisy-le-sec an der Ostbahn rings um Paris 114 km und hat Anschluss an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Villeneuve-St. Georges, an die Orléansbahn in Juvisy, an die Westbahn in Versailles und Argenteuil, an die Nordbahn in Le Bourget. Auf jedem dieser Bahnhöfe geht ein grosser Umschlag von Gütern vor sich. Der Verkehr der Personenzüge ist dagegen auf der äusseren Ringbahn sehr beschränkt. Der östliche Bezirk hat einen Zug alle Stunden, der nördliche aber nur einen Zug alle 3 Stunden. Nur drei Züge täglich machen die ganze Rundfahrt, und zwar recht langsam; sie brauchen für die 114 km 5—6 Stunden, fahren also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 - 22 km in der Stunde. Diese Verhältnisse bezw. Missstände hat Herr Henri Genevois in einem seinem Hauptinhalt nach veröffentlichten Schreiben an den Minister der öffentlichen Arbeiten in schwarzen Farben geschildert. Er führt aus, die Haltung der Eisenbahngellschaften beruhe auf zu enger und eigennütziger Pflichtauffassung; sie vernachlässigten die Bedürfnisse der Reisenden, weil die Personenbeförderung keinen oder wenig Gewinn bringe, um so mehr aber die Güterbeförderung. Ein Vergleich zwischen den beiden Pariser Gürtelbahnen ist in dieser Beziehung lehrreich. Die kleine Gürtelbahn ist vor allem mit Personenzügen belegt und hat im Jahre 1900 über 38 000 000 Personen befördert. Trotz ziemlich hoher Tarife aber muss sie noch zusetzen. Im Jahre 1900 betrugen ihre Einnahmen 8 036 686 Fr., ihre Ausgaben aber 10 341 522 Fr., sie hatte also einen Fehlbetrag von 2 000 000 Fr. Dagegen vereinnahmte die ganz vorwiegend dem Güterverkehr gewidmete grosse Gürtelbahn 7 653 420 Fr. und verausgabte 7 196 603 Fr., wies also einen Ueberschuss von rund 450 000 Fr. auf. Die Einnahme beläuft sich auf das Kilometer bei beiden Gürtelbahnen für Güterzüge auf ungefähr 6,70 Fr., während sie für Personenzüge auf der grossen Gürtelbahn nur 88 Cts. und auf der kleinen 2,26 Fr. ausmacht. Die Weltausstellung von 1900 liess den Verkehr auf letzterer um fast 9 000 000 Reisende anschwellen; dabei hat die Bahn aber Geld verloren. Erstens musste sie einen Theil der Güterzüge ablenken, um Platz für die vermehrten Personenzüge zu schaffen; das kostete der kleinen Gürtelbahn 645 000 Fr. Aber auch ohnedies brachte die Vermehrung der beförderten Personen direkten Verlust; die Einnahme daraus war 1 387 600 Fr., die Ausgabe für eingelegte Züge und Nebenkosten aber 1 544 000 Fr. Man begreift also wohl, dass die Eisenbahngesellschaften auf der Gürtelbahn nicht gern die Personenzüge vermehren. Andererseits wächst aber von Jahr zu Jahr die Zahl der Pariser, die in der Stadt ihre Beschäftigung haben, aber im Weichbild wohnen, also rascher und häufiger Verkehrsmöglichkeiten bedürfen. So hat sich in den letzten 10 Jahren die Fahrtenzahl der auf den Weichbildlinien der Westbahn abonnirten Arbeiter verfünffacht, von etwa 1 000 000 auf 5 000 000. Um den Parisern also ein gesunderes Wohnen in der Umgegend zu ermöglichen, wird eine Vervielfältigung der Züge, Stationen und Haltestellen sowie eine Verbilligung der Fahrpreise auf der äusseren Gürtelbahn gewünscht. Das alles sei durch Einführung des elektrischen Betriebes leichter durchzuführen.

— Eisenbahnkongress in Paris. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin wird unter dem Beistand des Handelsministers Millerand in Paris einen Kongress für die Interessen von Handel, Industrie und Landwirthschaft in Sachen der Eisenbahnen abhalten. Die Vorsitzenden der grossen Verbände haben diese Kundgebung angeregt, welche in der Pariser Presse übrigens auch schnöder Weise mit der Wahlreklame für die bevorstehende Kammererneuerung in Verbindung gebracht wird. Es ist eine Reihe von Berathungsgegenständen aufgestellt betreffs Beförderungsfristen, Verantwortlichkeit, Nebenkosten, Kilometerhefte, Rückfahrkarten, allgemeiner Eintheilung der Güter usw.

— Zwillingswagen der französischen Nordbahn. Um an Wagenpersonal zu sparen, werden in den Kohlenfernzügen zwischen Valenciennes und Paris je zwei Bremswagen derart zusammengesetzt, dass sich die Bremshäuschen gegenüberstehen. Die beiden Wagen bleiben stets mit einander verbunden und werden als vagons jumelés bezeichnet Die Bremsen jedes Wagens werden mittelst eines Hebels, an dem ein Gewicht befestigt ist, bethätigt. Der Hebel kann durch den Bremser mit Hilfe einer Kurbel gehoben werden, die ihrerseits in jeder Lage durch eine Sperrklinke festgehalten wird. Der die Bremsen beider Wagen bedienende Mann kann mit der Hand jede Bremse einzeln oder mittelst einer Schnur beide Sperrklinken gleichzeitig lösen und somit beide Bremsen zu gleicher Zeit in Wirksamkeit setzen. Da er bequem von einer Plattform zur anderen übertreten kann, ist er in der Lage, beide Bremsen — eine nach der anderen — wieder zu lösen. Bei dem Wagenpersonal der Fernzüge werden hierdurch ganz wesentliche Ersparnisse erzielt. Der Dienstwechsel ist derart eingerichtet, dass diese kleinen Personale (1 Zugführer und 3 Bremser) nur Fernzüge mit Zwillingswagen begleiten.

— Sommerfahrpläne in der Schweiz. In der schweizerischen Presse wird daran erinnert, dass in diesem Jahre zum ersten Mal die Sommerfahrpläne für die schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffe am 1. Mai, statt bisher 1. Juni, in Kraft treten. Verschiedene „Saisonzüge“, die bisher nur bis 1. oder 15. September fuhren, sollen bis 1. Oktober verkehren. Auch sind die internationalen Verbindungen, z. B. nach München und Wien, verbessert.

— Brienzerseebahn. Für die schmalspurig in Aussicht genommene 18 km lange Bahn Brienz-Interlaken ist das gesammte Anlagekapital auf 2 420 000 Fr. veranschlagt. Ein von der Bauunternehmung „Basler Baugesellschaft“ beim Oberingeniör Moser in Zürich eingeholtes Gutachten berechnet einen Reinertrag von 87 210 Fr. und bezeichnet die Brienzerseebahn als ein durchaus lebensfähiges Unternehmen, das auf eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehrs rechnen könne.

— Gotthardbahn. Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn wählte zum Direktor an Stelle des verstorbenen Direktors Wüest den gegenwärtigen Oberingeniör der Gotthardbahn Schrafl.

— Lohn- und Ausstandsbewegung des italienischen Eisenbahnpersonals. Am 15. d. Mts. ist ein königlicher Erlass veröffentlicht worden, durch den das zum Eisenbahndienst verwendete Militär verabschiedet wurde.

Die Ausstandsbewegung gelangte am 14. und 15. d. Mts. auch in der italienischen Abgeordnetenkammer zur Besprechung. Insbesondere war es am ersten Tage der Minister des Innern Giolitti, der sich wegen der gegen die Regierung gerichteten Angriffe vertheidigte. Er warf zunächst einen Rückblick auf die Ausstände ländlicher Arbeiter vom Juni 1901 und erklärte, damals wie jetzt habe man gefürchtet, dass es zu schweren Ruhestörungen kommen werde, ohne dass sich diese Befürchtungen bewahrheitet hätten. Richtig sei, dass die Ausstände wieder begonnen hätten, aber das komme daher, dass man vor einer grossen sozialen Bewegung aller Klassen des Proletariats stehe. Dieselben verlangten einfach bessere Lebensbedingungen und sie hätten Recht; keine ihrer Forderungen hätte einen politischen Charakter. (Lebhafter Beifall links.) Eine solche Bewegung werde nur dann gefährlich und drohend werden, wenn die Regierung glaube, sie mit Gewalt unterdrücken zu sollen. Die Pflicht der Regierung sei, unparteiisch zu bleiben und die Rechte aller zu achten. Daher müsse die Regierung das Recht, in den Ausstand zu treten, und die Berechtigung, für dieses Recht Propaganda zu machen, so lange achten, als keine Gewaltthätigkeiten damit verbunden seien, und ebenso müsse sie die Freiheit der Arbeit gewährleisten. Er glaube, dass, soweit nicht obligatorische Schiedsgerichte gesetzlich eingeführt seien, die Regierung das Recht und die Pflicht habe, ihre von beiden Parteien angerufenen Vertreter eingreifen zu lassen, um eine friedliche Erörterung von Streitigkeiten herbeizuführen. Im weiteren Verlaufe seiner Rede betonte Giolitti, dass gegenüber Ausständen bei öffentlichen Verkehrsanstalten, wie auch bei Ausständen, die wichtige Interessen der Allgemeinheit nahe berühren, wie Bäckerausständen, die Regierung sich zum Einschreiten berechtigt halte und stets nach dem Grundsatze handele, dass Ausstände bei öffentlichen Betrieben die Aufhebung des staatlichen Lebens, die Anarchie, bedeuten und die Theilnahme daran für jeden öffentlichen Beamten ein Verbrechen sei. Sodann rechtfertigte der Minister die gegenüber dem drohenden Ausstand der Bahnangestellten jüngst ergriffenen Maassnahmen. Die Regierung habe die Einstellung des Bahnbetriebes verhindern müssen, welche namentlich die ärmere Bevölkerung schwer betroffen hätte (lebhafter Beifall links); sie habe aber auch die seit Jahren unerledigten Ansprüche der Bahnarbeiter zu schützen unternommen und so die öffentliche Ordnung aufrecht erhalten. Die Regierung habe sich an den Verhandlungen und den erforderlichen Ausgaben betheiligen müssen. Man dürfe sich nicht verhehlen, dass auch andere berechtigte Ansprüche der arbeitenden Klassen Befriedigung heischen, da die Löhne vieler derselben zu gering seien. Es sei das grosse Ergebniss des Friedenswerkes der Regierung, dass sie vom Proletariat nicht als Feind betrachtet werde. Giolitti schliesst mit der Erklärung, sein Programm sei sorgfältiger Schutz der Ordnung und vollkommene Achtung der Freiheit; wenn er weiter in der Regierung bleiben sollte, werde er diesem Programm treu bleiben. Der Minister wurde von vielen Abgeordneten am Schlusse seiner Rede beglückwünscht.

Am folgenden Tage erwiderte der Ministerpräsident Zanardelli dem Abg. Sonnino (früherem Finanzminister) auf dessen Angriffe, dass die Einstellung von Militär, die offiziell vorher angekündigt wurde, erst in Anwendung gekommen sei, als die Regierung die Gewissheit gehabt habe, dass der Ausstand unmittelbar bevorstand. Zanardelli legte alsdann die Gesetzmässigkeit dieser Maassnahmen gegenüber der sozialen Gefahr dar, die aus dem Ausstande des Eisenbahnpersonals hätte entstehen können. Jedenfalls hätte er gewünscht, dass Sonnino die praktischen Mittel auch angegeben hätte, die er vorgezogen haben würde. Sonnino habe dies aber nicht gethan, abgesehen von dem Vorschlage eines obligatorischen Schiedsgerichts, das Redner seinerzeit selber empfohlen habe. Allerdings hätte die Kosten dafür der Staat tragen müssen; aber auch in Frankreich, wo das Eisenbahnpersonal nicht das positive Recht auf seiner Seite gehabt habe, wie in Italien, seien zu diesem Zwecke 50 000 000 Fr. bewilligt worden. Den Vorwurf, mit dem Eisenbahnpersonal verhandelt zu haben, müsse er zurückweisen. Dem Ministerpräsidenten wurde schliesslich das Vertrauen des Parlaments mit grosser Stimmenmehrheit ausgesprochen.

— Der Motorwagen als ergänzendes Verkehrsmittel des Eisenbahnbetriebes in Italien. Der auch über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus in Eisenbahnkreisen wohlbekannte Abgeordnete Spera, Mitglied des oberen Eisenbahnrathes von Italien, hat im Ingeniör- und Architektenverein zu Rom die Bedeutung des Motorwagenbetriebes als ergänzenden Verkehrsmittels für den Eisenbahnbetrieb in einem Vortrage beleuchtet, worüber das „Verordnungsblatt f. E. u. Sch.“ wie folgt berichtet: Spera liefert den Nachweis, dass die Hemmung der wirthschaftlichen Entwickelung der von Haupteisenbahnlinien abseits gelegenen Gebiete Unteritaliens in erster Linie auf den Mangel an entsprechenden Verkehrsmitteln zurückzuführen ist. In anderen Ländern wird diese Frage durch ausgebreitete Lokalbahnnetze mit bestem Erfolge gelöst. Italien ist aber, insbesonders im Apenninen- und Abruzzengebiete, ein zu armes Land, um grössere Summen mit fraglichem Ertrage für meist in schwierigem Gelände zu erbauende Lokal- und Kleinbahnen aufwenden zu können. Spera weist auch darauf hin, dass die Hebung eines im Interesse der Bevölkerung gelegenen, möglichst lebhaften Nachbarverkehres dadurch behindert wird, dass die italienischen Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Heranziehung eines ausgiebigen internationalen Fremdenverkehres das Hauptgewicht auf möglichst beschleunigte Schnellzüge legen, die nur in wenigen Stationen anhalten. Meist laufen diese auf gradlinigen Fernbahnen, von welchen nur wenige Querlinien in das Innere des Landes eindringen. Aus diesem Anlass wird auch der Verkehr von gemischten und Lokalzügen auf das geringste Maass beschränkt, um im Bereiche eingleisiger Strecken den Schnellzugverkehr nicht zu hemmen und zu gefährden. Diesen Missverhältnissen wäre durch Einführung des Motorwagenbetriebes nach zweierlei Richtungen hin abzuhelfen, und zwar: a) auf dem Schienenwege durch Indienststellung von Motorwagen im Nachbarverkehr zwischen Nebenstationen untereinander und mit den Hauptstationen. Es würden das kurze und leichte Züge sein, die, ohne den Hauptverkehr zu behindern, bei richtiger Erstellung der Fahrordnung innerhalb der Zugpausen der Schnellzüge eingelegt werden könnten. Ein Uebelstand des gegenwärtigen Systems ist auch der, dass die schweren und langen Güterzüge in nahezu jeder, selbst ganz unbedeutenden Station anhalten. Der Wechselverkehr lokaler

Stückgüter könnte aber ebensogut durch die Motorwagenzüge bewältigt und hierdurch der Verkehr von Güterzügen im internationalen Dienste auf wenige Stationen beschränkt und derart auch beschleunigt werden; b) der Strassenmotorwagen soll nach fahrplanmässiger Zeiteintheilung Anschluss an die Züge der nächsten Eisenbahnstation finden, um Ankommende möglichst rasch nach dem Hinterlande und von dort Abreisende zur Station zu befördern. Die Tarifsätze im Personen-, Reisegepäck- und Güterverkehr sollen sich jenen der Lokalzugtarife der jeweiligen Anschlussbahn anschmiegen, doch nicht so niedrig bemessen werden, um die Möglichkeit normaler Verzinsung des Anlagekapitals auszuschliessen; dagegen aber sollen die Frachtsätze für Packete mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen derart begünstigt werden, dass es dem kleinen Landwirth möglich ist, seine Erzeugnisse mit Ausschluss des Zwischenhandels durch direkte Uebersendung an die Verbraucher verwerthen zu können. Schliesslich soll die Konzession für ein und dieselbe Linie nur je einer Unternehmung ertheilt und deren Betriebsführung, im Sinne der zu erstellenden Normen, von den Lokalbehörden streng überwacht werden. Erst dann, wenn durch den Motorwagenbetrieb ertragfähige Verkehrsgebiete allmählich theils erschlossen, theils geschaffen werden, wäre es an der Zeit, ersteren durch Kleinbahnen zu ersetzen.

Spera ist der Ansicht, dass, falls durch Schaffung eines behördlich genehmigten Statutes und behördlicher Kontrole dem für ein solches Unternehmen zu verwendenden Kapital eine entsprechende Sicherstellung geboten wird, dieses sich auch ohne staatliche Beihilfe derartigen Unternehmungen zuwenden wird, deren Anlage mit verhältnissmässig nur unbedeutenden Kosten verbunden ist.

— **Die irländischen Eisenbahnen.** Einem Vortrage des Direktors der irländischen grossen Westbahn J. Tatlow entnimmt das „Bull. d. l. comm. int. d. congr. d. ch. d. f.“ die Thatsache, dass auch in Irland trotz des zahlenmässigen Rückgangs seiner Bevölkerung die Eisenbahnen sich während der letzten 10 Jahre des vorigen Jahrhunderts in aufsteigender Entwickelung bewegt haben. Dort hat die Bevölkerung infolge der massenhaften Auswanderung eine Verminderung von 4,3 % erlitten, während sich die Volkszahl in England um 9 % und in Schottland um 4,7 % vermehrte. Dagegen hob sich das in Irland in Eisenbahnen angelegte Kapital um 5,5 %, und hierbei sind noch 3 000 000 ℳ. ausser Rechnung geblieben, welche von der Regierung als Zuschuss hergegeben wurden, um arme Landstriche mit Eisenbahnen auszurüsten. Auf diese Weise wurden die dünnbevölkerten und verkehrsschwachen Bezirke von Connemara, Achill, Kerry und Donegal mit Bahnbauten bedacht, denen man die Bezeichnung „Balfourlinien“ beigelegt hat. Sie werden von den bestehenden Gesellschaften betrieben und haben viel dazu beigetragen, den Turistenverkehr nach den malerischen Steilküsten der grünen Insel zu ziehen und auch den Fischversand von dort zu entwickeln, so dass letzterer einen Zuwachs von vollen 100 % erfahren hat. Uebrigens haben auch die Eisenbahngesellschaften zu diesen Neubauten erheblich mit beigetragen, und von den 16 000 000 ℳ., welche die von J. Tatlow geleitete Gesellschaft zu solchen Zwecken verausgabt hat, entfallen 9 000 000 ℳ. auf geleistete Staatszuschüsse und 7 000 000 ℳ. auf eigene Mittel der Gesellschaft, wenn man die nöthig gewordene Vermehrung der Betriebsmittel einrechnet. Auch ist der Staatszuschuss nur für eine leichte Bauart bemessen, die Gesellschaften aber haben, um die Linien auch für ihr eigenes Material befahrbar zu machen, auf eigene Kosten eine stärkere Bauart vorgezogen. Dass diese Maassnahmen den neuerschlossenen Gegenden grosse Vortheile gebracht haben, ist unbestreitbar, ob sie aber auch dem Interesse der Aktieninhaber in gleicher Weise förderlich gewesen sind, ist nicht so unzweifelhaft. In dem gedachten Zeitraum hat sich die Zahl der in Irland verwendeten Lokomotiven um 17, die der Personenwagen um 22 und die der Güterwagen um 26 % vermehrt, und die Zahl der geleisteten Zugkilometer stieg von 21 900 000 auf 27 840 000, also um rund 27 %. Dagegen hob sich in der gleichen Zeit die Zahl der Lokomotiven in England um 31, in Schottland um 29 %, die der Personenwagen in England um 30, in Schottland um 34 %, die der Güterwagen in England um 30, in Schottland um 36 %, und die Zahl der zurückgelegten Zugkilometer stieg in England um 28 und in Schottland um 30 %. Das in den irländischen Bahnen angelegte Kapital hat sich durchschnittlich mit 3,89 % verzinst, während dasselbe in England eine durchschnittliche Rente von 4,02, in Schottland eine solche von 4,12 % gewährte.

Allgemeines.

— **Die Einfuhr amerikanischer Lokomotiven in Europa** wächst fortwährend. Sieht man von der Einfuhr nach Schweden, Russland, Finnland, Belgien und Bayern ab, so verdient die Thatsache besonders hervorgehoben zu werden, dass Frankreich Lokomotiven in grösserer Zahl aus Amerika bezieht, so dass in Paris amerikanische und deutsche Lokomotiven zusammentreffen, letztere für die Ostbahn von J. A. Maffei in München geliefert. Wie die „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingeniöre“ mittheilt, hat die französische Staatsbahn von Amerika $^2/_4$-gekuppelte Zwillings- und Verbund-Schnellzuglokomotiven, ferner $^2/_5$-gekuppelte Zwillingslokomotiven bezogen, die beide in Paris 1900 vertreten waren, die Orleansbahn eine Anzahl $^3/_5$-gekuppelter Personenzug-Zwillingslokomotiven, und neuerdings ist die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn noch mit einer Reihe $^2/_5$-gekuppelter Zwillingslokomotiven für Schnellzüge hinzugetreten. Sämmtliche Lokomotiven sind von den Baldwinwerken in Philadelphia geliefert.

Die Lokomotiven der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sind den für die französische Staatsbahn gelieferten gleich; sie sind nach der Atlanticbauart konstruirt und wie es scheint sehr leistungsfähig. Mit Zügen von 200 t Gewicht hinter dem Tender sind Geschwindigkeiten bis zu 130 km/St. erreicht worden. Der Tender ist ein gewöhnlicher dreiachsiger der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, während die französische Staatsbahn vierachsige Tender mit Drehgestell für diese Art Lokomotiven einstellt.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist übrigens mit den Ergebnissen ihrer seit 1889 gebauten grossen $^2/_4$- und $^3/_5$-gekuppelten Viercylinder-Verbundlokomotiven, die viele Entwickelungsstufen durchlaufen haben, nicht mehr zufrieden; sie sollen keinen nennenswerthen Vortheil vor den Zwillingslokomotiven aufweisen und deshalb nicht mehr gebaut werden.

— **Eisenbahnleben nördlich des Polarkreises.** Vor einiger Zeit wurde ein Bahnwärter an der Reichsgrenzbahn (Gellivare-Ofoten) einige Meilen nördlich von Gellivare von einer Schaar Wölfe verfolgt. Der Bahnwärter fuhr in einem Dreirad auf dem Gleis entlang, als eine Schaar von neun Wölfen aus dem Walde hervorstürzte und den erschrockenen Mann zu verfolgen begann. Er beschloss, sein Leben so theuer als möglich zu verkaufen. Er trieb sein Dreirad mit Verzweiflungskraft, und so entwickelte sich ein spannender Wettlauf zwischen dem fliehenden Mann und seinen gefrässigen Verfolgern. In der Nähe des Bahnwärterhäuschens angelangt, bemerkte er, dass die Kräfte ihm versagten, und bald war er nicht mehr imstande, das rettende Dreirad weiter zu treiben. Die Einwohner des Hauses hatten inzwischen seine kritische Lage bemerkt und eilten zu seiner Hilfe heran. Bei ihrer Ankunft aber flohen die Raubthiere. Der Gerettete war von den Anstrengungen so schwach, dass er in das Haus getragen werden musste.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsreiseverkehr.

a) Den zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 15. März d. J. Nr. I 100 die zweiten Entwürfe eines vom 1. Juni 1902 ab gültigen alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung sowie zur Eintragung der dritten Anmeldung von Aenderungen zugegangen. Nach Beendigung dieser Prüfung sind die aus je einem Exemplare zu entnehmenden Seiten, auf welchen Aenderungen ersichtlich gemacht sind, nebst den Titelblättern so rechtzeitig an die geschäftsführende

Verwaltung abzusenden, dass diese Drucksachen spätestens am Abend des 28. März d. J. in Berlin eintreffen;

b) mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 8. März d. J. Nr. I 95 ist den Vereinsverwaltungen und den am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen ein Abdruck der — aus Blatt A und B bestehenden — Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1902 zur Prüfung übersandt worden. Etwaige Berichtigungen der Karte sind der geschäftsführenden Verwaltung gleichfalls bis spätestens den 28. März, Abends, bekannt zu geben;

c) die Versendung der Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 und der zugehörigen Uebersichtskarte erfolgt in diesem Jahre in nachstehender Weise:

1. Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen — Bedarf für Juni und Juli 1902 — in der Zeit vom 25. April bis 5. Mai und vom 10. bis 14. Mai,
2. arithmetisches Fahrscheinverzeichniss in der Zeit vom 6. bis 9. Mai,
3. alphabetisches Fahrscheinverzeichniss — Bedarf für Juni und Juli — in der Zeit vom 13. bis 17. und vom 20. bis 24. Mai.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 91 vom 1. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 und die zugehörige Uebersichtskarte (abgesandt am 12. März d. J.).

Nr. I 104 vom 10. März d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend das Protokoll des Unterausschusses zur Neubearbeitung der auf den Vereinsreiseverkehr bezüglichen Drucksachen, Wien, den 4./5. März d. J. (abgesandt am 12. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Mit Eröffnung des neuen Bahnhofs Coblenz Mosel wird der bisherige Bahnhof Coblenz Rhein ab 1. Mai d. J. für den gesammten Personen- und Gepäckverkehr geschlossen.

Cöln, den 15. März 1902. (736)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 3 und 6 des Verbandsgütertarifs.)

Am 1. Mai 1902 gelangt zum Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1897 der III. Nachtrag und zum Theil II, Heft 6 vom 1. Januar 1899 der II. Nachtrag zur Einführung. Hierdurch werden sämmtliche im Haupttarif und den bisherigen Nachträgen für die Stationen Bockenheim, Frankfurt a/M. Hauptbhf., Hanau Nordbhf. und Hanau Westbhf. der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. enthaltenen Frachtsätze der Klassen- und Ausnahmetarife aufgehoben und treten an deren Stelle durchwegs erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Die Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

München, den 14. März 1902. (737)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) in Kraft. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 13. März 1902. (738)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit der zum 1. Mai 1902 durch königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. bekannt gemachten Aufhebung des vom 1. Januar 1897 gültigen Ausnahmetarifes für Getreide etc. nach der Schweiz und Oesterreich kommen die für den Verkehr von Altona, Hamburg, Lübeck, Cassel Rangirstation, Göttingen, Nordhausen, Northeim, Salzgitter nach Basel und Schaffhausen in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze vom 1. Mai 1902 ab im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verkehre weiter zur Anwendung.

Hannover, den 10. März 1902. (739)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Vogelsang-Hasselbach von 353 in 253 und diejenige Vogelsang-Waldkappel von 358 in 258 km berichtigt.

Essen, den 13. März 1902. (740)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Am 20. März 1902 wird die Stationsverbindung Amberg-Rokitzan in den Ausnahmetarif Nr. 20 a für Roheisen aufgenommen.

München, den 14. März 1902. (741)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarischer-bayerischer Gütertarif.
Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.
(Ausnahmetarif für Holz Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird Fürth Westvorstadt, Station der Lokalbahn-Aktiengesellschaft, in Abschnitt I und II einbezogen.

München, den 14. März 1902. (742)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehre wird am 20. März 1902 die Station Spandau des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen.

Dresden, den 15. März 1902. (743)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Am 20. d. Mts. treten im Versande von Station Altona nach allen Empfangsstationen des Seehafen-Ausnahmetarifs H für Petroleum und Naphta sowie von Hamburg B nach Kranichfeld ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 13. März 1902. (744)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. März d. J. kommen zum Tarif Theil II, 2. Heft, sowie zum Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten für den Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen je der I. Nachtrag zur Ausgabe, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife enthalten.

Soweit der I. Nachtrag zum Theil II, 2. Heft Taxerhöhungen enthält, treten dieselben erst am 15. Juni 1902 in Geltung.

Stuttgart, den 13. März 1902. (745)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatseisenbahn.

Im Gütertarif für den diesseitigen Binnenverkehr ist am 10. März d. J. für Steinabfälle von Eversburg nach Wilhelmshaven unter den für den Ausnahmetarif 5 a geltenden Bedingungen ein Ausnahmesatz von 0,35 ℳ für 100 kg in Kraft getreten.

Oldenburg, den 15. März 1902. (746)

An Stelle der Hefte des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs Nr. 2 vom 1. August 1898 und Nr. 16 vom 1. November 1896 mit Nachträgen kommen am 1. Mai d. J. neue Tarifhefte

Nr. 2 und Nr. 16 zur Einführung, welche neben Frachtermässigungen auch geringe Frachterhöhungen enthalten.

Bis zur Ausgabe der neuen Tarifhefte ertheilt unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Strassburg, den 12. März 1902. (747)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Hefte 1 des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 der Frachtsatz Klein-Wanzleben-Erquelines im Ausnahmetarife 22 für Zuckerrübensendungen bei Sendungen von 10 000 kg von 34,62 Fr. in 34,18 Fr. berichtigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 12. März 1902. (748)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Thierverkehr.

Am 20. März d. J. tritt ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen zwischen Ottlotschin und Neubrandenburg in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. März 1902. (749)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Das Heft C, Abschnitt II des bayerischen Lokaltarifs wird mit Gültigkeit vom 1. April 1902 unter dem Titel

„Eisenbahn - Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern"

neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. Juni 1901 gültige Tarifheft C, Abschnitt II für die Beförderung von Gütern im inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen mit Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Gültigkeit ab 1. Juni 1902.

Das neue Tarifheft C, Abschnitt II kann um den Preis von 1 ℳ für das Stück von dem Materialdepot der Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen käuflich bezogen werden.

München, den 15. März 1902. (750)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 gelangt zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren im inneren Verkehre der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen „Heft B" vom 1. Januar 1900 Nachtrag II zur Einführung.

München, den 15. März 1902. (751)
Generaldirektion
der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für zerquetschte Weintrauben ab Genf transit nach Würzburg badische Bahn treten am 20. März l. J. folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

bei Wagenladungen von
518 Cts. . . . . . 5 000 kg
449 „ . . . . . 10 000 „

Karlsruhe, den 14. März 1902. (752)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

---

1. Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
2. Main-Neckarbahn - bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.
3. Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1902 wird die Station Neufahrn in Ndb. in den Ausnahmetarif für Steine einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt die Station.

München, den 15. März 1902. (753)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 ab gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, für die Beförderung von Gütern vom 1. Januar 1900 Nachtrag II zur Einführung.

München, den 15. März 1902. (754)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Güternebenstellen Burgstaken a/Fehmarn, Kongsmark a/Röm, Westerland a/Sylt, Wittdün a/Amrum und Wyk a/Föhr als Stationen in den Gruppentarif IV, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nordostseeverbandsgütertarif, den norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif, den ostdeutschen Privatbahntarif, den westdeutschen Privatbahntarif und den Staatsbahnthiertarif einbezogen. Mit dem genannten Tage werden daher neue Bestimmungen für die Abfertigung und Beförderung der Güter usw. zur Einführung kommen. Ferner wird von diesem Zeitpunkte ab im Verkehr mit Wittdün a/Amrum und Wyk a/Föhr die Beförderung von Wagenladungsgütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren unter gewissen Beschränkungen zugelassen. Für die Beförderung nach und von Wittdün a/Amrum und Wyk a/Föhr sind folgende von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen der Station Niebüll festgesetzt worden:

a) für Eil- und Frachtstückgüter sowie lebende Thiere . . . . 36 Stunden,
b) für Wagenladungsgüter 48 Stunden.

Schliesslich tritt noch zum 1. Mai im Verkehr mit Wittdün a/Amrum und Wyk a/Föhr eine theilweise Erhöhung der Gebühren für die Beförderung der Stückgüter ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen sowie die vorgenannten Güternebenstellen.

Altona, den 14. März 1902. (754a)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil III, Heft Nr. 2. Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehre mit Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird der Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten, Mais (Kukuruz), Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie gebrauchte, leer zurück oder zur Füllung gehende Säcke (Tariftheil III, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1898) aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt.

Derselbe wird neben vielfachen Ermässigungen auch vereinzelte geringfügige Erhöhungen mit sich bringen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1902 in Kraft.

In den neuen Tarif sind zahlreiche ungarische Stationen mangels eines Verkehrsbedürfnisses nicht mehr aufgenommen, dagegen weitere deutsche Stationen einbezogen worden. Der Preis des neuen Tarifes beträgt 2,00 ℳ = 2,40 Kr. für das Stück.

München, den 11. März 1902. (755)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife für den Verkehr mit Oesterreich.

Im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande gelangt für den Verkehr mit Oesterreich mit Gültigkeit vom 1. April 1902, bezw. insoweit Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 ein neuer Tariftheil I, Abtheilung B, sowie ein neuer Tariftheil II, Heft 1 für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn (sowie der von der österr. Nordwestbahn betriebenen Kuttenberger Lokalbahn) und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der Stationen der Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorfer-Wr.-Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits zur Einführung.

Durch diese neuen Tarife werden aufgehoben bezw. ersetzt:

1. der Theil I, Abtheilung B vom 1. Juni 1890 (nur für den Verkehr mit Oesterreich)*);
2. der Theil II a, Heft 1 vom 1. Juni 1890;
3. der Theil II b vom 1. Juni 1890 (nur für den Verkehr mit Oesterreich)*);
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild und todtem Geflügel vom 1. September 1893;
5. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss und Eigelb vom 1. Oktober 1893;
6. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerberfett) in Fässern vom 1. Dezember 1893;
7. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von in Spezialwagen leer zurückgehenden Bierfässern vom 1. April 1894;
8. der Ausnahmetarif für die Beförde-

*) Für den Verkehr mit Ungarn bleibt dieser Tarif noch bis auf weiteres in Kraft.

rung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 20. September 1901 nebst den zu den angeführten Tarifen erschienenen Nachträgen.

Exemplare der neuen Tarife werden bei den betheiligten österreichischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von je 5 Kronen zu beziehen sein.

Wien, am 4. März 1902. (756)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Bretter von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach Horgen.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1902 gelangt für die Beförderung von Brettersendungen russischer Herkunft bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen der Frachtsatz von 352 Cts. pro 100 kg im Kartirungswege zur Anwendung.

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den obbezeichneten Verband maassgebend.

Hierdurch treten die in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" Nr. 58 vom 27. Juli 1901, sub Pos. 1905, und Nr. 97 vom 11. Dezember 1901, sub Pos. 3257, verlautbarten Kundmachungen ausser Kraft.

Wien, am 3. März 1902. (757)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 20. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangen für Sendungen von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 5 des obbezeichneten Tarifes nach der Station „Schloss=Holte" (K. E.-D. Münster) folgende Frachtsätze zur Einführung:

ab Podersam . . 1,51 ℳ } für
„ Rudig . . . 1,53 „ } 100 kg.

Wien, am 11. März 1902. (758)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Schlempekohle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach= Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz nach Smichow sowie umgekehrt	58 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Smichow sowie umgekehrt	53 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Smichow sowie umgekehrt	87 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 12. März 1902. (759)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages II zum gemeinschaftlichen Heft A vom 1. Februar 1898.

Am 1. April 1902 gelangt Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Heft A vom 1. Februar 1898 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, des Kilometerzeigers usw. enthält.

Insoweit der Nachtrag II höhere Distanzen enthält als der Haupttarif, finden dieselben erst vom 1. Juli 1902 an Anwendung.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. März 1902. (760)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien.

(Aufhebung des Tarifes Theil II.)

Mit 1. Mai 1902 wird der Tarif Theil II für den Güterverkehr zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und den Elbeumschlagsplätzen Schönpriesen=Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz andererseits vom 1. Juni 1895 sammt den Nachträgen I und II aufgehoben und tritt ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1902. (761)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Tarifwesen.

Am 10. März l. J. treten die unten verzeichneten Nachträge zum Lokalgütertarif in Kraft:

Nachtrag III zu Theil I, Preis 10 Bani;
Nachtrag IV zu Theil II, Preis 10 Bani. (762)

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Tariftheil IV, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 gelangt je ein Nachtrag I zum Tariftheil IV, Heft 1 und 2 vom 1. Mai 1900, enthaltend Aenderungen der Tarifbestimmungen, der Reexpeditions- und Tariftabellen etc. zur Einführung.

Für die neu einbezogenen Stationen Maishofen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Szatmár=gözfüresz und Felsö=Galla der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, welche im „Gemeinschaftlichen Hefte" vom 1. März 1900 vorläufig nicht aufgenommen sind, treten die nachstehenden Kilometerdistanzen und Zuschlagsfristen in Kraft:

Im Verkehre nach oder von den nebenbezeichneten Grenzpunkten	Bahnverwaltung	Fentsch Grenze Audun-le-Roman frontière		Amanweiler Grenze Batilly frontière		Novéant Grenze Pagny-s.-Moselle frontière		Chambreg Grenze Moncel frontière		Deutsch-Avricourt Grenze, Igney-Avricourt frontière		Alt-Münsterol Grenze, Petit-Croix frontière		Delle Grenze (frontière)	
		Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage	Kilometer	Zuschlagsfrist Frachtgut Tage
Maishofen . . .	K. K. St. B.	784	—	768	—	767	—	730	—	689	—	643	—	627	—
Szatmár=gözfürész	U. St. E.	1 634	$2\frac{1}{3}$	1 618	$2\frac{1}{3}$	1 617	$2\frac{1}{3}$	1 567	$2\frac{1}{3}$	1 526	$2\frac{1}{3}$	1 509	$2\frac{1}{3}$	1633	$2\frac{1}{3}$
Felsö=Galla . . .	U. St. E.	1 239	$2\frac{1}{2}$	1 223	$2\frac{1}{2}$	1 222	$2\frac{1}{2}$	1 172	$2\frac{1}{2}$	1 131	$2\frac{1}{2}$	1 114	$2\frac{1}{2}$	1238	$2\frac{1}{2}$

Exemplare der Nachträge I sind bei den betheiligten österreichischen bezw. ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. März 1902. (763)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. erfahren die Rückfahrkartenpreise zwischen Giessen einerseits und Hanau Ostbhf. andererseits über Frankfurt a/M. oder Friedberg-Windecken durch Herstellung der normalen Berechnung eine Preiserhöhung um 1,5 ℳ in I. Klasse, 1,2 ℳ in II. Klasse und 0,8 ℳ in III. Klasse.

Frankfurt a/M., den 11. März 1902. (764)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahn - Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 wird für beide Verkehrsrichtungen der Preis der wahlweise über die direkte Linie und über Bous gültigen Rückfahrkarten III. Kl. Burbach (Saar) und Völklingen einerseits und Hostenbach und Wadgassen andererseits sowie der einfachen Fahrkarten II. Klasse Burbach (Saar)-Hostenbach und Wadgassen um je 5 ₰ erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (765)

St. Johann-Saarbrücken, 13. März 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Verwaltung
zu Strassburg.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 18. April alten/1. Mai neuen Stils 1902 werden in dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, gültig vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils, die Fahrpreise I. Kl. für die russischen Strecken nach und von den Stationen Dwinsk, Kowno, Pskow, St. Petersburg und Wilna bei Benutzung des Nord-Expresszuges erhöht.

Nach und von den Stationen Minsk, Moskau (M. B. E.) und Smolensk tritt bei den Fahrpreisen der I. und II. Kl. für alle Züge und nach und von Moskau (Nic. E.) nur für letztere Wagenklasse ebenfalls eine Erhöhung ein.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 16. März 1902. (766)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. treten auf den Strecken St. Petersburg-Warschau, St. Petersburg-Wirballen, Moskau-Brest, Brest-Warschau und Moskau-Kursk-Sewastopol für einzelne Wagenklassen Erhöhungen der Fahrpreise ein, wodurch sich die Tarifsätze im französisch-belgisch-russischen und englisch-russischen Personenverkehr für die in Frage kommenden Verbindungen vertheuern. Die neuen Sätze sind bei unserem Verkehrsbüreau in Erfahrung zu bringen.

Cöln, den 8. März 1902. (767)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr zwischen der österreichischen und ungarischen Linie.

Am 1. Mai 1902 gelangt zu dem vom 1. Januar 1901 für den Transport von Personen, Reisegepäck und als Gepäck zu befördernden Hunden zwischen den Stationen der ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der österr. Linie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits gültigen Tarife der Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält geänderte Fahrpreise und Tarifbestimmungen für die ermässigten Touristen-Rückfahrkarten von Oderberg oder Teschen nach Poprád-Felka und Csorbató (Csorbasee.)

Dieser Nachtrag ist bei der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 16. März 1902. (768)

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personenverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif für den gleichen Verkehr vom 1. Mai 1899, sowie der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits vom 1. April 1898 mit Ausnahme des Verkehrs mit Basel S. B. B., sowie des Salonwagentarifs aufgehoben werden.

Hierdurch treten neben Ermässigungen auch Preiserhöhungen ein, worüber die unterzeichnete Direktion Auskunft ertheilt.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Mainz, den 15. März 1902. (769)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

---

4. Lieferfristen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Im Uebergangsverkehr mit den anschliessenden Staatsbahnen und darüber hinaus gelangt vom 1. Mai d. J. ab die Bestimmung, dass zu den bestimmungsmässigen Lieferfristen ein Zuschlag von einem Tage tritt, und dass die Lieferfrist an Sonn- und Festtagen, an denen eine Umladung von Gütern nicht stattfindet, ruht, zur Einführung.

Die Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist gemäss der Bestimmung zu I 3 ertheilt. (770J)

Nordhausen, den 12. März 1902.
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Oeffentliche Verdingung.
Umgehungsbahn Mainz.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der linksrheinischen Theilstrecke sind im ganzen oder in 2 Loosen zu vergeben, und zwar u. a.

		Loos I	Loos II
Erdarbeiten	cbm	256 000	714 000
Fundamentaushub	„	15 000	22 000
Spundwände	qm	3 700	4 700
Stampfbeton und Mauerwerk	cbm	16 200	26 000
Werksteine, Abdeckplatten etc.	cbm	350	320
Chaussirung und Pflasterung	qm	1 700	11 500

Die Verdingungsunterlagen einschliesslich Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen portofreie Einsendung von 15 ℳ in baar für jedes Loos, bezw. von 25 ℳ für beide Loose zusammen bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 3. April 1902,
Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 3. März 1902. (771)
Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an

1. Bürsten- und Klempnerwaaren,
2. Chemikalien, Droguen, Farben etc.,
3. Eisen, Eisenwaaren, Werkzeug und Geräthen,
4. Kohlen,
5. Holz und
6. Schmiermaterialien, als: Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Putzwolle, Seifen, Talg etc.

für das Rechnungsjahr 1902 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen zum Submissionstermin

für Loos 1 bis zum 22. März 1902,
für Loos 2 bis zum 24. März 1902,
für Loos 3 bis zum 25. März 1902,
für Loos 4 und 5 bis zum 26. März 1902,
für Loos 6 bis zum 27. März 1902,

Vormittags 10 Uhr, hierher einzureichen.

Persönliches Erscheinen der Submittenden erwünscht.

Angebotbogen und Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer II eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar bezogen werden.

Die Proben zu Loos 4 sind spätestens 5 Tage, für die übrigen Loose spätestens 3 Tage vor dem Verdingungstermin einzureichen.

Berlin, den 12. März 1902. (772)
Schöneberg, Colonnenstrasse 31.
Betriebsabtheilung der Militär-Eisenbahn.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines Ueberladekrahns von 15 000 kg Tragfähigkeit nach Normalblatt I 3 auf Bahnhof Graudenz am 5. April d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Bedingungen, Hauptabmessungen, Zeichnung nebst Angebotbogen sind gegen Einsendung von 75 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Danzig, den 10. März 1902. (773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 24. | 22. März 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die selbstthätige Blocksignaleinrichtung der Budapester elektr. Untergrundbahn.

Verjährung.

Nachrichten:

Deutschland: Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Preuss. Nebenbahnvorlage. — Petitionen in der Eisenbahnkommission des preuss. Herrenhauses. — Betriebssicherheit der Eisenbahnen. — Verbesserung der Stückgutbeförderung. — Benutzung preuss.-hess. Staatsbahn-Güterwagen auf Privatnebenbahnen. — Ueberführung der Beamten des Telegraphenmeisterdienstes in den Bahnmeisterdienst. — Hildesheim-Peiner Kreisbahn. — Kreis Oldenburger E. — Lokomotivbeschaffung für die bayer. Staatsbahnen. — Wagenbeschaffung in Bayern. — Verkehrseinnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Chemnitzthalbahn. — Badische Staatsbahnen.

Oesterreich: Die Fahrkartensteuer. — Betreten des Bahnkörpers durch manövrirende Truppen. — Böhmische Nordbahn. — Oberösterreichische Bahnprojekte. — Zusammenschluss der deutschen Südbahnaktionäre. — Bosnische Eisenbahnen.

Ungarn: Eisenbahnangelegenheiten im Jahre 1901. — Einnahmen elektr. Stadt- und Strassenbahnen im Jahre 1901. — Eissendungen vom Csorbasee. — Aenderung von Frachtbriefen.

Uebrige europäische Länder: Die Herstellung von Eisenbahnmaterial in Frankreich. — Splügenbahn. — Personenverkehr und Personentarife in England.

Fremde Welttheile: Die Eisenbahnlinie Ismaila-Port Said. — Eine neue englische Kolonialbahn in Njassaland. — Eisenbahn Swakopmund-Windhoek (Deutsch-Südwestafrika). — Jubiläum der Baldwin-Lokomotivwerke in Philadelphia. — Nicaragua hat gesiegt. — Tehuantepec-Eisenbahn.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die selbstthätige Blocksignaleinrichtung der Budapester elektrischen Untergrundbahn.

Von **Ludwig Kohlfürst.**

Wie zuvörderst erinnert werden möge, ist die am 2. Mai 1896 eröffnete, s. Zt. an dieser Stelle wiederholt erwähnte Untergrundbahn in Budapest durch die Firma Siemens & Halske für Rechnung der Budapester elektrischen Stadtbahn-Aktiengesellschaft ausgeführt worden. Diese Bahnlinie beginnt mitten im Stadtinnern zunächst des Donaukais unter der Redoutenstrasse und verläuft von hier bis zum Stadtwäldchen unterirdisch, zum Schlusse aber ein Stück hindurch oberirdisch, um in der Nähe des artesischen Brunnens im Stadtwäldchen zu endigen. Abgesehen von einem Betriebsgleis, das an der Endstelle abzweigt und zum Hauptbahnhof der Stadtbahn-Aktiengesellschaft bezw. zum Wagenschuppen in der Arenastrasse führt, hat die in Rede stehende doppelgleisige Linie eine Länge von 3,7 km mit 11 Haltestellen, von denen 9 unter dem Strassenpflaster liegen und 2 im Stadtwäldchen oberirdisch ausgeführt sind. Jedes der beiden Fahrgleise besitzt die normale Spurweite von 1 435 mm; die grösste Steigung beträgt 20 ‰ und der kleinste Halbmesser der Krümmungen 40 m. Aehnlich wie auf den Stadtbahnen in London und Newyork sowie auf der seit kurzem eröffneten Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn sind auch in Budapest die Haltestellen derart angeordnet, dass sich beiderseits des Doppelgleises je ein besonderer, 3 bis 8 m breiter und 24 bis 32 m langer Bahnsteig befindet, der in Uebereinstimmung mit dem nebenliegenden Gleis nur für eine Fahrrichtung bestimmt ist.

Die beiden Fahrgleise bestehen aus 115 mm hohen Breitfussschienen mit versetzten Stegen und Verblattstoss, von denen das laufende Meter 24,2 kg wiegt, und die auf eisernen, in einem besonders abgeschlossenen Kiesbett liegenden Querschwellen vermittelst Haarmann'scher Hakenplatten mit je einer Schraube befestigt sind. Es ist dies eine Oberbauanordnung, die nach den auch in Budapest bestätigten Erfahrungen eine nahezu stossfreie Fahrt gewährleistet und sich demgemäss für die Bequemlichkeit der Fahrgäste, namentlich der stehenden, wie für die Schonung der Fahrbetriebsmittel im gleichen Maasse günstig erweist. Letztere sind 11 m lange, 2,35 m breite, mit zwei Elektromotoren ausgerüstete Drehgestellwagen, welche 26 Sitz- und 14 Stehplätze enthalten und ein Eigengewicht von 15 t besitzen. Es können gleichzeitig 14 Züge oder Einzelwagen in Dienst gesetzt werden, in welchem Falle sich ein Zweiminutenverkehr ergibt. Im Durchschnitte befördert die Bahn täglich 7 000 Personen; bei regster Inanspruchnahme sind bisher 35 000 Fahrgäste im Tage befördert worden.

Gleich gelegentlich der Konzessionsertheilung war seitens der Eisenbahnaufsichtsbehörden die Bestimmung getroffen worden, dass die Wagen oder Züge auf der Untergrundbahn nur in Stationsabständen verkehren dürfen, d. h. dass sie sich in keinen geringeren Raumabständen folgen dürfen, als die Länge des betreffenden Streckenabschnittes von einer Haltestelle bis zur nächsten beträgt. Zu diesem Ende wurde die ganze Linie durch Siemens & Halske mit einer selbstthätigen elektrischen Blocksignaleinrichtung ausgestattet, deren Stromlaufanordnung Abb. 1 ersehen lässt. Die einzelnen Blocksignalposten befinden sich an den Enden der Haltestellen und sind weiss oder roth leuchtende, an den Stirnwänden der Bahnsteige angebrachte Doppellampen, welche den Wagenlenkern als Ausfahrtsignal gelten, indem aus der Farbe dieses Lichtsignals hervorgeht, ob die vorausliegende Strecke besetzt oder nicht besetzt bezw. ob die Weiterfahrt verboten oder erlaubt ist. Ein Wagen oder Zug darf demgemäss seine Fahrt von jeder Haltestelle aus nur dann fortsetzen, wenn das Blocksignal weisses Licht zeigt. Zunächst jeder solcher Blocksignalstelle befindet sich neben dem Gleis ein Streckenstromschalter, Abb. 2, dessen Druckhebel von einem an dem letzten Radlager jedes Motorwagens angebrachten Bügel bei der Vorbeifahrt niedergedrückt wird, wodurch die Umwandlung des weissen Lichtes am Blocksignal in roth erfolgt, gleichzeitig aber auch in der rückwärtsliegenden Haltestelle das bis zu diesem Augenblicke bestandene Fahrverbot

aufgehoben, d. h. das rothe Licht am Ausfahrtsignal in weiss umgeändert wird, so dass nunmehr wieder ein Folgezug nachrücken kann. Zwei an jeder Haltestelle angebrachte Vormeldesignale, welche das jeweilige Signalzeichen der Ausfahrtsignale der beiden Nachbarhaltestellen gleichfarbig wiederholen, lassen den Wärter der Haltestelle fortlaufend ersehen, ob ein Zug in Annäherung begriffen bezw. ob das Gleis auf der Seite der eintreffenden Züge besetzt ist oder nicht. Für die abgefahrenen Züge sind jedoch Rückmelder, da ja auch der Stationswärter das Ausfahrtsignal beobachten kann, nicht vorhanden.

Die sämmtlichen aus je zwei parallelgeschalteten weissen und zwei parallelgeschalteten rothen Glühlichtlampen bestehenden Blocksignale (Ausfahrtsignale) und Vormelder (Wiederholungssignale) werden aus der allgemeinen Beleuchtungsanlage der Untergrundbahn gespeist und bedürfen ausser den in Abb. 1 ersichtlich gemachten Anschlussdrähten zu den Speiseleitungen L_1 und L_2 der besagten Beleuchtungsanlage keiner besonderen Stromzuführungen. Zur Bewerkstelligung der Blockung nebst Vormeldung einerseits sowie der Entblockung andererseits sind jedoch zwischen je zwei Blockstellen noch zwei besondere Leitungen l_1 und l_2 nothwendig. Abb. 1 lässt bei *A* die Einrichtung der Anfangstation (Anfangsblock), bei S_1 und S_2 jene der Mittelstationen (Streckenblocks), welche natürlich in allen übrigen Zwischenhaltestellen die gleiche ist, und bei *E* die Anordnung der Endstation (Endblock) ersehen. Selbstverständlich entspricht die in Abb. 1 dargestellte Anordnung nur einem Gleise, d. h. einer Fahrrichtung, während für das zweite Gleis dieselbe Signaleinrichtung und die gleichen Leitungen nochmals vorhanden sind, jedoch in verkehrter bezw. symmetrischer Reihenfolge. Lediglich die beiden Speiseleitungen L_1 und L_2 bleiben für beide Gleiseinrichtungen in gemeinsamer Benutzung.

Hinsichtlich jeder der beiden Fahrrichtungen besteht die Blockeinrichtung in der Anfangsstation nur aus dem Blocksignal (Ausfahrtsignal) und aus dem Radtaster, der als Stromwechsler zu wirken hat, aber einfacher angeordnet ist als jener an den Streckenblockstellen. In den letzteren (S_1 und S_2) befinden sich das Wiederholungssignal (Vormelder) zur rückliegenden Blockstelle, dann das Blocksignal für den vorausliegenden Blockabschnitt und der Radtaster, welcher als dreifacher Stromwechsler eingerichtet ist. Ausserdem ist zu Händen des Haltestellenwärters auch noch ein Nothumschalter vorhanden, der für gewöhnlich unter strengem Verschlusse steht und nur für den Fall in Gebrauch genommen werden darf, dass das Gleis wegen Unbrauchbarkeit des zweiten Gleises von Zügen aus beiden Richtungen befahren werden muss.

An der Hand des in Abb. 1 ersichtlich gemachten Stromlaufschemas lässt sich der Signalisirungsvorgang, wie er sich für jeden einzelnen Zug abwickelt, leicht verfolgen: Bevor der erste Zug die Anfangstation *A* verlässt, werden alle Block-

Abb. 1.

Abb. 2.

signale ebenso wie die sämmtlichen Wiederholungssignale weisses Licht zeigen, weil die Stromkreise der rothen Lampen nur an einem, nämlich an dem negativen Pol des Lichtstromes, d. i. bei L_2, Anschluss haben, letztere demnach nicht brennen können, während die weissen Lampen richtig unter Strom gesetzt sind. Es ist also — um das Verhältniss des ersten Blockabschnittes als Beispiel näher zu verfolgen — vor Abgang des ersten Zuges die Zweigleitung l_1 in A von L_1 über 1, a des Radtasters, und in S_1 über c, 4, 8, 6 und d zur Leitung L_2 angeschlossen; demgemäss werden die weissen Lampen im Blocksignal des Postens A und im Vormelder des Postens S_1 brennen. Hingegen schliesst die Leitung l_2 der rothen Lampen in A über 2, b an L_2 und in S über c, 4, 8, 6 und d wieder an L_2 an, weshalb diese Lampen keinen Lichtstrom erhalten und also auch nicht brennen können. Dasselbe Verhältniss obwaltet in allen übrigen Blockabschnitten.

Fährt nunmehr ein Zug in den Abschnitt $A\,S_1$ ein, so bethätigt er den Radtaster derart, dass die drei Schalthebel a, b, c nach rechts gebracht werden, wodurch a von 1 auf 2, b von 2 auf 3 und c von 4 auf 5 gelangt. Infolge dieser Aenderung der Stromwege im Radtaster ist die Linie der weissen Lampen in A an L_2 und die der rothen Lampen an L_1 angeschlossen worden, d. h. die erstgenannten Lampen sind ausser Strom, dafür die rothen unter Strom gesetzt worden und der in den Abschnitt $A\,S_1$ eingefahrene Zug hat sich mithin durch das Haltsignal an der Blockstelle A gedeckt, welcher Umstand gleichzeitig durch Umwandlung des weissen Lichtes in roth am Wiederholungssignal in S_1 ersichtlich gemacht wird. Verlässt dann der ins Auge gefasste Zug diese nächste Blockstelle, so legt er beim Ueberfahren des Radtasters die drei Schalthebel daselbst wieder in derselben Weise um, wie dies vorhin in A geschehen ist; demzufolge erlischt zuvörderst das weisse Licht im Blocksignal S_1 und im Wiederholungssignal in S_2, wogegen an diesen Signalen das rothe Licht erscheint, um den in den Abschnitt $S_1\,S_2$ eingefahrenen Zug zu decken und vorzumelden. Dieser Wechsel der Signalzeichen vollzieht sich, weil in S_1 die Schaltkurbel a auf 2 und b auf 3 gelegt worden ist; da aber gleichzeitig auch c von 4 auf 5 gebracht wurde, so hat sich auch in A ein Signalwechsel vollzogen, denn die Leitung l_2 des Abschnittes $A\,S_1$ ist nunmehr sowohl in A über b, 3 als in S_1 über c, 5, 7 und e an die Speiseleitung L_1 angeschlossen, so dass die rothen Lampen keinen Strom mehr erhalten, wogegen l_1 in A über a und 2 an L_2 und in S_1 über c, 5, 7 und e an L_1 anschliesst, daher unter Strom steht. Durch die Bethätigung des Radtasters in S_1 wurde also nicht nur die Deckung und Vormeldung des in $S_1\,S_2$ einfahrenden Zuges vollzogen, sondern gleichzeitig auch das nunmehr gegenstandslos gewordene Fahrverbot in der rückliegenden Haltestelle aufgehoben. Dieses Blocken, Vormelden und Entblocken vollzieht sich ersichtlichermaassen in ganz gleicher Weise an allen übrigen Haltestellen bis auf die Endstation E, wo durch die Bethätigung des Radtasters eben nur nach rückwärts entblockt, aber keine Blockung oder Vormeldung mehr vollzogen wird, weshalb hier auch nur mehr ein einziger Hebel des Streckenstromschalters in Wirksamkeit zu treten braucht.

Ein nächster Zug, welcher von der Ausgangsstation A aus dem zuerst abgegangenen nachfolgt, wird infolge der vorhin betrachteten Vorgänge an allen Blockstellen wieder weisses Licht antreffen, findet jedoch sämmtliche Radtaster nicht in der in Abb. 1 ersichtlich gemachten Kontaktlage, sondern in der zweiten Schaltstellung vor. Wenn er also in den Blockabschnitt $A\,S_1$ einfährt, bringt er bei der Bethätigung des Radtasters die Schalthebel a und b wieder in die Ursprungslage, wie sie Abb. 1 zeigt, zurück. Dadurch wird die Leitung l_1 in A über a, 1 an L_1 angeschlossen, während in S_1 über c, 5, 7 und e gleichfalls der Anschluss zu L_1 besteht; demgemäss erlöschen die weissen Lichter, wogegen das rothe Licht aufleuchtet, weil l_2, welche Leitung in S_1 über c, 5, 7 und e an L_1 anschliesst, in A über b und 2 an L_2 angeschlossen wurde. Der eingefahrene zweite Zug hat sich ersichtlichermaassen ebenso gedeckt wie der erste und wird in derselben Weise auch an den Streckenblockstellen die mit der Vormeldung verbundene Deckung und Entblockung durchführen, lediglich mit dem Unterschiede, dass sich diese Vorgänge unter anderen Polanschlüssen abwickeln als beim ersten Zuge. Der dritte und jeder weitere ungerade Folgezug wird übrigens den selbstthätigen Betrieb der Blocksignaleinrichtung, auch was die Polanschlüsse in den Radtastern anbelangt, wieder genau so bewerkstelligen wie der erste Zug, ebenso wie alle Züge der geraden Zahlenfolge übereinstimmend dieselben Signalgebungen mit den entgegengesetzten Polanschlüssen durchführen.

Was die Anordnung der Streckenstromschalter (Radtaster) anbelangt, so ist das blecherne Untergestell dieser Vorrichtung, wie Abb. 2 ersehen lässt, an zwei einander zunächstliegenden Querschwellen q_1 und q_2 des Oberbaues mit je einem Schraubenbolzen befestigt. Der um einen Zapfen x_1 drehbare Druckhebel h liegt parallel zum Gleis, 454 mm von der inneren Kante des nächsten Schienenstranges entfernt; diesem Abstande entspricht also auch der am Motorwagen angebrachte Ausleger, welcher an seinem freien, waagerechten Ende x die Rolle y trägt, deren Aufgabe es ist, den durch die Feder f vermittelst des Winkelhebels $w_1\,w_2$ und der Gelenkstange g für gewöhnlich auf eine Höhe von 20 mm über Schienenoberkante gehobenen Hebel h niederzudrücken. In der That schiebt die Rolle, wenn ein Motorwagen den Radtaster überfährt, den Druckhebel h etwa 40 mm nach abwärts, wobei der mit einem Mitnehmer auf die Achse des eigentlichen Stromschalters einwirkende Winkelhebel $w_1\,w_2$ diese Achse genau um einen Winkel von 90° (in der Richtung des Uhrzeigerlaufes) weiterdreht. Ist der Motorwagen bezw. die Bügelrolle r an h vorbeigelangt, so hat die Feder f den Druckhebel mit allen seinen Theilen wieder in die gewöhnliche Ruhelage zurückgehoben, wogegen die Umschalterachse in der durch den Antrieb des Winkelhebels $w_1\,w_2$ erworbenen Stellung verharrt, bis sie bei der nächsten Bethätigung des Radtasters neuerlich um eine Vierteldrehung weiterrückt usw.

Die in Abb. 3, a und b, für sich dargestellte Umschalterachse ist ein vierseitiges Prisma aus nichtleitendem Stoffe, in dessen Seitenflächen metallische Spangen $i_1\,i_2$ eingesetzt sind, während die zu den Lampen der Blocksignaleinrichtung führenden Anschlussleitungen sowie auch die beiderlei Polanschlüsse

Abb. 3.

zur Speiseleitung der Beleuchtungsanlage mit Bürsten B_3 bezw. B_2 und B_1 in Verbindung stehen, welche die Metallspangen kräftig federnd berühren. Bei der Achsenlage Abb. 3, a ist die Signallampenleitung durch i_1 mit dem negativen Lichtstromanschluss, bei der Lage Abb. 3 b, d. i. nach einer Achsendrehung von 90°, durch i_2 mit dem positiven Lichstromanschluss in leitende Verbindung gebracht; die dritte Prismenseite, welche bei einer drittnächsten Bethätigung des Radtasters an die Reihe kommt, gleicht hinsichtlich der Spangenanordnung wieder genau der ersten und die vierte der zweiten. Die in Abb. 3, a und b dargestellte Form reicht in dieser Einfachheit allerdings nur für die Radtaster der Endstationen aus, während sie für die Radtaster der Anfangsstationen zweimal und für jene an den Streckenblockposten dreifach vorhanden sein muss; natürlich nur auf einer einzigen, vierkantigen Welle $v\,v$. Diese eigentliche Schaltvorrichtung befindet sich in einem besonderen

staubdichten Verschlussgehäuse; ausserdem ist aber auch der ganze Radtaster von einem Blechkasten geschützt, aus dem nur der Druckhebel so weit hervorragt, als es sein Gang erforderlich macht.

Für den Fall, dass im Betriebe der selbstthätigen Blocksignaleinrichtung irgendwie eine Störung eintreten würde, besteht auf der Budapester Untergrundbahn die Bestimmung, dass dann ein Zugmeldedienst auf der die sämmtlichen Haltestellen verbindenden Fernsprechlinie platzzugreifen hat, um auf diesem Wege die räumliche Trennung der Züge auf Stationsentfernungen durchzuführen.

Es bleibt schliesslich hinsichtlich der oben geschilderten selbstthätigen Blocksignaleinrichtung, die seit der Eröffnung der Untergrundbahn in tadellosem Betriebe steht, noch hervorzuheben, dass sie, wie die mehrjährige Erfahrung beweist, für ihren besonderen Anwendungsfall vollkommen genügt, weil einerseits die Signale, da sie sich lediglich auf bewachten Haltestellen befinden, auch von den Stationsbediensteten mit beobachtet und unausgesetzt überwacht werden, und weil andererseits die Züge doch nur geringes Gewicht und mässige Fahrgeschwindigkeiten, dafür aber um so wirksamere Bremsmittel besitzen. Dank diesen letztangeführten günstigen Umständen bietet auf derartigen Kleinbahnen schon das Schlusssignal der Züge — namentlich im Bereiche der Haltestellen — eine wirksame Deckung gegen nachfahrende Züge, so dass bekanntlich in vielen Fällen lediglich damit das Auslangen gefunden wird. Um wie viel sicherer, strammer und ordnungsmässiger sich aber der Verkehr unter dem Schutze einer Einrichtung abwickeln lässt, wie die obige, liegt auf der Hand, wenngleich die Signalanlage keine jener sonstigen Abhängigkeiten aufweist, welche auf schwereren Bahnen gefordert werden müssen. Immerhin leistet diese Siemens & Halske'sche Anordnung für die Befriedigung der bescheidenen Ansprüche von Eisenbahnen, bei denen die äussersten Fahrgeschwindigkeiten etwa über 20 km/Std. nicht hinausgehen, genau dasselbe, wie manche anderen selbstthätigen Blocksignaleinrichtungen, vor denen die erstere den werthvollen Vorzug grösster Einfachheit voraus hat.

Verjährung.

Eine Rechtsskizze von **W. Coermann**, Amtsrichter in Mülhausen i/E.

Zu den vielen Neuerungen, welche die Jahrhundertwende dem deutschen Recht gebracht hat, gehört die Vereinheitlichung der Bestimmungen über die Verjährung, d. h. den Rechtsverlust durch Ablauf einer bestimmten Zeit der Nichtgeltendmachung. Wenige Wochen vor dem letzten Jahresschluss haben die Tagesblätter allenthalben mit mehr oder weniger Sachkenntniss und -Verständniss auf die mit ihm beginnenden zahlreichen Verjährungen hingewiesen. So einfach, wie es danach den Anschein haben könnte, sind jedoch die Bestimmungen nicht, und neben denen, welche das Bürgerliche Gesetzbuch aufstellt, gibt es immerhin noch eine Reihe anderer, die für die Verkehrsanstalten eine nicht geringere Bedeutung haben.

Der Vielseitigkeit des heutigen Verkehrslebens entspricht die Mannigfaltigkeit der es beherrschenden Rechtssätze. Neben den Sondervorschriften für die Verkehrsanstalten verdienen zahlreiche allgemeine, von der Eigenartigkeit des Verkehrs unabhängige Rechtsvorschriften gleiche Beachtung; es sei nur an die Lieferungs- und Dienstverträge erinnert. Es ist ein Verdienst des neuen Bürgerlichen Gesetzbuchs, dass es nicht nur die Fristen eines sehr grossen Theiles dieser Verjährungen, sondern auch die Grundsätze allgemein geregelt hat, nach welchen eine Verjährung als gehemmt oder als unterbrochen angesehen werden muss. Letztere sind um so wichtiger, als sie auch die meisten sonderrechtlichen Verjährungsvorschriften beherrschen.

Die Verjährungsfrist beginnt ihren Lauf mit der Fälligkeit der Forderung. Wann diese eintritt, hängt von dem Vertrage ab, von der Abrede, ob Vorauszahlung, Zahlung in Terminen während oder nach Beendigung des Geschäfts, nach gewissen Bedingungen oder einem bestimmten Zeitablauf zu erfolgen hat. Eine Erschwerung der Verjährungsbedingungen, besonders durch Ausdehnung der Frist, ist jedoch nichtig, während andererseits Erleichterungen, z. B. Fristverkürzungen, zugelassen sind. §§ 198 f., 225 B. G.-B. Abgesehen von einigen gesetzlichen Ausnahmen, welche bei den von ihnen betroffenen Rechtsgeschäften zu erwähnen sein werden, kennt das Bürgerliche Gesetzbuch als Erstreckungsmittel der Verjährung nur deren Hemmung sowie deren Verjährung. Jeder andere Grund der Nichtgeltendmachung eines Rechts bleibt auf den Fristlauf ohne Einfluss. Es ist ein weit verbreiteter Irrthum, dass die Verjährung nicht gegen den verschwundenen Schuldner laufe. Das Nichtbekanntsein seiner Adresse hindert die gerichtliche Geltendmachung des Rechts nicht, der Mangel jener wird durch die öffentliche Zustellung ersetzt.

Als Hemmung bezeichnet das Bürgerliche Gesetzbuch das zeitweilige Aufhören des Laufes einer Verjährungsfrist. Nach Beseitigung des Hemmnisses läuft die angefangene Frist so weiter, als wenn eine Störung überhaupt nicht eingetreten wäre. §§ 202, 205 B. G.-B. Gesetzliche Hemmungsgründe sind insbesondere:

1. die Stundung der Forderung durch den Gläubiger,
2. das Recht des Schuldners, vorübergehend die Zahlung zu verzögern, z. B. bis zur Nachholung einer Ergänzung oder Ausbesserung. §§ 202, 639 Abs. 2 B. G.-B.

Bei der Unterbrechung ist die abgelaufene Zeit für die Verjährungsfrist verloren, von der Beseitigung der Unterbrechung beginnt jedoch die gesetzliche Frist von neuem an zu laufen. Von den Unterbrechungsgründen kommen hier die nachstehenden in Betracht (§§ 208 ff. B. G.-B.):

1. Die Anerkennung der Schuld dem Berechtigten gegenüber durch Abschlags- oder Zinszahlung, Sicherheitsleistung oder in irgend einer anderen, selbst nicht ausdrücklichen Weise.
2. Die Klageerhebung. Einfache Mahnung, selbst durch eingeschriebenen Brief oder Zustellung durch Gerichtsvollzieher (sommation), genügt nicht. Der Klageerhebung steht gleich:
   a) die Zustellung des Zahlungsbefehls,
   b) die Anmeldung der Forderung im Konkurse,
   c) die Aufrechnung des Anspruchs in einem schwebenden Prozesse,
   d) die Streitverkündung in dem Prozesse, von dessen Ausgang der Anspruch abhängt, und
   e) die Vornahme einer Vollstreckungshandlung bezw. der Antrag auf Zwangsvollstreckung.

Der neue Fristenlauf beginnt nach Beendigung des Prozesses, wenn dieser ruht, nach der letzten Prozesshandlung. Einige hier weniger bedeutsame Folgen enthalten die §§ 212 bis 216 B. G.-B.

Die regelmässige Verjährungsfrist beträgt 30 Jahre. § 195 B. G.-B. Gerade für das Verkehrswesen ist diese Vorschrift durch zahlreiche Sonderbestimmungen abgeändert, mithin nahezu bedeutungslos. Bei den einzelnen Rechtserscheinungen sind die maassgebenden Fristen so verschieden, dass sie nur im Zusammenhang mit ihnen zweckmässig festgestellt werden können. Es kann nun nicht Aufgabe dieser Skizze sein, alle bei den Verkehrsanstalten möglichen Rechtsgeschäfte einer Prüfung in fraglicher Richtung zu unterziehen, die Beschränkung auf die wichtigsten Erscheinungsformen dürften dem Bedürfnisse der Praxis genügen.

Von den Verkehrsanstalten seien hier nur deren bedeutsamste, die Eisenbahnen, beachtet.

1. Forderungen der Bahnverwaltung.

a) Die Ansprüche der Bahn für Fahrgeld, Fracht, Nebengebühren und Auslagen, insbesondere Zollvorschüsse, werden längstens mit Beendigung der Beförderung, für Personenfahrgeld mit deren Beginn, für Auslagen mit dem Tage ihrer Zahlung fällig. Sie unterliegen der zweijährigen Verjährungsfrist von dem Ablaufe desjenigen Jahres ab, in dem die Fälligkeit eingetreten ist. § 196 Nr. 3 B. G.-B. Für die Forderungen an Fracht oder Nebengebühren ist jedoch im inländischen Frachtrecht durch § 470 des H.-G.-B. und § 61 Abs. 5 der V.-O., im internationalen durch Art. 12 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr insofern eine Beschränkung eingetreten, als diejenigen auf Nachzahlung zu wenig erhobener Beträge binnen Jahresfrist nach dem Zahlungstage durch Verjährung erlöschen. Während für die Unterbrechung dieser Verjährung die oben erörterten allgemeinen Vorschriften gelten, wird für ihre Hemmung bestimmt, dass

sie durch schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Bahn eintritt. Diese Hemmung findet mit dem schriftlichen Bescheid und der Rückgabe der Beweisstücke ihr Ende. Ein weiteres Gesuch bewirkt eine zweite Hemmung nicht.

b) Ansprüche der Bahn aus nothwendigen Ausbesserungen der Frachtgüter, welche eine Folge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit sind, unterliegen denselben Vorschriften wie die zu a) erwähnten Auslagen. Ist der Schaden durch andere Frachtgüter oder mit Verschulden der Bahnbediensteten verursacht, so steht der Bahn überhaupt kein Ersatzanspruch zu, sofern nicht ein Rückgriffsrecht gegen den Auflieferer eines schadenverursachenden anderen Transportguts begründet ist. § 60 Abs. 2 der V.-O., Art. 11 des Int. Ueb.

c) Die Eisenbahnfrachtgesetzgebung enthält zum Schutze der Bahn- und der anderen Frachtgüter eine Reihe von Sicherungsvorschriften, in denen sie bestimmte Güter von der Beförderung ganz ausschliesst, andere nur bedingungsweise zulässt, bei anderen besondere Verpackung als erforderlich bezeichnet usw. Die Verletzung dieser Vorschriften enthält ebenso ein Verschulden des Absenders wie die Aufgabe eines Guts von besonderer Gefährlichkeit, dessen nicht erkennbare Gefahren verschwiegen werden. Verursacht diese Eigenschaft einen Schaden an Bahneigenthum oder Beförderungsgut, ohne dass in der Behandlung der Sendung durch die Bahn ein Verschulden liegt, so haftet der Absender der Bahn für jenen gemäss § 823 Abs. 2 B. G.-B., in dessen Sinn die Verkehrsordnung und das Internationale Uebereinkommen als Gesetz anzusehen sind. Diese Haftung verjährt in 3 Jahren von dem Zeitpunkte an, in welchem die Bahnverwaltung von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntniss erlangt, § 852 B. G.-B., d. h. von der Feststellung des Schadens.

d) Gleiche Grundsätze gelten für alle diejenigen Schadenersatzforderungen, welche der Bahn sonst gegen Dritte zustehen, z. B. für fahrlässige Beschädigungen durch irgend eine Person.

e) Besondere Abgaben an die Eisenbahn führen die §§ 21, 54 der V.-O. ein. Der Zuschlag von 1 bezw. 6 *M*, welchen § 21 verhängt, kann als rein civilrechtliche Vertragsbedingung, die dem Fahrgast ein Wahlrecht einräumt, nicht angesehen werden, da er nicht die Benutzung der Bahn ohne Vorauslösung einer Fahrkarte gegen dessen Zahlung freistellt, vielmehr lediglich dem Verbote, die Züge ohne Fahrkarte zu besteigen, besonderen Nachdruck verleihen soll. Vergl. Entscheidung des deutschen Reichsgerichts vom 20. Juni 1881 (Entsch. Samml. f. Strafsachen, Bd. IV S. 295). Aehnlich gehört der „Frachtzuschlag" des § 53 der V.-O. nicht zu den Forderungen der Bahn für Fracht, Nebengebühren und Auslagen und unterliegt daher nicht der Verjährung des § 61 Abs. 5 ebenda. Wenn auch die Verkehrsordnung zur Rechtsnorm erhoben ist, deren Rechtssätze die freie Vereinbarung der Bahn mit dem Auflieferer beschränken, die Abgaben der §§ 21, 53 V.-O. mitbin nicht als reine Vertragsstrafen bezeichnet werden können, so haben sie trotz des Ausschlusses des freien Vertragsschlusses sowie der Ausmerzung der „Konventionalstrafe" doch deren Natur nicht verloren. Entsch. d. d. Reichsger. 10. Oktober 1900 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abhandl. Bd. XVIII S. 11). Sie machen die Zuwiderhandlungen des Reisenden bezw. Auflieferers zu verschuldet unerlaubten im Sinne des § 823 B. G.-B. und verjähren daher nach § 852 B. G.-B. in drei Jahren von der Feststellung der Zuwiderhandlung ab.

2. Forderungen gegen die Bahn.

a) Den zeitlich begrenztesten Anspruch gegen die Bahn geben die Fahrkarten; ihre Wirksamkeit hört nach Maassgabe der Tarife meist schon mit einem Tage auf.

b) Der Schadenersatzanspruch bei Verlust von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, geht unter, wenn es nicht binnen 8 Tagen nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben ist, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. § 34 V.-O. Von dem späteren Wiederauffinden muss die Bahn den Berechtigten unverzüglich benachrichtigen. Des letzteren Recht auf nachträgliche Auslieferung erlischt 30 Tage nach Eingang der Nachricht.

c) Die Eisenbahngepäckträger gehören nur insoweit zu den Leuten der Eisenbahn im Sinne des § 458 H.-G.-B., § 9 V.-O., als diese sich ihrer zur Ausführung der Beförderung bedient, z. B. bei Verbringung der Gepäckstücke vom Gepäckraum in die Züge. Bei dieser Thätigkeit haftet die Bahn unmittelbar neben ihnen für den von ihnen verursachten Schaden. Die Ersatzforderung verjährt in drei Jahren. § 37 V.-O. hat dieselbe Haftung und Verjährung für diejenigen Handlungen der Gepäckträger begründet, welche sie auf Anordnung der Reisenden ausführen, z. B. das Verbringen des Gepäcks vom Gepäckraum in eine Droschke, wenn sie dabei schuldhafterweise einen Schaden verursachen.

d) Bei der Aufbewahrung des Handgepäcks hat die Eisenbahn die rechtliche Stellung der Verwahrerin. Tritt daselbst eine Beschädigung des Gepäcks durch ein Verschulden der Bahn oder ihrer Angestellten ein, z. B. durch unvorsichtiges Zusammenpacken mit anderen Gepäckstücken, so haftet die Bahn unmittelbar neben dem Thäter. Während aber die Haftung des letzteren 3 Jahre währt (§§ 823, 852 B. G.-B.), ist diejenige der Bahn auf ein Jahr nach der Auslieferung bezw. Anzeige von dem Verlust beschränkt. § 423 H.-G.-B.

e) Forderungen, welche aus der schuldhaften Beschädigung des Guts in der Zeit der einstweiligen Verwahrung vor Beginn der Beförderung oder nach Ablauf der Abholungsfrist des angekommenen Guts entstehen, unterliegen der einjährigen Verjährung des § 423 H.-G.-B. Vergl. § 69 V.-O.

f) Ansprüche gegen die Bahn auf Rückerstattung zu viel bezahlter Fracht oder Gebühren verjähren in einem Jahre nach dem Zahlungstage. Diese Verjährung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Bei abschlägigem Bescheid setzt sich der Fristenlauf von dem Tage an fort, an welchem der Bescheid schriftlich bekannt gegeben ist und die Beweisstücke zurückerstattet sind. Weitere Gesuche bewirken keine Hemmung der Verjährung mehr. § 61 V.-O.

g) Bei Wiederauffinden verlorenen Frachtguts verjährt des Berechtigten Auslieferungsanspruch binnen 30 Tagen nach erhaltener Nachricht. § 470 H-G.-B., § 82 V.-O.

h) Die Ansprüche gegen die Bahn wegen Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Guts während der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung verjähren

α) bei deren vorsätzlicher Herbeiführung durch die Bahnverwaltung oder ihre Angestellten in drei Jahren, § 852 B. G.-B.,
β) sonst in einem Jahre.

Die Frist beginnt bei Verlust mit Ablauf desjenigen Tages, an dem die Ablieferung hätte erfolgen müssen, bei Verspätung mit Ablauf der Lieferfrist. Für die Hemmung gelten dieselben Vorschriften wie bezüglich der Nach- und Rückforderungen, für die Verjährungsunterbrechung die allgemeinen Regeln. § 91 V.-O. Auch nach Eintritt der Verjährung ist eine Aufrechnung mit diesen Forderungen möglich, wenn sie vor dem Eintritt jener angemeldet sind oder ihretwegen eine Beweisaufnahme stattgefunden hat.

i) Soweit nicht die vorstehenden Bestimmungen Platz greifen, ist die Haftpflicht der Bahn an ein Verschulden ihrerseits oder ihrer Leute gebunden. Wann ein solches vorliegt, lässt sich nicht allgemein angeben. Voraussetzung ist die Missachtung einer nach Sachlage gebotenen Sorgfalt, d. i. eine Fahrlässigkeit, § 276 B. G.-B. Die aus dieser folgende Ersatzpflicht der Bahn unterliegt der dreijährigen Verjährung des § 852 B. G.-B., mag der Schaden Beförderungs- oder anderes Gut, Verpackung oder Bekleidung eines Reisenden oder eines Dritten betreffen.

k) Täglich schliessen die Bahnen zahlreiche Dienst- und Lieferungsverträge ab, welche Forderungen gegen sie begründen. Diese Forderungen der Kaufleute, Fabrikanten, Handwerker, Kunstgewerbetreibenden, der Arbeiter, der Aerzte und Pflegeanstalten, welche die Bahn für ihre Angestellten nach Vertrag in Anspruch nimmt, verjähren in zwei Jahren nach Ablauf desjenigen Jahres, in dem die Zahlung durch die Bahn zu leisten war. Bei Besoldungen, Wartegeldern, Ruhegehältern und anderen Renten, insbesondere der Beamten, tritt die Verjährung erst vier Jahre nach Ablauf des jeweiligen Fälligkeitsjahres ein. §§ 196 f. B. G.-B.

l) Für Entschädigungsforderungen aus Verletzung von Menschen und deren Verjährung gelten im allgemeinen dieselben Bestimmungen wie bei Sachbeschädigung. Es kommt mithin grundsätzlich die dreijährige Verjährungsfrist des § 852 B. G.-B. zur Anwendung.

Die sozialen Schutzbestrebungen der modernen Versicherungsgesetzgebung und ihres Vorläufers, des Haftpflichtgesetzes, haben indessen für die Mehrzahl der praktischen Fälle die Frist auf zwei Jahre herabgedrückt. Für die Beamten der Reichseisenbahnverwaltung ist dies — stets einen Betriebsunfall vorausgesetzt — durch § 8 des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901, für die der Kranken- und Unfallversicherung unterstehenden Arbeiter und Beamten aller Bahnbetriebe durch § 56 des Kranken- und §§ 59, 65 d des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes, allgemein für alle Forderungen gegen die Bahn aus Betriebsunfällen durch § 8 des Haftpflichtgesetzes in der geänderten Fassung des Art. 42 d. Einf.-Ges. z. B. G.-B. bestimmt.

3. Strafrechtliche Verjährung.

Aus den Vorschriften des Reichsstrafrechts betreffen eine Reihe von Paragraphen des Strafgesetzbuchs sowie der § 62 der Betriebsordnung als Sonderbestimmungen das Eisenbahnwesen. Die Unterbrechung der Verjährung mit den Folgen der civilrechtlichen geschieht nur durch eine wegen derselben That gegen den Thäter gerichtete richterliche Handlung. Maassnahmen der Staatsanwaltschaft und Polizeibehörden sind auf den Lauf der Verjährungsfrist ohne Einfluss. Der civilrechtlichen

Hemmung entspricht das Ruhen der Verjährung so lange, als auf Grund gesetzlicher Vorschrift die Strafverfolgung nicht begonnen oder nicht fortgesetzt werden kann. §§ 68, 69 St.-G.-B. Die in Frage kommenden Vorschriften des Strafgesetzbuchs und die von einander abweichenden Fristen der Strafverfolgung und Strafvollstreckung sind die nachstehenden:

Strafgesetzbuch	Strafverfolgung	Strafvollstreckung
	verjährt in	
§ 90 Zerstören von Eisenbahnen zum Vortheil des Feindes	20 Jahren	30 Jahren
§ 123 Hausfriedensbruch	3 „	5 „
bei Betheiligung mehrerer	5 „	5 „
§ 243 Abs. 4 Diebstahl auf Bahnhöfen	10 „	15 „
§ 250 „ 3 Raub auf Bahnhöfen	15 „	20 „
§ 263 Betrug, Fahrkartenschwindel	5 „	5 „
§ 305 vorsätzliches Zerstören einer Eisenbahn	5 „	5 „
§ 315 vorsätzliche Eisenbahntransportgefährdung	10 „	15 „
bei schwerer Körperverletzung	15 „	20 „
bei Tödtung	20 Jahren	30 Jahren
§ 316 fahrlässige Eisenbahntransportgefährdung	5 „	5 „
§§ 319, 320 unterlassene Absetzung oder verfügte Wiederanstellung von Beamten, denen die Amtsfähigkeit im Strafurtheil aberkannt ist	3 „	5 „

Die Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 hat im § 62, die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom gleichen Tage im § 45 die Uebertretungen der „Bestimmungen für das Publikum“ unter Strafe von 1 bis 100 *M.* gestellt. Diese Strafvorschrift, welche ihre gesetzliche Stütze im § 360 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs findet, unterliegt bezüglich der Strafverfolgung der dreimonatlichen, bezüglich der Strafvollstreckung der zweijährigen Verjährungsfrist der §§ 67, 70 St.-G.-B.

Die Unterbrechung der Strafvollstreckung tritt nur durch die Festnahme des Verurtheilten zum Zwecke der Vollstreckung oder durch eine darauf gerichtete Handlung der Vollstreckungsbehörde ein.

Nachrichten.

Deutschland.

Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Februar d. J. ergibt für 74 Bahnen, die schon im Februar 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 973,54 km.

Einnahme	im ganzen *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	auf 1 km *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	27 953 976	+ 1 281 715	636	+ 15	+ 2,42
aus dem Güterverkehre	81 224 994	— 1 674 380	1 814	— 81	— 4,27
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	398 942 424	— 3 823 083	10 735	— 316	— 2,86
aus dem Güterverkehre	897 539 649	— 32 755 697	23 699	—1359	— 5,42
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	8 819 752	+ 587 008	1 372	+ 58	+ 4,41
aus dem Güterverkehre	19 977 371	— 2 568	3 058	— 80	— 2,55

— **Ueber die Nebenbahnvorlage** verhandelte das preussische Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung vom 19. d. Mts. Nach alter Gewohnheit werden bei dieser ersten Lesung von den Abgeordneten alle möglichen örtlichen Wünsche über Erweiterungen und Verbesserungen des Eisenbahnnetzes zur Sprache gebracht. So begann der erste Redner, Graf Kanitz, gleich mit einer Klage, dass eine Vorlage wegen staatlicher Erwerbung der ostpreussischen Südbahn auch jetzt noch nicht gemacht werde. Diese Bahn sei die grösste und besonders für den Verkehr mit den Seehäfen wichtigste Privatbahn. Was von der ostpreussischen Südbahn gelte, gelte auch mutatis mutandis von der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Weiter betonte er die grosse Ueberlastung der Kreise des Ostens der Monarchie durch Grunderwerb für Nebenbahnen, während im Westen der Staat die Hauptlast trage. Ferner sei zu beklagen, dass das Reich und der Staat im Westen, so besonders in Elsass-Lothringen, viel mehr Bahnen wegen des militärischen Interesses bauen als im Osten; er glaube, auch im Osten hätten viele Bahnen eine solche Bedeutung, müssten also auf Reichs- oder Staatskosten errichtet werden. Ihm erwiderte Staatsminister v. Thielen: Die erste Frage des Abg. Grafen Kanitz sei sehr delikater Natur; die Regierung muss über die Verstaatlichung oder beabsichtigte Nichtverstaatlichung vorherige Mittheilungen unterlassen. So einfach und klar, wie Graf Kanitz glaube, liegen die Vorbedingungen für den Erwerb der ostpreussischen Südbahn nicht, habe er doch selbst zugegeben, dass unter gleichen Gesichtspunkten die Marienburg-Mlawkaer Bahn zu behandeln wäre. Beide nehmen den russischen Verkehr zum grossen Theil auf, und beide müssten zweckmässigerweise gleichmässig behandelt werden. So wie Danzig an der ostpreussischen Südbahn, sei Königsberg an der Marienburg-Mlawkaer Bahn interessirt. Der Minister ging dann auf die Frage der Grunderwerbskosten näher ein. Es sei darüber schon oft an dieser Stelle verhandelt; man könne vielleicht ein anderes System einführen, wenn man sich jetzt überhaupt erst dem Nebenbahnbau zuwende, aber nachdem man das alte System schon 20 Jahre lang befolgt habe, wäre es eine Ungerechtigkeit gegen die bisher belastet gewesenen Kreise, wollte man jetzt den Kreisen weniger Lasten auferlegen. Uebrigens sei die Errichtung der Bahnen durch die Kreise viel billiger als die durch den Staat, wegen der Preise des Grund und Bodens und wegen der wirthschaftlichen Rücksichten. Der Kreis komme mit den Einzelnen viel besser aus als der Staat und mache dabei sogar noch ein gutes Geschäft. Inzwischen sei die Regierung seit 3 oder 4 Jahren zu dem gemischten System übergegangen; sie habe sich damit einverstanden erklärt, dass der Staat entweder den Grund und Boden in natura erhält oder beim Kreis nachher die Kosten dafür liquidirt. Dass die vom Reich auf seine Kosten erbauten Bahnen vornehmlich im Westen Deutschlands sich fänden, liege nicht an der Eisenbahnverwaltung, sondern am Kriegsministerium, dessen strategischen Erwägungen die Eisenbahnverwaltung nicht entgegentreten könne; namentlich Elsass-Lothringen sei in dieser Beziehung gut weggekommen, das Reichsland nehme aber eben in dieser wie in vielen anderen Beziehungen eine ganz ausserordentliche Stellung ein. „Es kann freilich nicht verkannt werden, dass von diesen strategisch wichtigen Bahnen das Land selbst wirthschaftlichen Nutzen hat. Uebrigens kommt dabei nicht nur das Reichsland in Betracht, sondern es ist kürzlich eine solche militärische Bahn auch von Mainz nach Trier und Kreuznach gebaut worden. Aber auch im Osten gibt es solche Bahnen; ich erinnere an unsere Bemühungen für die rechte Oderuferbahn von Oppeln nach Breslau. Der Vorwurf, dass die Eisenbahnverwaltung den Osten gegenüber dem Westen benachtheiligt, wird schon dadurch widerlegt, dass wir für Kleinbahnen in Westpreussen und Posen das Doppelte der für die westlichen Provinzen dafür ausgegebenen Summen verwandt haben und auch auf anderen Gebieten das nothwendige für den Osten leisten. Auch Schlesien bekommt in diesem Jahre sehr viel.“ Der Minister schloss mit der Bemerkung, dass die oben genannten beiden Bahnen ein sehr langes Leben als Privatbahnen wohl nicht haben würden.

Nach dem Minister erhielt das Wort der Abg. Gothein (frs. Vgg.). Er brachte die bekannten Klagen über Schlesiens Benachtheiligung und über die Sparsamkeitspolitik, die die wirthschaftliche Entwickelung zurückgehalten habe. „Wenn der Minister nicht selbst bauen will, musste er wenigstens Konzessionen für Privatbahnen ertheilen. Aber dann heisst es immer: Der Staat beabsichtigt, diese Bahn zu bauen. Vorher hat es immer geheissen: Ein Bedürfniss liegt nicht vor. Wollen dann

die Interessenten selbst bauen, dann heisst es: Diese Linie ist ein so wichtiges Glied des Eisenbahnnetzes, dass der Staat sie nicht in die Hände von Privaten übergehen lassen kann und selbst bauen wird. So wird schliesslich nichts daraus auf lange Zeit, und die Geschädigten sind die Interessenten. Für die Verbindung von Breslau nach Warschau interessirte sich schon der Minister v. Itzenplitz und später der Reichskanzler Fürst Bismarck. Es gibt zwar schon eine solche Bahn, die aber nur so heisst und den Mangel hat, dass sie in Breslau nicht anfängt und in Warschau nicht aufhört. Der Schaden Niederschlesiens durch das Fehlen der direkten Linie Breslau-Warschau ist gross. Jetzt, wo in Russland ein neues Bindeglied dieser Bahn eingeführt wird, sollte auch der preussische Staat seinerseits dasselbe thun. Schlesien hat durch die Eroberung durch Friedrich den Grossen wirthschaftlich gelitten, da ihm dadurch sein Hinterland abgeschnitten worden ist. Besonders die Interessen der Stadt Breslau sind geschädigt worden, denn der Verkehr nach Galizien und Russland wurde dadurch von Breslau abgelenkt. Gerade der Mangel einer Verbindung mit Polen hat die schwersten Schädigungen hervorgerufen. Lodz und Warschau sind von Breslau geradezu abgeschnitten. Wir erhofften von dieser Vorlage wenigstens, dass die Einrichtung eines direkten Schnellzugverkehres von Breslau nach Warschau eingeführt werden würde, aber die Vorlage sagt kein Wort darüber.“ Auf die Linie Ostrowo-Oels möchte er sich nicht festlegen, aber irgend eine solche Verbindung müsste Schlesien haben. Es handele sich hier aber nicht allein um ein lokales Breslauer Interesse, sondern um die Interessen der ganzen Provinz. Auch der Bäderbesuch in der Grafschaft Glatz würde grossen Vortheil haben. Der ganze Handel würde gefördert. Auch der Oderverkehr würde durch diese Abkürzung gewinnen. Breslau habe den Schiffsverkehr nach Cosel gelegt im Interesse der Industrie und habe grosse Summen für Häfen und dergleichen verwandt; aber es hätte seine grossen Häfen wohl nicht geschaffen, wenn man nicht auf die direkte Eisenbahnverbindung mit Warschau gerechnet hätte. Wenn aber der Minister selbst nicht diese Bahn bauen wolle, so solle er Privaten die Genehmigung zu einer solchen ertheilen. In kurzer Zeit würde man eine Vereinigung für den Bau dieser Bahn als Vollbahn zusammen haben. Die Stimmung in Schlesien nehme der Minister nicht tragisch; wäre er in der Versammlung in Breslau gewesen, so würde seine Stimmung doch wohl etwas ernster geworden sein. Das Gefühl der Verbitterung werde immer stärker. Er bitte den Minister nochmals dringend, die Hoffnungen, die Niederschlesien und Mittelschlesien seit Jahrzehnten hegen, nicht zu Schanden werden zu lassen.

Staatsminister v. Thielen antwortete: „Ich muss den Angriff des Abg. Gothein zurückweisen, dass seit Jahren die Konzessionsertheilung an Privatbahnen verweigert wird, auch wenn die Verwaltung die Bahn für berechtigt hält. Ich stelle fest, dass seit Jahren keine Konzession verweigert worden ist (Zuruf: Oels-Ostrowo); so sind von 1890—1900: 4091 km Privatbahnen konzessionirt worden. Durch den Ausbau der russischen Linien von Warschau nach Lodz und Kalisch sind die Verkehrsverhältnisse von Russland nach Deutschland erheblich verändert, und zwar ist eine ausserordentliche Abkürzung der bisherigen Verbindungen erzielt worden. Die zu dieser Frage eingegangenen Petitionen haben einen ganz verschiedenen Inhalt, die einen stehen auf dem Standpunkt von Breslau, andere möchten auch für sich etwas haben. Während Krotoschin das Bestreben hat, seine Verbindungen nach Lissa und Glogau zu verbessern, will Breslau den Verkehr an sich ziehen. Der Personenverkehr zwischen Breslau und Warschau beträgt täglich nur 15 Personen, der Güterverkehr 28000 t; der Güterverkehr von Niederschlesien nach Warschau ist fünfmal so gross. Wer behauptet, dass der jetzt geplante Ausbau der Verbindung Krotoschin-Breslau nicht eine werthvolle Abkürzung darstelle, muss meines Erachtens auf statistische Ziffern keinen Werth mehr legen. Schnellzugverbindungen auf den bestehenden Linien einzurichten, ist von der Regierung niemals abgelehnt worden. Unter der Voraussetzung, dass auf russischer Seite ebenfalls Schnellzugverbindungen eingeführt werden, wird die Strecke Warschau-Breslau um 3 bis 4 Stunden verkürzt, von 11 auf 7 Stunden. Würde die Bahn Ostrowo-Oels gebaut, so würde eine weitere Verkürzung von 20 Minuten theoretisch stattfinden, aber praktisch würde die Sache so verlaufen, dass der Zug seine Wagen in Ostrowo abwirft, derselbe Zug sie in Oels aber wieder aufnehmen würde. Es handelt sich lediglich um eine Abkürzung von 27 km, die keine Rolle bei den grossen Entfernungen spielt. Der Abg. Gothein fragte, warum wir die Bahn nicht der Privatindustrie überlassen? Ich kann erwidern, dass da politische und strategische Rücksichten mitsprechen, auch würde kein Minister die Verantwortung übernehmen, dieser Privatbahn den Güterverkehr zu übergeben. Für die Privatindustrie würde auch die Strecke zu theuer werden, weil sie in Oels und Ostrowo besondere Bahnhöfe bauen müsste. Es würde überhaupt nicht im wirthschaftlichen Interesse liegen, die 8000000 ℳ für die Linie Ostrowo-Oels auszugeben. Die Herrenhauskommission hat sich mit dieser Frage ebenfalls eingehend beschäftigt und die Petitionen für die Linie Oels-Ostrowo mit allen gegen zwei Stimmen durch Uebergang zur Tagesordnung erledigt.“

Aus dem weiteren Verlauf der Verhandlung, die sich in der Hauptsache in der Geltendmachung örtlicher Wünsche verlor, ist noch hervorzuheben, dass Minister v. Thielen für Kleinbahnen auf dem Lande die Schmalspur als Regel empfahl, dass bei deren Entwickelung nicht nur die namentlich anfangs meist geringe Verzinsung des Anlagekapitals, sondern die übrigen mittelbaren Vortheile: Entlastung der Chausseen, Herabsetzung der Transportkosten, in Rechnung zu ziehen seien. Bei Erlass des Gesetzes 1892 bestanden 2034 km Kleinbahnen, bis Ende 1900 wuchs ihre Länge auf 7068 km. Als die Verhandlung bis hier vorgeschritten war, kam zur Sprache, dass noch 80 (!) Redner zum Wort gemeldet seien; es sprach dann noch der Centrumsabgeordnete Graf Strachwitz, der eine Reihe mehr örtlicher schlesischer Wünsche zur Sprache brachte und die schlesische Volksbewegung, wie sie in der Breslauer Versammlung zum Ausdruck gekommen sei, doch mehr für eine Bewegung Breslaus erklärte. Breslau verlange die direkte Linie Oels-Ostrowo, aber die Kommission müsse doch erst feststellen, welche Linie die angemessenste sei und dabei auch die Kosten berücksichtigen. Die weitere Berathung wurde auf den folgenden Tag vertagt, ist aber auch an diesem trotz siebenstündiger Dauer nicht zu Ende gelangt.

— Petitionen in der Eisenbahnkommission des preussischen Herrenhauses. Diese beschäftigte sich Mittwoch Vormittag unter dem Vorsitze des Grafen Schlieben mit den ihr überwiesenen Petitionen. Diese enthalten die Wünsche bezüglich der im Nebenbahngesetz erwähnten neuen Verbindungsbahn zwischen Russland und Mitteldeutschland Warschau-Ostrowo-Glogau-Sorau-Torgau-Leipzig-Cassel-Frankfurt a/M. und rühren meistens aus den betheiligten Städten her. Zu nennen ist insbesondere die Petition des Magistrats zu Glogau. Das Herrenhaus wird in dieser Eingabe gebeten, die Staatsregierung aufzufordern, dass ihrerseits a) die Leitung des Verkehrs von Russland nach Mitteldeutschland und umgekehrt im Anschluss an die russische Bahn Warschau-Lodz-Skalmierzyce über Ostrowo-Lissa-Fraustadt-Glogau-Waltersdorf-Sprottau-Sagan-Sorau-Teupitz-Forst-Cottbus-Dobrilugk-Falkenberg-Torgau-Eilenburg-Leipzig bezw. Halle-Cassel-Frankfurt a/M. erfolgt; b) diese Strecke, soweit es noch nicht der Fall ist, zu einer Hauptbahn mit Schnellzugverkehr ausgebaut wird; c) die zur Zeit dem Bedürfniss und den gerechten Anforderungen in keiner Weise entsprechenden Verkehrsverhältnisse auf allen Glogau berührenden Eisenbahnlinien baldigst eine weitgehende Besserung erfahren. Die Kommission beschloss, alle Petitionen durch Uebergang zur Tagesordnung für erledigt zu erklären und nur den Punkt c der Glogauer Petition der Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.

— Betriebssicherheit der Eisenbahnen. Zur zweiten Berathung des Etats der preussischen Eisenbahnverwaltung im Abgeordnetenhause ist von freisinniger Seite der Antrag gestellt, die königliche Staatsregierung zu ersuchen, dem Hause der Abgeordneten regelmässig von den Anordnungen Kenntniss zu geben, welche die Staatseisenbahnverwaltung zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit der Eisenbahnen getroffen hat.

— Verbesserung der Stückgutbeförderung. Mit dem von uns seinem wesentlichen Inhalt nach in Nr. 68 S. 1050 Jahrg. 1901 d. Ztg. mitgetheilten Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. August 1901 war die Verbesserung der Güterbeförderung vornehmlich durch die Bildung von Ortswagen angestrebt worden. Nach einem neuerlichen Erlasse des Herrn Ministers vom 14. d. Mts. ist indessen, wie vereinzelte örtliche Revisionen ergeben haben, eine planmässig durchgreifende Ordnung noch nicht überall angebahnt. Namentlich fehlt es noch an der Zusammenfassung des Verkehrs mehrerer Linien. Der Erlass dringt nun von neuem auf eine vollkommene Organisation der Zusammenfassung des Gutes zur Verbesserung der Beförderungsverhältnisse. Diese Zusammenfassung soll namentlich durch Zusammenführung des Gutes nach den durch Lage und Umfang der vorhandenen Anlagen gegebenen Sammelpunkten (grossen Umladestellen und anderen grösseren Verkehrsplätzen) erreicht werden. Es soll bei der Feststellung des Leitungsweges nicht darauf ankommen, dass er der kürzeste, sondern dass er der im Interesse der Beförderung und Wirthschaftlichkeit günstigste ist. Für die Auswahl des Weges ist besonders die betriebliche Leistungsfähigkeit der Strecken und der Umfang der auf ihnen vorhandenen Umladeanlagen bestimmend. Den Mehrleistungen an Achskilometern auf Umwegen gegenüber sind die Vortheile zu berücksichtigen, die — abgesehen von dem Bedürfniss des Verkehrs an Beschleunigung wie auch an möglichstem Schutz des Gutes vor Beschädigung und Verschleppung — die verminderten Umladungen und die infolge glatter Durchbeförderung verringerten Zugumbildungen und sonstigen Rangirleistungen,

die bessere Ausnutzung der Zugkraft, die geringeren Zugförderungskosten auf der betrieblich vortheilhafteren Linie usw. ergeben.

Um die Zusammenfassung des Verkehrs mehrerer Linien vollkommen zu ordnen und die Beförderungswege für die preussischen Staatsbahnen auszuwählen, beruft der Minister einen Ausschuss, bestehend aus den königlichen Eisenbahndirektionen in Hannover, welcher die Geschäftsleitung übertragen wird, Berlin, Breslau, Danzig, Essen a/Ruhr und Frankfurt a/Main. Zunächst sind von allen Direktionen ziffermässige Ermittelungen über die Verkehrsbewegung anzustellen, um danach unter Beachtung obiger Gesichtspunkte die zweckmässigsten Sammelpunkte und die Zuführungswege zu ihnen und sodann die weiteren Leitungs- (Lade-) Vorschriften festzulegen. Für letztere Arbeiten ist das Gebiet der preussischen Staatsbahnen in Gruppen zu theilen, deren Festsetzung nach dem von allen Direktionen gelieferten Material über die Verkehrsbewegung durch die Direktionen des Ausschusses zu erfolgen hat. Der Ausschuss hat die einzelnen Gruppen unter sich zu vertheilen und mit den betheiligten Direktionen die Leitungswege innerhalb der Gruppen aufzustellen. Sobald die Arbeiten in den Gruppen vorläufig festgestellt sind, hat der Ausschuss die Angliederung der Wege der verschiedenen Gruppen aneinander und ihre endgültige Feststellung vorzunehmen. An allen grundlegenden Berathungen haben der Beförderungsdezernent und der Güterzugfahrplandezernent theilzunehmen. Nach sechs Monaten ist von der Eisenbahndirektion in Hannover zu berichten, wie weit die Fertigstellung der Leitungs-, (Lade-) Vorschriften in den einzelnen Bezirken gediehen ist.

Der Erlass macht ferner noch auf eine Anzahl von Punkten aufmerksam, deren Beachtung geeignet sei, die Zeit von der Annahme der Stückgüter zur Beförderung bis zu ihrer Aushändigung an die Empfänger möglichst zu verkürzen. Es dürfen insbesondere die Stückgutwagen, wie überhaupt alle Frachten auf den Uebergangsbahnhöfen nicht aufgehalten werden, sondern müssen genau in dem vorgeschriebenen Plane Beförderung finden. Die Stationsvorsteher haben sich täglich bei der Begehung des Bahnhofs davon zu überzeugen, ob die Frachten planmässigen Weitergang finden. Auch Meldungen der Stationsbeamten über Verzögerungen werden zweckmässig sein. Die Durchführung des vorgeschriebenen Beförderungsplanes ist auch durch örtliche Prüfung seitens der Vorstände der Betriebsinspektionen und der Direktionsdezernenten (der betriebstechnischen sowohl, als auch der Beförderungs- und der Güterzugfahrplandezernenten) sicherzustellen.

Ferner soll die Behandlung des Stückguts nach dem Eintreffen auf der Empfangsstation noch besser geordnet werden. Durch die Vorstände der Verkehrsinspektionen ist zu diesem Zweck für jede Station festzulegen, binnen welcher Frist das mit den einzelnen Zügen angekommene Gut zu avisiren und auf dem Schuppen ausgabebereit zu halten ist. Sollte durch Verschiebung des Dienstes eine Beschleunigung in der Behandlung des Empfangsgutes erreichbar sein, so ist das nöthige zu veranlassen. Namentlich muss für jeden Zeitpunkt der Ueberweisung an den bahnamtlichen Rollfuhrmann die Zeit bestimmt werden, binnen welcher die Auslieferung an den Empfänger zu erfolgen hat. Die genaue Innehaltung der Fristen ist vertraglich und durch Aufsicht sicherzustellen. Es wird z. B. zu verlangen sein, dass das bis Mittag dem bahnamtlichen Bestätterer überwiesene Gut noch an demselben Tage bestellt wird. Um die Tageszeit für die Bestätterung ausnutzen zu können, ist der Lade- und Abfertigungsdienst so zu ordnen, dass möglichst viel Gut am Morgen ausgabebereit steht oder wenigstens so rechtzeitig, dass seine Auslieferung am selben Tage noch bewirkt sein muss. Ueber sämmtliche Zeitabschnitte ist ein schriftlicher Plan bei der Güterabfertigungsstelle aufzulegen, der bei Revisionen eine Handhabe zur Prüfung bietet, ob die Fristen innegehalten sind, sowie auch, ob die Festsetzungen verbesserungsfähig sind.

Zur Kontrole, ob die Güter pünktlich abgefahren oder avisirt werden, empfiehlt der Erlass, die Eingangsstempel, welche eine Angabe über die Tageszeit (Vormittags, Nachmittags) nicht enthalten, bei Gelegenheit entsprechend zu vervollständigen.

— **Für die Benutzung von Güterwagen auf Nebenbahnen** im Verkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen sind die Bedingungen durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. März d. J. festgestellt, der in Nr. 12 des „Eisenb.-Verordn.-Bl.“ veröffentlicht wurde (vergl. auch den Aufsatz über diesen Gegenstand in Nr. 7 S. 105 d. Ztg.). Danach übernimmt es die Staatseisenbahnverwaltung, eine Nebenbahn mit vollspurigen leeren Güterwagen für den Uebergangsverkehr nach Strecken der Staatseisenbahnen zu versorgen, und gesteht ihr das Recht auf Wiederbenutzung der ihr beladen zugeführten Wagen für diesen Verkehr zu, wenn die Nebenbahn eine ihrem Uebergangsverkehr entsprechende Anzahl vollspuriger Wagen in den Staatsbahnwagenpark einstellt. Die Versorgung des Binnenverkehres der Nebenbahn wird von der Staatsbahn ebenfalls übernommen, wenn erstere auch die für diesen Verkehr erforderliche Anzahl Wagen zum Staatsbahnwagenpark stellt. Wegen des Ueberganges vollspuriger Wagen auf Schmalspurbahnen mit Rollbockbetrieb bleibt in Betreff der technischen Voraussetzungen besondere Vereinbarung vorbehalten. Die Zahl der einzustellenden Wagen wird für die ersten vier Jahre zur Zeit des Konzessionsverfahrens festgestellt, alsdann aber wird alljährlich ermittelt, ob die Anzahl der von der Nebenbahn eingestellten Wagen für ihren Verkehr ausgereicht hat. Dies geschieht in der Weise, dass auf den Uebergangsstationen Nachweise darüber geführt werden, welchen Aufenthalt die übergehenden offenen und gedeckten Wagen — nach Tagen und Stunden — auf der Nebenbahn gehabt haben. Hiernach wird am Jahresschlusse die Gesammtaufenthaltszeit für jede der beiden Wagengattungen besonders berechnet, und diese Aufenthaltszeit, getheilt durch 365, ergibt den Wagenbedarf der Nebenbahn nach Zurechnung eines 6 prozentigen Zuschlages für die in Ausbesserung befindlichen Wagen. Ergibt sich hiernach die Unzulänglichkeit der eingestellten Wagenzahl, so kann eine entsprechende Erhöhung in Zwischenräumen von vier zu vier Jahren gefordert werden. Im entgegengesetzten Falle ist die Nebenbahn berechtigt, die überschüssige Anzahl ihrer Wagen zurückzuziehen. Die von der Nebenbahn eingestellten Wagen dürfen von der Staatsbahn wie eigene benutzt werden. Ergeben die auf den Uebergangsstationen geführten Aufschreibungen, dass die Zahl der eingestellten Wagen dem Verkehrsbedürfniss der Nebenbahnen im verflossenen Jahre nicht genügte, so hat die Nebenbahn für jeden fehlenden gedeckten Wagen 296 ℳ. und für jeden fehlenden offenen Wagen 253 ℳ. jährlich zu entrichten. War aber die Zahl der von der Nebenbahn eingestellten Wagen höher als ihr Bedarf, so ist zunächst noch festzustellen, ob und inwieweit dies auch für die Monate September, Oktober und November der Fall gewesen ist, und bejahendenfalls erhält die Nebenbahn eine antheilige Vergütung nach den eben gedachten Sätzen. Nebenbahnen, welche Wagen eingestellt haben, brauchen für die ihnen von der Staatsbahn leer oder beladen zugeführten Wagen eine Miethe nicht zu zahlen; dagegen haben diejenigen Nebenbahnen, welche Wagen nicht eingestellt haben, bei Ueberschreitung der tarifmässigen Ladefristen Wagenstandgeld zu entrichten. Bei Wagenmangel wird den Nebenbahnen der von ihnen angeforderte Bedarf nur in denselben Prozentsätzen geliefert wie den Stationen der anschliessenden Staatsbahnstrecken. Auch hat die Nebenbahn, sobald die Staatsbahn eine allgemeine Verkürzung der Ladefristen eintreten lässt, eine solche für ihre Stationen einzuführen. Die Staatsbahnverwaltung übernimmt an den in ihren Wagenpark eingestellten Nebenbahnwagen die Ausführung sämmtlicher Unterhaltungsarbeiten einschliesslich der Erneuerung der Achsen und Radreifen sowie deren bahnpolizeiliche Untersuchung gegen eine jährliche Vergütung von 150 ℳ. für den bedeckten und 120 ℳ. für den offenen Wagen. Diese Entschädigungen ermässigen sich jedoch für die ersten 10 Jahre nach der Inbetriebstellung eines neuen Wagens auf die Hälfte. Ausserdem aber werden die Kosten der Beseitigung derjenigen Schäden, die an diesen Wagen während ihres Aufenthaltes auf der Nebenbahn entstehen, ihr besonders in Rechnung gestellt, indem jeder der vertragschliessenden Theile für vorkommende Beschädigungen an den Wagen nach Maassgabe des Vereins-Wagenübereinkommens haftet. Die Nebenbahn hat hierbei jedoch für alle Beschädigungen aufzukommen, auch wenn deren Wiederherstellungskosten für den Wagen den Betrag von 40 ℳ. nicht erreichen. Die von den Uebergangsstationen geführten Aufschreibungen über den Wagenaufenthalt werden der Nebenbahnverwaltung zur Anerkennung übersandt und von der vertragschliessenden Staatsbahndirektion der Abrechnung über die zu zahlende Entschädigung zu Grunde gelegt.

Streitigkeiten über die aus diesen Verträgen entspringenden Rechte und Pflichten sind zunächst der vertragschliessenden Staatsbahndirektion zur Entscheidung vorzulegen. Gegen deren Bescheid steht der Nebenbahn innerhalb vier Wochen nach Zustellung die Berufung auf ein schiedsrichterliches Verfahren zu, für das die betreffenden Bestimmungen der deutschen Civilprozessordnung maassgebend sind.

— **Ueberführung der Beamten des Telegraphenmeisterdienstes in den Bahnmeisterdienst.** Nach einem Erlass des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten soll denjenigen Telegraphenmeistern, die vom 1. April d. J. ab den Betriebsinspektionen als telegraphentechnische Beamte zugetheilt werden, ihre bisherige Amtsbezeichnung belassen werden.

Für die weitere Ausbildung der jetzt vorhandenen Beamten des Telegraphenmeisterdienstes wird in diesem Erlasse angeordnet, dass bei den Telegraphenmeisterdiätaren und -Aspiranten die Ausbildung auf das für Bahnmeister in der Prüfungsordnung vorgeschriebene Maass zu ergänzen und bei Telegraphenmeisterdiätaren sodann der Besitz der nothwendigen Kenntnisse, soweit es nicht schon in der Prüfung zum

Telegraphenmeister geschehen ist, durch den Vorstand der Betriebsinspektion festzustellen und zu den Personalakten zu bescheinigen ist. Die etatsmässige Anstellung der Diätare soll hierdurch vorkommendenfalls nicht aufgehalten werden. Telegraphenmeisteraspiranten haben die förmliche Prüfung zum Bahnmeister abzulegen.

Eine weitere Ausbildung der etatsmässigen Telegraphenmeister ist entbehrlich, soweit und solange diese Beamten mit der unmittelbaren Leitung der Telegraphenwerkstätte betraut oder den Betriebsinspektionen als telegraphentechnische Beamte zugetheilt werden. Soweit dagegen Telegraphenmeister zur Verwaltung von Bahnmeistereien für bedeutende Telegraphen- und Sicherungsanlagen auf besonders grossen Bahnhöfen in Aussicht genommen sind, muss vor der Uebertragung einer solchen Thätigkeit ihre Befähigung für die Stellung eines Bahnmeisters festgestellt werden. Hierfür genügt die Erfüllung der in den Bestimmungen des Bundesraths über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten enthaltenen Anforderungen, unbeschadet der Entscheidung des Herrn Ministers über die etwaige Entbindung von einzelnen Erfordernissen.

— **Hildesheim - Peiner Kreiseisenbahn.** In der am 15. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, den bisher von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin geführten Betrieb der Bahn vom 31. März d. J. ab in eigene Verwaltung zu übernehmen. Gleichzeitig wurde zur Vermehrung und Verbesserung des Betriebsmaterials die Aufnahme einer Anleihe von 300 000 ℳ beschlossen.

— **Kreis Oldenburger Bahn.** Die ausserordentliche Generalversammlung genehmigte, wie die „Str.- u. Kleinb.-Ztg." mittheilt, den Bau einer Kleinbahn von Lütjenbrode nach dem Fehmarnsund, die Trajektanstalt über den Fehmarnsund und die Haltestelle an und auf der Insel Fehmarn. In der Verbindung mit diesem Antrag stand die Genehmigung des Projekts für den Bau der Kleinbahn auf der Insel Fehmarn, das gleichfalls Annahme fand.

— **Lokomotivbeschaffung für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums hat die Generaldirektion kürzlich mit zwei bayerischen Lokomotivfabriken über die Anfertigung und Lieferung von 15 Stück $^3/_4$-gekuppelten Güterzug-Verbundlokomotiven der Klasse C VI mit vierachsigen Tendern von 18 cbm Wasserinhalt und von 20 Stück $^3/_3$-gekuppelten Tender-Zwillingslokomotiven der Klasse D II (Rangirlokomotiven) Verträge abgeschlossen. 17 der Lokomotiven sind bis 31. Juli, die weiteren 18 Stück bis längstens 31. Oktober d. J. in Anlieferung zu bringen. Der Gesammtkostenaufwand beziffert sich auf annähernd 1 710 000 ℳ.

— **Wagenbeschaffung in Bayern.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat Ende vergangenen Monats an zwei bayerische Wagenfabriken die Anfertigung und Lieferung von 441 verschiedenartigen Wagen vergeben und zwar: 7 zweiachsige Lokalbahn-Personenwagen II. Klasse mit Postabtheilung, 2 zweiachsige Lokalbahn-Personenwagen II./III. Klasse, 7 zweiachsige Lokalbahn-Stückgutwagen, 150 zweiachsige, gedeckte Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, zugleich mit Ausrüstung für Mannschafts- und Pferdetransport, 220 zweiachsige Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht mit Handspindelbremse, 15 vierachsige Plattformwagen mit 30 t Ladegewicht, 25 zweiachsige Plattformwagen mit 15 t Ladegewicht, 10 zweiachsige Kühlwagen mit 15 t Ladegewicht und 5 zweiachsige Kesselwagen für Petroleumtransporte mit 15 t Ladegewicht und einem Kessel von 18 cbm Fassungsraum. Die Lokalbahnwagen sind bis 1. Juli d. J. abzuliefern, während für die allmähliche Ablieferung sämmtlicher übrigen Wagen der Zeitraum vom 1. Juni bis einschliesslich 1. Oktober d. J. festgesetzt worden ist. Der Kostenaufwand für sämmtliche Wagen beläuft sich auf etwas über 1 420 000 ℳ.

— **Sächsische Staatseisenbahnen.** Die Verkehrseinnahmen zeigten im Monat Februar d. J. besonders im Personenverkehre eine merkliche Besserung. Es wurden nämlich nach vorläufiger Feststellung vereinnahmt 2 292 690 ℳ im Personenverkehr, 174 245 ℳ mehr als im Februar des Vorjahres, 5 296 500 ℳ im Güterverkehr, 22 327 ℳ mehr, 7 589 190 ℳ im ganzen, 196 572 ℳ mehr. In den beiden ersten Monaten dieses Jahres betrug die Einnahme 4 729 940 ℳ im Personenverkehr, 326 297 ℳ mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, 10 565 950 ℳ im Güterverkehr, 276 895 ℳ weniger, 15 295 890 ℳ im ganzen, 49 402 ℳ mehr.

— **Chemnitzthalbahn.** Die Nachforderung von 2 250 000 ℳ für die Chemnitzthalbahn, die vor einiger Zeit Veranlassung zu einer sächsischen Ministerkrisis war, ist am 17. d. Mts. in der zweiten sächsischen Kammer bei Verabschiedung des Schluss-Revisionsberichtes der Finanzverwaltung einstimmig bewilligt worden. Finanzminister Dr. Rüger nahm Veranlassung, zu erklären, dass, wenn auch im Herbst 1899 die durch die neue Planung der Chemnitzthalbahn nothwendig gewordenen Voranschläge und Verhandlungen noch nicht so weit abschliessend gediehen waren, um den Ständen eine ziffermässig fest umgrenzte und begründete neue Vorlage zu machen, die Sachlage doch eine erhebliche Ueberschreitung der ursprünglich bewilligten Bausumme hätte voraussehen lassen. Die Finanzverwaltung wäre daher auf Grund ihrer damaligen Vorarbeiten sehr wohl in der Lage gewesen, die Kammern vom Stande der Dinge zu unterrichten und auf die Nothwendigkeit der Bewilligung weiterer Mittel vorzubereiten. Wenn dies bedauerlicherweise verabsäumt worden sei, so möchte er dafür weniger einzelne Personen, als vielmehr das Verwaltungssystem verantwortlich machen. Es habe an einer vergleichenden Kontrole über den jeweiligen Stand der Entwickelung solcher grossen Projekte gefehlt und er habe es sich bereits angelegen sein lassen, hier Abhilfe und Vorsorge zu treffen, die eine Wiederholung solcher Vorgänge nach menschlichem Ermessen ausschliesse. Die Kammer nahm diese Erklärung beifällig auf.

— **Badische Staatsbahnen.** Der vom Abg. Wilckens erstattete Bericht der Budgetkommission der zweiten Kammer über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten theilt zunächst über das Ergebniss der Stuttgarter Personentarifkonferenz schon bekanntes mit. Gegenüber dem Standpunkt der Regierung bemerkt er über den der Budgetkommission folgendes: Sie halte nicht nur eine Vereinfachung, sondern auch eine Verbilligung unserer Personentarife für durchaus wünschenswerth, und empfehle, dass die jetzt in Baden für die drei Wagenklassen bestehenden Kilometerheftsätze von 6, 4 und 2,5 ₰, wenn thunlich mit Herabsetzung des letzten Satzes auf 2 ₰, verallgemeinert würden. Dieser Standpunkt der Kommission decke sich inhaltlich im wesentlichen mit dem Antrage der Tarifkommission der württembergischen Kammer der Abgeordneten. Es gingen aber in der badischen Kommission die Meinungen darüber auseinander, ob es verantwortet werden könne, die Regierung zu sofortiger Durchführung eines derartigen Vorschlages zu drängen. Die Mehrheit glaubte noch einer kurzen Verschiebung weiterer Reformen das Wort reden zu dürfen, um so mehr, als auf diesem Gebiete Baden gegenüber anderen Ländern durch einen gut und billig eingerichteten Nahverkehr und durch die Kilometerhefte ohnehin schon bedeutende Fortschritte erzielt hat. Wenn aber demnächst wieder bessere wirthschaftliche Verhältnisse platzgreifen, dann sollte die Regierung auf dem Wege der Personentarifreform weiter fortschreiten, auch dann, wenn die benachbarten Bahnverwaltungen nicht zu bewegen wären, Baden auf diesem Wege zu folgen. Eine gesetzliche Festlegung gewisser allgemeiner Grundsätze in Bezug auf die Tarife empfiehlt die Kommission nicht, und zwar mit Rücksicht auf die Beziehungen der badischen Eisenbahnverwaltung zu dem Verband der deutschen, österreichischen und anderer Eisenbahnen. Nichtsdestoweniger ersucht die Kommission die Regierung, jeweils bei Vorlage des Budgets der Verkehrsanstalten die seit dem letzten Landtage erfolgten Tarifänderungen den Landständen zur Kenntniss zu bringen.

Oesterreich.

— **Die Fahrkartensteuer.** In der am 18. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Steuerausschusses wurde die Berathung des Fahrkartensteuergesetzes auf Grund des vom Unterausschuss erstatteten Berichts begonnen. Hierbei wurde nach längerer Berathung § 1 der Gesetzvorlage angenommen. Dieser Paragraph spricht aus, dass für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder eine Fahrkartensteuer von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Fahrgebühren verpflichteten Personen zu entrichten ist und dass diese Steuer im allgemeinen für Hauptbahnen mit 12 %, für Lokalbahnen mit 6 % und für Kleinbahnen mit 3 % des für die Beförderung auf österreichischem Gebiete entfallenden Fahrpreises einzuheben ist. Die Annahme des § 1 lässt es wohl als vollkommen zweifellos erscheinen, dass der Steuerausschuss sowohl als auch das Abgeordnetenhaus der Gesetzvorlage über die Fahrkartensteuer die Zustimmung ertheilen werden, so dass mit der Einführung dieses Gesetzes ab 1. Januar 1903 zu rechnen sein dürfte.

Bei der Berathung über § 1 der Gesetzvorlage wurde von einem Ausschussmitgliede darauf hingewiesen, dass die Fahrkartensteuer gerade die arme Bevölkerung empfindlich treffen würde, und stellte dieser Abgeordnete den Antrag, die Fahrkartensteuer nur für Fahrkarten I. und II. Wagenklasse, und zwar mit 50 % des Fahrpreises, einzuheben. Ein anderer Abgeordneter machte geltend, dass durch die Bemessung der Fahr-

kartensteuer in Prozenten des Fahrpreises die Reisenden auf Bahnen mit hohen Tarifen empfindlicher als solche auf anderen Bahnen von der Steuer getroffen würden. Er stellte daher den Antrag auf Rückverweisung des Entwurfes an den Unterausschuss behufs Abänderung der Vorlage in dem Sinne, dass die Fahrkartensteuer nach einer einheitlichen Kilometertaxe bemessen werde. Von dem Berichterstatter und den Regierungsvertretern wurde darauf hingewiesen, dass der Antrag, die Steuer nur für Fahrten in der I. und II. Wagenklasse einzuheben, nicht nur den finanziellen Erfolg der Steuer vollkommen in Frage stellen, sondern auch den Verkehr in den höheren Klassen empfindlich schädigen, daher auch einen Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnen zur Folge haben würde. Dem Antrage, die Fahrkartensteuer kilometrisch zu bemessen, wurde entgegengehalten, dass die Durchführung dieses Antrages auf unüberwindliche technische Schwierigkeiten stossen, die Verrechnung und Abführung der Steuer ausserordentlich erschweren und eine umständliche Kontrole nöthig machen würde. Den besprochenen Abänderungsanträgen zu § 1 wurde keine Folge gegeben und dieser in der vom Unterausschuss vorgeschlagenen Fassung angenommen.

— **Betreten des Bahnkörpers durch manövrirende Truppen.** Das Reichskriegsministerium hat infolge Einschreitens der Eisenbahndirektorenkonferenz die Erklärung abgegeben, dass die Heeresverwaltung nicht nur für die durch das Betreten des Bahnkörpers durch manövrirende Truppen verursachten unmittelbaren Schäden, sondern auch für jeden nachweislich durch dieses Betreten mittelbar oder unmittelbar herbeigeführten Unfall hafte, sobald dieser nicht durch Verschulden eines Bahnbediensteten verursacht wurde.

— **Die böhmische Nordbahn** strebt schon seit mehreren Jahren die Ordnung ihrer finanziellen Verhältnisse an. Bereits im Jahre 1896 ist sie auf Grund eines Generalversammlungsbeschlusses an die Regierung mit dem Ersuchen herangetreten, die Ausgabe eines Prioritätsanlehens von 6 000 000 fl. zur Bedeckung bereits durchgeführter und geplanter Investitionen zu genehmigen. Die damals geführten Verhandlungen hatten jedoch zu einem bestimmten Ergebniss nicht geführt. Die Verwaltung der böhmischen Nordbahn liess daher den Plan über die Vermehrung des Prioritätenkapitals einstweilen fallen und richtete an die Regierung das Ansuchen, ihr die Ausgabe von Aktien im Betrage von 1 000 000 fl. zu gestatten, um sich auf diese Weise vorläufig die nothwendigsten Geldmittel zu verschaffen. Später wurde ihr Ansuchen auf den Betrag von 2 000 000 fl. erweitert. Auch diese Angelegenheit kam bisher zu keinem Abschluss. Nunmehr dürfte die Frage der Kapitalvermehrung der böhmischen Nordbahn bald dringlich werden, da das Unternehmen für die Geldbeschaffung der geplanten Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel Vorsorge zu treffen hat. Unter dem fortgesetzten Drängen der an diesen beiden Lokalbahnen betheiligten Kreise hat nämlich die böhmische Nordbahn sich entschlossen, zur Ausführung der genannten beiden Lokalbahnen zu schreiten, obschon sie sich in Bezug auf den materiellen Nutzen keinen grossen Hoffnungen hingibt. Die böhmische Nordbahn ist bereits vor längerer Zeit in Verhandlungen mit der sächsischen Staatsverwaltung wegen der Konzession der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz eingetreten, doch sind die Schwierigkeiten, die sich dem Abschlusse dieser Verhandlungen entgegensetzten, noch nicht behoben. Ihre letzten Gegenvorschläge hat die böhmische Nordbahn im Dezember 1901 der sächsischen Regierung unterbreitet, seitdem ist noch keine Erledigung erfolgt. Der Abschluss mit der sächsischen Staatsverwaltung soll den mit der österreichischen Regierung bezüglich der beiden obengenannten Lokalbahnprojekte zu pflegenden Konzessionsverhandlungen vorangehen. Gelegentlich der Konzessionswerbung bei der österreichischen Regierung wird auch die Geldbeschaffungsfrage ihrer Lösung zuzuführen sein. Zur Bedeckung der Kosten des Baues der in Rede stehenden Lokalbahnen dürften Prioritäten zur Ausgabe gelangen.

— **Oberösterreichische Bahnprojekte.** Eine von mehr als 30 Reichsraths- und Landtagsabgeordneten aller Parteien in Oberösterreich unterzeichnete Denkschrift, betreffend die oberösterreichischen Bahnprojekte, ist dieser Tage dem Eisenbahnminister überreicht worden. In ihr wird erklärt, dass die Abgeordneten, welche seiner Zeit den Bau der Strecke Moos-Wels als westliche Fortsetzung der Pyhrnbahn befürworteten, dies in der Annahme thaten, dass der Verkehr auf der Pyhrnbahn eine mehrfache leistungsfähige Verbindung zwischen deren Endpunkte und der Hauptlinie der Westbahn erfordern werde. Keineswegs sollte aber hiermit der selbstverständlichen Absicht der Regierung auf Umgestaltung der Kremsthalbahn zu einer Hauptbahn entgegengewirkt werden, zumal die Kremsthalbahn im Hinblicke auf den über Linz möglichen Anschluss nach Böhmen die natürliche Fortsetzung der Pyhrnbahn bilde.

— **Zusammenschluss der deutschen Südbahnaktionäre.** Mehrere Mitglieder des Vereins für die Interessen der Fondsbörse in Berlin haben, wie der „Neuen Freien Presse“ aus Berlin gemeldet wird, an den Vorstand nachstehendes Schreiben gerichtet: „Schon seit Jahren haben sich die Verhältnisse der österreichischen Südbahn dauernd verschlechtert, so dass die Erträgnisse für die Aktionäre ganz geringfügig gewesen sind. Im abgelaufenen Geschäftsjahre wird der Abschluss nicht nur keinen Ueberschuss für die Aktionäre, sondern einen Fehlbetrag ergeben. Da hierdurch auch die unbedingte Sicherheit der Obligationen des grossen Unternehmens in Frage gestellt ist, so beschäftigt sich nunmehr auch die Verwaltung ernsthaft mit den Plänen zur Regelung der Verhältnisse der Gesellschaft, welche seit Jahren bereits von den Aktionären angestrebt wurde. Es erscheint uns im höchsten Maasse nothwendig, dass bei dieser Aktion die Interessen der deutschen Aktionäre energisch vertreten werden. Es ist festgestellt, dass zur Zeit mehr als die Hälfte des Aktienkapitals in deutschen Händen sich befindet, dass namentlich aber die Berliner Börse und deren Klientel in grösstem Maasse an den Werthen der Gesellschaft betheiligt sind, während bisher ihnen jeder Einfluss auf die Verwaltung versagt blieb. Da die dem Unternehmen nahestehenden deutschen Bankhäuser für die deutschen Aktionäre bisher nicht das geringste Interesse gezeigt haben, so richten wir an den Verein den Antrag, seinerseits den Zusammenschluss der deutschen Aktionäre anzubahnen, um eine gemeinsame Interessenvertretung in der Generalversammlung und demnächst auch in der Verwaltung der Bahn herbeizuführen. Wir bemerken ausdrücklich, dass es sich hierbei keineswegs um eine Interessenvertretung der Aktionäre gegenüber den Obligationen handelt, sondern lediglich um einen Versuch zur Besserung der Verhältnisse des Unternehmens.“

— **Bosnische Eisenbahnen.** Der von der Eisenbahnkommission des österreichischen Herrenhauses über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Visegrad bis zur serbischen Grenze nächst Vardiste, Bugojno-Arzano und Doboj-Samac erstattete Bericht führt aus, dass sich die Kommission für verpflichtet halte, zu jenen vom Abgeordnetenhause anlässlich der Annahme des gegenwärtigen Gesetzes beschlossenen Resolutionen Stellung zu nehmen, welche die Verbindung der Landeshauptstadt Zara sowie die kürzeste Schienenverbindung Dalmatiens mit dem Innern von Bosnien und mit der österreichischen Reichshälfte vorschlagen, von der Dalmatien einen Bestandtheil bildet.

Trotz vielfacher Anläufe und wiederholter Regierungsvorlagen entbehrt dieses Kronland noch immer einer Eisenbahn längs der Küste, so dass sogar die Landeshauptstadt Zara ausserhalb einer solchen Verbindung ist und das Land mit Ausnahme des Hafenplatzes Metkovic an der Narenta sowie des kürzlich erreichten Anschlusses bei Ragusa in keiner Schienenverbindung mit den Hinterländern Bosnien und Hercegovina und nur auf diesem Umwege in einer solchen mit den übrigen österreichischen Kronländern steht. Es sei selbstverständlich, dass für diesen Mangel die Schifffahrtsverbindung über Triest und Fiume keinen Ersatz biete.

Für die Verbindung Dalmatiens mit Bosnien sei schon durch die Gesetzgebung der Weg bezeichnet, auf welchem diese am besten erreicht werden kann. Durch die im Bau befindliche Bahn Spalato-Arzano und deren Fortsetzung nach Bugojno werde der Anschluss mit Sarajevo-Brod und über Ungarn mit Oesterreich gesichert sein. Diese Linie sei für den Verkehr Bosniens und Dalmatiens von grösster Bedeutung.

Indessen werde sich die Linie Bugojno-Arzano-Spalato zu Massentransporten wegen der unvermeidlichen mehrfachen und grossen Steigungen nicht eignen. Einer besonderen Leistungsfähigkeit werde sich aber auch die Eisenbahn Doberlin-Banjaluka-Jajce-Bugojno-Arzano-Spalato nach ihrem seinerzeitigen Ausbau nicht erfreuen, und zwar um so weniger, wenn die Verbindungsstrecke Banjaluka-Jajce nach den neuesten Plänen elektrisch betrieben werden sollte. Die wichtigste und für Dalmatien geeignetste Verbindungsbahn sei die Linie Knin-Novi-Agram, welche längst und wiederholt Gegenstand von Regierungsvorlagen war und unter der Ungunst der Verhältnisse immer mehr zurückgestellt worden ist. Zwar werde die Unabhängigkeit von dem ungarischen Staatsbahnnetz durch keine Verbindungsbahn aus Dalmatien nach Innerösterreich erreicht werden, und werde auch diese von Novi über Agram an die steierische Grenze führende Linie kroatisches Gebiet durchziehen müssen. Aber nicht um die tarifarische Unabhängigkeit von Ungarn handle es sich hierbei, wohl aber um die staatsrechtliche Forderung der kürzesten Durchzugslinie. Daher glaube die Kommission auch nicht, Schwierigkeiten von ungarischer Seite bei dem Anspruche auf den Ausbau einer Linie von Knin nach Novi auf bosnischem Gebiet fürchten zu sollen, wie auch der österreichische Staat Forderungen zu erfüllen bereit sein werde, welche Ungarn aus berechtigten wirthschaftlichen

Gründen auf dem Gebiete des bosnischen Eisenbahnwesens zu stellen sich gedrungen sehen sollte.

Die Kommission hat einstimmig der Eisenbahn Knin-Novi aus gesammtstaatlichen Gründen und aus Rücksichten für Dalmatien eine solche Bedeutung beigelegt, dass sie meint, es müssten die Mittel für diesen Bahnbau, wenn die finanziellen Verhältnisse Bosniens deren Uebernahme nicht gestatten würden, auf andere Weise aufgebracht und es müsse das Zustandekommen dieser Bahn unter allen Umständen und unabhängig von der Kostenfrage gesichert werden.

Die Eisenbahnkommission des Herrenhauses stellt auf Grund vorstehender Erwägungen den Antrag:

1. Das Herrenhaus wolle dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Fassung die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen und 2. nachfolgende Resolution fassen: Das Herrenhaus des Reichsraths spricht seine Ueberzeugung dahin aus, dass die Verbindung der bestehenden dalmatischen Eisenbahnen durch thunlichst direkte Linien mit Sarajevo über Arzano und mit Agram über Knin eine dringende Nothwendigkeit ist.

Ungarn.

— **Eisenbahnangelegenheiten im Jahre 1901.** Infolge der ungünstigen Lage des allgemeinen Geldmarktes, insbesondere des Mangels an Unternehmungslust wurden im Jahre 1901 wegen Konzessionirung von neuen Eisenbahnen keine besonderen Gesetze geschaffen. Ueberhaupt beschränkte sich so zu sagen die das Eisenbahnwesen betreffende gesetzgeberische Thätigkeit auf den Gesetzartikel XVII, betr. die Ordnung der finanziellen Lage der Torontáler Vizinalbahnen, auf Grund dessen diese Eisenbahnen zugleich in den Betrieb der ungarischen Staatseisenbahnen übernommen wurden. Zu erwähnen ist noch der Gesetzartikel IV über den Staatsvoranschlag für 1901, in dessen Rahmen das Budget der ungarischen Staatseisenbahnen bewilligt ist. Für Inventarvermehrung der ungarischen Staatsbahnen wurden mit diesem Gesetze 400 000 Kr., für kleinere Investitionen (Ergänzungsbauten, Auswechselung der Holzbrücken gegen Eisenbauten, Anschaffung von Personen- und Lastwagen usw.) 3 921 900 Kr. und für wesentlichere Investitionen (Vergrösserung von Stationen und Stationsgebäuden, Ausbau von zweiten Gleisen, Umgestaltung von Strecken, Herstellung von Rangirbahnhöfen, Werkstätten und Heizhäusern, Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, Schneeschutzbauten, Auswechselung von Holzbrücken usw.) 25 346 000 Kr. bewilligt. Dasselbe Gesetz hat für Beihilfen an Vizinalbahnen 1 300 000 Kr. bestimmt. Schliesslich sei bemerkt, dass mit dem Gesetzartikel XII für die mit dem Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897 bewilligten grossen Investitionen der ungarischen Staatseisenbahnen eine andere Verrechnung bewilligt worden ist.

Hinsichtlich der in den Wirkungskreis der Regierung fallenden Verfügungen ist festzustellen, dass im Laufe des Jahres 1901 nur eine Konzessionsurkunde für den Bau und den Betrieb der Kúnszentmiklós-Dunapatajer Vizinalbahn ertheilt wurde. Diese Bahn wird von der Station Kúnszentmiklós der Budapest-Zimonyer Linie der ungarischen Staatseisenbahnen über die Gemeinden Tass, Szalkszentmárton, Dunavecse, Apostag, Dunaegyháza, Solt und Kisharta bis Dunapataj (an der Donau) führen. Ferner hat das Handelsministerium gestattet, dass auf dem Arbeitsgleis Barcs-Drauufer der beschränkte allgemeine Verkehr eröffnet werde. Ausserdem wurde mit einem Anhange zur Konzessionsurkunde der Csetnekthaler Vizinalbahn die Erhöhung des Bau- und Ausrüstungskapitals um 72 000 Kr. auf 1 814 000 Kr. bewilligt.

Für den Bau neuer Kleinbahnen (Stadt- und Gemeindebahnen, Strassenbahnen) sind im Jahre 1901 gleichfalls keine neuen Konzessionen ertheilt; hingegen sind zu den bestehenden Urkunden folgende Anhänge in Kraft getreten: 1. bei der Pozsonyer städtischen elektrischen Eisenbahn der II. Anhang, betreffend den Ausbau und den Betrieb der von der Stefániastrasse abzweigend über die Aulichgasse bis zum Unterhaltungsorte Bellevue führenden Linie; 2. bei der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer elektrischen Strassenbahn der II. Anhang bezüglich der infolge von geleisteten und noch auszuführenden Investitionen erforderlichen Erhöhung des Baukapitals um 1 220 000 Kr. auf 5 800 000 Kr.

Neu errichtet sind im Laufe des Jahres 1901 die Vinkovcze-Zupanje-Drauufer-Vizinalbahn-Aktiengesellschaft, die Ruma-Klenáker Vizinalbahn-Aktiengesellschaft und die Losoncz-Umgebung-Vizinalbahn-Aktiengesellschaft.

Eröffnet wurden: 1. am 16. Januar 1901 die schmalspurige Vizinalbahn Zágráb-Podsused-Samobor (19,6 km); 2. am 9. Juli die Noskovcze-Drauufer-Verbindungslinie der Szentlörincz-Szlatina-Nasicer Vizinalbahn (1,5 km); 3. am 18. August die Nagytapolcsány-Bossány-Trencséner Vizinalbahn (51,5 km); 4. am 16. September die Ruma-Klenáker Vizinalbahn (30,2 km); 5. am 30. September und 6. Oktober die Vinkovcze-Zupanje-Drauufer-Vizinalbahn (33 km); 6. am 24. November die Losoncz-Umgebung-Vizinalbahn (Losoncz-Poltárer Haupt- und Ipolyberzencze-Katalinhutaer Flügellinie) (34,5 km); zusammen 170,3 km. Somit erhöhte sich die Gesammtbaulänge der ungarischen Eisenbahnen (ohne die Industriegleise und Kleinbahnen) auf 17 271,6 km.

Erwähnenswerth ist schliesslich, dass der Entwurf eines neuen Gesetzes über die Vizinalbahnen und Privatbahnen in Vorbereitung steht.

— **Einnahmen der elektrischen Stadt- und Strassenbahnen im Jahre 1901.** Hierüber geben folgende Zahlen Aufklärung:

Bahnen	Einnahmen im Jahre 1901 (Januar bis Dezember) zusammen	für das Kilometer durchschnittliche Betriebslänge	gegen das Vorjahr
	Kr.	Kr.	%
1. Budapester Strassenbahn	6 851 255	119 360	—
2. Budapester elektrische Stadtbahn	2 911 040	92 413	+ 4,8
3. Franz Josef elektrische Untergrundbahn	522 007	141 083	— 6,9
4. Budapest - Ujpest - Rákospalotaer elektrische Strassenbahn	445 203	33 224	+ 0,9
5. Budapest - Umgebung elektrische Strassenbahn	71 106	13 168	— 11,6
6. Fiumaner elektrische Strassenbahn	115 055	28 764	+ 17,2
7. Miskolczer elektrische Eisenbahn	89 549	13 568	— 0,5
8. Pozsonyer städtische elektrische Eisenbahn	209 244	26 487	+ 0,1
9. Soproner elektrische Stadtbahn	69 668	16 202	+ 20,5
10. Szabadkaer elektrische Eisenbahn	77 133	7 713	+ 7,7
11. Szombathelyer städtische elektrische Eisenbahn	38 765	14 324	— 0,3
12. Temesvárer elektrische Stadtbahn	317 628	31 042	+ 3,4

— **Eissendungen vom Csorbasee.** Die Eisbeförderung vom Csorbasee geht flott von statten. Die Csorbasee-Zahnradbahn befördert bei Tagbetrieb in 11 Zügen 44 Wagen (zu 4 000 kg) mit Eis. Wie fest das Eis ist, beweist der Umstand, dass es nach dem langen Wege von 401 km (Csorba-Kóbánya) mit einer Schwindung von nur 15 bis 20 % am Bestimmungsorte anlangt.

— **Aenderung von Frachtbriefen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen erstattete gegen den Inhaber einer Budapester Frachtbriefüberprüfungsfirma die Strafanzeige, weil dieser an mehreren Frachtbriefen eigenmächtig Aenderungen vorgenommen und daraufhin von den Staatsbahnen eine Frachtgebührenerstattung verlangt hatte. Der Gerichtshof stellte den Inhaber der Firma wegen Urkundenfälschung unter Anklage. Er verantwortete sich bei der Hauptverhandlung dahin, dass er durch sein Vorgehen die ungarischen Staatsbahnen nicht geschädigt habe, da er auch auf Grund des ursprünglichen Inhaltes der Frachtbriefe die Rückerstattung der Gebühren mit Recht verlangen konnte. Der Gerichtshof sprach den Angeklagten frei. Der Staatsanwalt legte gegen dieses Urtheil Berufung ein. Bei der Appellationshauptverhandlung wies der Vertheidiger darauf hin, dass der Frachtbrief an und für sich keine öffentliche Urkunde bilde. Uebrigens seien die gemachten Veränderungen bei der Bahn durch Vergleichung mit den dort zurückbehaltenen Aufgabescheinen leicht erkennbar gewesen, infolge dessen eine Schädigung ausgeschlossen erscheine. Die königliche Tafel bestätigte das freisprechende Urtheil der I. Instanz.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Herstellung von Eisenbahnmaterial in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte infolge der ungünstigen Lage der französischen Fabriken von Eisenbahnbetriebsmitteln durch Erlass vom 4. März 1901 einen Ausschuss eingesetzt mit dem Auftrage, die Verhältnisse zu untersuchen und ihm Mittel zur Abhilfe von Missständen an die Hand zu geben.

Der Ausschuss hat jetzt dem Minister die Schlussfolgerungen seiner Prüfungen unterbreitet. Er schlägt vor: 1. die Lokomotivbestellungen bei der Privatindustrie mindestens in je 10 Einheiten, möglichst aber in 15 bis 20 von derselben Bauart für jede Firma zu machen; 2. den Erbauern möglichst regelmässige Bestellungen zu sichern; 3. nach und nach diejenigen Betriebsmittel ausser Dienst zu stellen, deren Verwendung, wenn sie auch vom Standpunkt der Sicherheit noch keine Gefahr bietet, doch nur ungenügend den gegenwärtigen Betriebsbedürfnissen entspricht; hierbei sei der Vorbehalt zu machen, dass die Tilgung des Inventarpreises aufgeschoben werde. Weiter empfiehlt der Minister 4. bei den Lokomotivplänen für die verschiedenen Maschinen eine möglichst sparsame Herstellung ins Auge zu fassen und die Lastenhefte von allen nicht wirklich nothwendigen Bedingungen zu befreien; 5. bei der Ueberwachung der Arbeit in den Fabriken soweit in nachsichtigem Sinne vorzugehen, als es die in erster Linie stehenden Erfordernisse vollkommener Herstellung des Materials und der Sicherheit seines Gebrauches zulassen.

Der Minister hat mittelst Rundschreiben diese Ergebnisse des Ausschusses den Eisenbahngesellschaften mitgetheilt und dazu bemerkt: „Ich habe die Schlüsse des Ausschusses genehmigt und zweifle nicht, dass Sie, indem Sie sich nach ihnen richten, sich bemühen werden, die Anstrengungen meiner Verwaltung zu unterstützen, um einer Industrie zu Hilfe zu kommen, deren Gedeihen für das Land von Wichtigkeit ist und auch den Ihnen anvertrauten Interessen nur förderlich sein kann. Ich fordere übrigens die Aufsichtsbeamten auf, die Hand über die Ausführung dieses Rundschreibens zu halten.“ Bekanntlich hat in Frankreich erst vor kurzem wieder die Lieferung vorzüglicher und billigerer deutscher Maschinen Aufsehen erregt und zu unliebsamen Erörterungen geführt.

— **Splügenbahn.** Ein in Chur bestehendes „provisorisches Splügenkomitee“ hat in Ragaz eine Konferenz von Vertretern ostschweizerischer Kantone zur Besprechung der Splügenbahnfrage veranstaltet. In dem Einladungsschreiben sagt es, es müsse daran festgehalten werden, dass, nachdem die Central- und die Westschweiz ihre Alpenbahnen erhalten haben, endlich auch die Ostschweiz zu ihrem Rechte gelange. Der Zeitpunkt sei gekommen, die Besprechung der wichtigen Frage in einem weiteren Interessentenkreise zu veranlassen.

Ueber das Ergebniss dieser Konferenz erfährt die „Münch. Allgem. Ztg.“ folgendes: Es waren 150 Personen erschienen. Amtlich vertreten waren die Kantone: Graubünden, St. Gallen, Thurgau, Zürich, Appenzell und Schaffhausen, ferner die Städte: Zürich, St. Gallen, Chur, Lindau, Friedrichshafen und Bergamo. Kantonsgerichtspräsident Conrad (Chur) theilte mit, die Kosten des Projektes seien auf 112 500 000 Fr. berechnet. Ein neues, von Ingeniör Stampa herrührendes Projekt sei aufgetaucht. Nach diesem würde von Thusis (Graubünden) ein einziger, 41 km langer Tunnel direkt nach Chiavenna (Oberitalien) gebaut. Dieses Projekt würde aber 200 000 000 Fr. kosten, also 88 000 000 Fr. mehr als das andere Projekt. Die Aufbringung der Mittel für das 200 Millionen-Projekt erscheine fraglich. Darauf wurde nachstehender Beschluss angenommen:

„Die heutige von Vertretern ostschweizerischer Regierungen, Städte, Gemeinden sowie von kantonalen Grossräthen und Grossindustriellen besuchte Versammlung erklärt sich mit der Initiative des provisorischen Splügenkomitees zur Förderung der ostschweizerischen Alpenbestrebungen einverstanden und sie erweitert dasselbe mit dem Auftrage, die Propaganda des bisherigen Komitees in energischer, aber nicht überstürzter Weise fortzusetzen, um das Splügenbahnprojekt seiner Verwirklichung entgegenzuführen.“

Die Versammlung beschloss im weiteren, das bestehende Komitee solle sich zu einem interkantonalen unter Zuzug aus den ostschweizerischen Kantonen ergänzen, sich mit den Komitees in Mailand und Deutschland in Verbindung setzen, um, wenn möglich, ein internationales Splügenkomitee zu bilden.

Die in St. Gallen erscheinende Zeitung „Ostschweiz“ knüpft an die Ragazer Versammlung Betrachtungen, die über das Ergebniss hohe Befriedigung aussprechen. Man werde sich zwar nicht verhehlen dürfen, dass noch ein Jahrzehnt vergehen könne, bis ein Splügenprojekt in das Stadium nächstbevorstehender Ausführung tritt. Dieses Stadium werde aber überhaupt nur erreicht, indem man das Projekt zähe aufrecht halte, die Interessenten sammle und gesammelt bei einander halte und einen ständigen Bewegungsmittelpunkt schaffe. Hierfür mit Erfolg gesorgt zu haben, sei der Gewinn der Ragazer Versammlung.

— **Ueber Personenverkehr und Personentarife in England** veröffentlicht Regierungsbaumeister F. Heinrich im „A. f. E.“ einen Aufsatz, welcher die hervorragendsten Verschiedenheiten zwischen den englischen und deutschen Einrichtungen in bezeichnender Weise hervorhebt und dem wir folgende Bemerkungen entnehmen. Statt der in Preussen üblichen vier Klassen führen die englischen Personenzüge vielfach nur zwei Klassen, was natürlich deren Zusammenstellung wesentlich erleichtert. Dies trifft namentlich für die grossen, von London nach Schottland führenden Linien zu. Sie haben nur I. und III. Klasse. Da es eine IV. Klasse in England nicht gibt, so ist es dem wenig Bemittelten dort überhaupt nicht möglich, grosse Entfernungen auf der Eisenbahn zurückzulegen. Der niedrigste Preis für die Reise London-Edinburgh beträgt z. B. in III. Klasse 33,32 ℳ, während für die gleiche Strecke in IV. Klasse im Bezirke der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft 12,80 ℳ — also nur 40 % des englischen Fahrpreises — zu bezahlen sein würden. Für Schnellzüge wird durchweg kein höheres Fahrgeld gefordert, als für Personenzüge. (Ein Gleiches ist — wie wir in Nr. 20 S. 325 d. Ztg. mittheilten — jetzt auch für Süddeutschland in Aussicht genommen, mit Ausnahme der internationalen Schnellzüge; solche gibt es ja in England nur allenfalls für die kurzen Strecken London-Dover, -Harwich, -Queenborough.) Hierdurch wird natürlich der Zudrang zu ersteren wesentlich vermehrt; da jedoch die Schnellzüge nur äusserst selten anhalten, so ist ihre Benutzung immer nur auf weite Entfernungen möglich. Wie sehr im Laufe der Zeit die Benutzung der höheren Wagenklassen abgenommen, die Benutzung der III. Klasse sich aber gehoben hat, geht aus folgenden Zahlen hervor. Im Jahre 1845 benutzten von allen Reisenden die I. Klasse 16, die II. Klasse 43 und die III. Klasse 41 %, während im Jahre 1900 die I. Klasse von 3, die II. Klasse von 6 und die III. Klasse von 91 % der Reisenden benutzt wurde. Da die Benutzung der II. Klasse immer mehr zurückging, so haben einzelne führende Bahnen, wie die Grosse Westbahn und die Südwestbahn, den Fahrpreis für sie ganz bedeutend ermässigt, so dass der Unterschied gegenüber der I. Klasse ein sehr grosser, gegenüber der III. Klasse ein sehr geringer wurde. Dies hat dann während der letzten Jahre eine Steigerung in der Benutzung der II. Klasse wieder herbeigeführt. Platzkarten gibt es in England nicht, aber daraus darf man nicht folgern, dass dort eine Vorausbestellung von Plätzen ausgeschlossen wäre. Die Abtheile der Fernzüge bleiben mit dem Vierkantschlüssel auch dann noch verschlossen, wenn der Zug bereits zur Abfahrt fertig am Bahnsteig steht, und der Reisende kann sich daher seinen Platz nicht beliebig wählen, sondern muss ihn sich vom Schaffner anweisen lassen. Nach gesetzlicher Bestimmung stehen in England dem Reisenden I. Klasse 120, dem II. Klasse 100 und dem III. Klasse 60 Pfund Freigepäck zu; aber die Bahnen machen von dem Rechte, die Mitnahme von Gepäck auf diese Zahlen zu beschränken, keinen Gebrauch. Als vor kurzem die Bahnen unter Berufung auf die hohen Kohlenpreise begannen, die Gepäcküberfracht zu berechnen, erhob sich dagegen in der Presse ein wahrer Sturm der Entrüstung. Für Rückfahrkarten wird ein ermässigter Satz nicht gewährt und ihre Lösung bietet daher dem Reisenden nur den Vortheil, dass er sich dadurch den zweiten Gang zum Schalter spart. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind in England nahezu für das Kilometer 2½ Mal so hoch als in Preussen. Sie betrugen im Jahre 1899 dort 29 506 ℳ gegenüber 12 178 ℳ auf den preussisch-hessischen Bahnen.

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahnlinie Ismaila - Port Said.** Wie das „Handelsmuseum“ meldet, ist der alte Plan einer Verbindung Port Saids mit dem unterägyptischen Eisenbahnnetze über Ismaila, welcher lange Zeit infolge des Widerstandes des hierdurch in seinen Handelsinteressen bedrohten Alexandriens nicht durchgeführt wurde, nunmehr energisch in Angriff genommen worden. Zwischen der ägyptischen Regierung und der Suezkanalgesellschaft wurde nämlich ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem die gegenwärtig zwischen Ismaila und Port Said verkehrende, im Besitze der Kanalgesellschaft befindliche Trambahn mit einem Kostenaufwande von rund 10 000 000 Fr. in eine Hauptbahnlinie umgewandelt werden soll. Der Bau dieser Bahn soll Anfangs Mai d. J. begonnen und im Sommer 1903 beendet werden. Sie wird gleich der Linie Kairo - Ismaila von den ägyptischen Staatsbahnen und auf deren Rechnung betrieben werden, welche hierfür der Suezkanalgesellschaft die Baukosten von rund 10 000 000 Fr. und den Werth der aufgelassenen Trambahn von 7 000 000 Fr. mit 3 bis 3,5 % zu verzinsen haben werden. Ueberdies soll in Port Said ein Freihafen errichtet und von der Suezkanalgesellschaft verwaltet werden, welche auch die nöthigen Docks, Kais und sonstigen Anlagen errichten wird. Zur Bestreitung aller für die genannten Werke auflaufenden Kosten wird die Gesellschaft ein Anlehen von 25 000 000 Fr. aufnehmen.

— **Eine neue englische Kolonialbahn in Njassaland.** Ein Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Tschiromo am Schire, etwa 300 km südlich von der Südspitze des Njassasees,

nach Blantyre und dem Njassasee ist Ende November 1901 zwischen der britischen Regierung und einer Gesellschaft geschlossen worden, welche sich unter dem Namen Shiré Highlands Railway Co., Njassaland, gebildet hat. Seit fünf Jahren war die englische Regierung angeregt worden, den Bau einer solchen Linie zu erlauben, weil die Kolonie von einem Niedergange des Handels aus Mangel an Handelswegen bedroht sei. Der Waarentransport durch die ganze Kolonie geschieht jetzt durch einheimische Träger. Diese Beförderung ist bekanntlich langsam, kostspielig und wenig erfolgreich; die Pflanzer, welche sich Mühe gegeben haben, das Land zu heben, sind damit um so weniger zufrieden, als man die benachbarten portugiesischen und deutschen Kolonien mit Handelswegen versehen hat. Mehrere Gesellschaften hatten schon beabsichtigt, die für das Hochland zwischen Njassa- und Tanganjikasee bestimmten Waaren aus Lindi und Kilwa, an der deutsch-ostafrikanischen Küste, auf direkten Wegen durch deutsches Gebiet nördlich von der englischen Kolonie einzuführen. Nach dem zwischen der Regierung und der Gesellschaft getroffenen Uebereinkommen soll die Eisenbahn mit einer Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll und eingleisig gebaut werden und sich beständig auf britischem Gebiete bewegen. Die Eisenbahnarbeiten sollen dem „Moniteur des Intérêts Matériels“ zufolge im Laufe von 15 Monaten begonnen und möglichst beschleunigt werden. Die Gesellschaft kann aus den Besitzthümern der Krone alles Holz nehmen, dessen sie für den Bau der Eisenbahn bedarf.

Die Linie wird die Mittelpunkte der Kaffeeindustrie vermittelst des Schire und Sambesi mit dem Meere verbinden. Von Blantyre aus soll sie über Somba, den Sitz des Residenten, nach Fort Johnston gehen, wo sie den Anschluss an die Dampferlinie des Njassasees findet. Offenbar ist auch diese neue Eisenbahnlinie geeignet, den Verkehr zwischen dem indischen Ozean und dem Njassasee, der naturgemäss Deutsch-Ostafrika zufiele, auf englisches Gebiet zu ziehen.

— **Eisenbahnbau Swakopmund-Windhoek (Deutsch-Südwestafrika).** Dem Thätigkeitsbericht des Eisenbahnkommandos über diese Bahn für die Zeit von Oktober bis Dezember 1901 entnehmen wir nach dem „D. Kol.-Bl.“ folgendes: Der Personen- und Güterverkehr ist um die Jahreswende bis Okahandja (Kilometer 311,6) eröffnet worden. In der zweiten Hälfte des Dezember 1901 sind auf der ganzen Bahnlinie starke Gewitterregen niedergegangen, die mannigfache Beschädigungen des Bahnkörpers herbeiführten. Die dadurch verursachten Betriebsstörungen waren indessen verhältnissmässig nur geringe. Zwischen Karibib (Kilometer 194) und Okahandja gelang es unter Heranziehung von Eingeborenen, die Strecke binnen 24 Stunden so weit wieder herzustellen, dass Züge verkehren konnten. Zwischen Swakopmund und Karibib, wo an der Wiederherstellung auch des Nachts gearbeitet wurde, brauchte der Betrieb an keinem Tage ausgesetzt zu werden. Der Bahnkörper war Anfang Januar d. J. zwischen Kilometer 317 und 343 in Arbeit. Zwischen Okahandja und Kilometer 318 liegen die beiden grossen Brücken über das Okahandja- und Swakopflussbett, deren Uferbau, eiserne Träger von 6 m Länge, auf hölzernen Pfahljochen oder Steinpfeilern ruht; letztere wurden überall da angewendet, wo die Eindringungstiefe der Pfähle wegen Fels nicht ausreichend erschien. Die Okahandjabrücke, 305 m lang, war Ende Dezember 1901 so weit gediehen, dass mit dem Aufbringen der eisernen Träger begonnen werden konnte. Die Swakopbrücke, 200 m lang, wird mit ihrem Unterbau im Januar fertig sein. Der fertige Bahnkörper reichte Anfang Januar schon bis Kilometer 339, abgesehen von zwei Lücken von 3 und 2 km Länge (Kilometer 317 bis 320 und Kilometer 333,50 bis 335,50), die noch zu schliessen sind.

— **Jubiläum der Baldwinlokomotivwerke in Philadelphia.** Das 70jährige Jubiläum dieser Werke und die Fertigstellung der Lokomotive Nr. 20000 wurde in Philadelphia durch ein grosses Festmahl, an dem sich etwa 250 Gäste betheiligten, gefeiert.

— **Nicaragua hat gesiegt!** Nach einem Telegramm aus Washington beschloss die Isthmuskanalkommission des Senats mit 7 gegen 4 Stimmen, Bericht zu erstatten zu Gunsten der Hepburnbill, welche sich für Erbauung des Isthmuskanals über Nicaragua ausspricht. Das Repräsentantenhaus nahm die Hepburnbill betreffend den Isthmuskanal an.

— **Tehuantepec-Eisenbahn.** In den Vereinigten Staaten ist man, wie das österreichische „Handelsmuseum“ berichtet, darüber verstimmt, dass es einer englischen Gesellschaft gelungen ist, die Tehuantepec-Eisenbahn, die kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen der atlantischen (Koatzakoalkos) und pacifischen (Tehuantepec bezw. Salina Cruz) Küste (270 km), in ihre Hand zu bekommen, obwohl das sonstige mexikanische Bahnnetz von nordamerikanischen Kapitalisten beherrscht wird. Die englische Gesellschaft verwendete sofort nach Erwerbung der Linie 4000000 D. auf Verbesserung des Bahnbaues und gedenkt weitere 15000000 D. auf Hafen- und Dockbauten in Koatzakoalkos und Salina Cruz zu verwenden. Auf diese Weise soll die Bahn befähigt werden, nicht nur während des Baues des Nicaraguakanales den Handel des Mississippithales mit der Westküste von Mittel- und Südamerika zu vermitteln, sondern auch nach dessen Vollendung in Wettbewerb mit den durch nordamerikanisches Kapital beherrschten Verkehrswegen (den Nicaraguakanal inbegriffen) zu treten.

Allgemeines.

— **Betriebsgefährdungen durch die Streckenblockung.** Der Telegraphenmeister Stosberg macht einen Vorschlag, wie gewisse Möglichkeiten, die Streckenblockung irrthümlich zu bedienen, abgestellt werden könnten. Bei der Bedeutung der Angelegenheit möge auch sein Vorschlag kurz erwähnt werden, wenngleich wir wiederholt unserer Meinung dahin Ausdruck geben, in Bezug auf die mechanischen Einrichtungen, welche zur Zugsicherung benutzt werden, könne ein Zuviel der Forderungen, die an sie gestellt werden, unter Umständen durch die dadurch bedingte verwickeltere Bauweise auch wieder neue Gefahrquellen hervorrufen. Er setzt dabei voraus, dass die Sicherung der Züge von der Mitwirkung des Zuges selbst in der Weise bereits abhängig gemacht sei, dass die Blocktaste nicht eher bedient werden kann, als bis die letzte Zugachse die Blockstrecke verlassen hat. Er wünscht aber, dass diese Mitwirkung des Zuges noch weiterhin ergänzt werde, um für den Fall eines etwaigen Versagens der Kontakteinrichtung, auf welche der Zug selbst wirkt, und nach vorgekommener falscher Blockung, also im Nothfalle dem Wärter ein Mittel an die Hand zu geben, seine Signalkurbel oder seinen Signalhebel frei zu blocken. Der Einsender wünscht, dass die Blockwerke mit einer Tastenvorrichtung versehen werden, mittelst deren es möglich sei, ein falsch blockirtes Signal zu jeder Zeit frei zu machen. Am zweckmässigten würde sich dies nach seiner Meinung dadurch erreichen lassen, dass die Vorrichtung auf dem Boden des Blockgehäuses in dem Raum zwischen den Riegelstangen angebracht würde und dass diese für den Wärter nur durch eine verglaste Oeffnung, etwa wie die des Blockfensters, zu erreichen wäre. Dieses Fenster müsste fest verschraubt und ein Eingriff zur Nothtaste nur durch Zerschlagen der Glasscheibe möglich sein.

— **Dem selbstthätigen Zugdeckungssystem von Joh. Sácek** wurde auf der Ausstellung für Unfallschutz in Frankfurt a/M. der „Ehrenpreis“ des württembergischen Ministeriums des Innern, eine der ersten Prämien jener Ausstellung, zuerkannt.

— **Verwendung von Nickelstahl bei den Eisenbahnen.** Professor Radinger kommt in seinem anlässlich der Pariser Weltausstellung erstatteten Berichte „Neue Metalle für den Maschinenbau“ zu folgenden Schlussfolgerungen hinsichtlich der Verwendung von Nickelstahl im Schiffs- und Eisenbahndienst: „Zusammenstösse von Schiffen oder Eisenbahnwagen würden bei Anwendung dieses Materials unvergleichlich gefahrloser verlaufen als bisher, die Kolbengeschwindigkeit der Dampfmaschinen würde ganz bedeutend steigen können, da die hin- und herlaufenden Theile ungefähr nur die halben Maasse gegenüber den jetzt verwendeten benöthigen würden. Bei Lokomotiven würden dann die Gegengewichte nur halb so schwer, somit die Grenze der Fahrgeschwindigkeit auf das 1,4fache gegen heute höher gerückt werden können. Schiffsmaschinen würden geringere Schwingungen erbringen, das übrige Eigengewicht der Schiffskörper würde sich verkleinern und daher bei gleichbleibender Maschinenkraft die Schnelligkeit der Schiffe sich steigern. Bei gleichen Abmessungen würden ihre Dampfrohre und Ankerketten eine erhöhte Sicherheit bieten usw. Die neuen Nickelstahllegirungen sind daher mit Freude zu begrüssen, und von ihnen haben wir einen neuen und mächtigen Fortschritt im gesammten Ingeniörbereiche zu erwarten.“

— **Ueber den Bau grosser Schiffe in Deutschland, England und den Vereinigten Staaten** entnehmen wir den „Berl. N. Nachr.“ folgende interessante Darstellung:

Wirft man einen Blick auf die Thätigkeit der Schiffswerften während der letzten Jahre, so fällt vor allem die ausserordentliche Zunahme der Grösse der Schiffe in die Augen. Noch vor 10 Jahren gab es in der ganzen Welt nur 2 Schiffe von über 10000 t; heute finden wir allein in der Handelsflotte 63 Schiffe von diesem Tonnengehalt und darüber, während unter Hinzurechnung der Kriegsschiffe etwa 80 Schiffe von über 10000 t vorhanden sind. Diese Ziffer wird sich aber in diesem Jahre noch bedeutend erhöhen. Nach den neuesten Statistiken

befinden sich gegenwärtig in England 20, in Deutschland 3 und in den Vereinigten Staaten 10 Schiffe von mehr als 10 000 t im Bau. Vier von diesen Dampfern, und zwar einer in England, einer in Deutschland und zwei in den Vereinigten Staaten, werden über 18 000 t aufweisen. Bis zum vorigen Jahre waren die grössten in Amerika gebauten Schiffe die „St. Louis“ und die „St. Paul“ von je 11 500 Rohregistertonnen, gegen die „Campania“ und „Lucania“ mit 12 950 t, dem „Kaiser Wilhelm der Grosse“ mit 14 500, dem Dampfer „Deutschland“ mit 16 000 und die „Oceanic“ mit 17 250 t. Im vorigen Jahre wurden dann 3 neue Dampfer von grossen Dimensionen in Amerika vom Stapel gelassen, der Dampfer „Kroonland“ von 12 000 und die Dampfer „Korea“ und „Siberia“ von je 11 300 t und 18 000 indizirten Pferdekräften; der erstere wurde von Cramp & Sons, die letzteren von der Newport News Co. geliefert. Zur Zeit befinden sich 2 weitere Dampfer auf amerikanischen Werften im Bau, welche je über 21 000 t messen sollen, gerade genügend, um den bisher grössten Dampfer „Celtic“ (20 904 t) zu übertreffen; indessen werden auch diese wieder hinter dem neuen Dampfer „Cedric“ zurückbleiben, der bis auf weiteres den grössten Dampfer der Welt darstellen wird. Die vorerwähnten beiden Riesendampfer, welche eine Wasserverdrängung von etwa 38 000 t und eine Geschwindigkeit von 14 Knoten erhalten sollen, sind für den Pacificverkehr von Seattle nach China und Japan bestimmt. Für den transatlantischen Dienst sind ebenfalls amerikanischerseits 2 Doppelschraubendampfer von 13 750 t im Bau, deren Kiel kürzlich auf der Werft der Maryland Steel Co. in Baltimore gelegt worden ist. Dieselben werden für Rechnung der Atlantic Transport Co. für den Verkehr zwischen Newyork und London gebaut. Deutschlands Antheil an dem Bau grosser Schiffe ist ebenfalls ein ganz hervorragender. An erster Stelle steht der Stettiner Vulkan mit dem Bau des neuen Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“ für den Norddeutschen Lloyd von 20 000 t. Der Vulkan baut ausserdem noch einen Dampfer von 9 000, einen von 8 300 und einen anderen von 6 700 t. Zusammen beträgt die Tonnage der vier Schiffe 44 000 t mit Maschinen von 52 000 indizirten Pferdekräften. Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde führt 2 Dampfer von je über 7 000 t auf den Helgen sowie ferner 1 Segelschiff von nicht weniger als 5 200 t, welches zugleich das grösste Segelschiff der Welt werden wird. Ebenso gehen auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack mehrere 7 000 — 8 000 t - Schiffe ihrer Vollendung entgegen. F. Schichau in Danzig baut 2 Doppelschraubendampfer von je 8 500 t, ebenfalls für den Lloyd. Die Howaldswerke in Kiel haben u. a. für russische Rechnung einen Transportdampfer von 7 500 t mit 12 000 PS sowie 1 Segelschiff von 4 500 t in Auftrag. Sämmtliche vorerwähnten Handelsdampfer sind in erster Reihe für die Passagierfahrt bestimmt, in der sich seit dem letzten Jahrzehnt eine ausserordentlich bemerkenswerthe Wandlung vollzogen hat. Die Grösse der Dampfer ist im Vergleich mit den derzeitigen grössten Schiffen um mehr als das Doppelte gestiegen, die Maschinenstärke hat sich verdreifacht, womit sie allerdings ziemlich die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht haben dürfte. Besonders erfreulich aber ist der hervorragende Antheil, den Deutschland an der Entwickelung des Schiffbaues zu verzeichnen hat und der auch im Auslande volle Würdigung findet.

— **Suezkanalverkehr im Jahre 1901.** Nach den neuesten amtlichen Veröffentlichungen der Suezkanalgesellschaft haben im Jahre 1901 im ganzen 3 699 Schiffe mit 15 163 233 t den Suezkanal durchfahren. Etwa 4,5 % der gesammten Schiffsladungen kamen auf Kriegs- und Transportschiffe. An Kanalgebühren haben diese Schiffe, wie der „Leuchtthurm“ mittheilt, im ganzen über 100 000 000 Fr. bezahlt. Die bisher höchste Einnahme an Gebühren hatte das Jahr 1899 mit 91 000 000 Fr. für 3 607 Schiffe aufzuweisen. Fast 94 % aller Schiffe durchfuhren den Kanal bei Nacht mit Hilfe von elektrischen Scheinwerfern. Die mittlere Dauer der Durchfahrt eines Schiffes betrug im letzten Jahre 15 Std. 47 Min., der mittlere Gesammtaufenthalt im Kanal 18 Std. 41 Min. Für die den Kanal bei Nacht durchfahrenden Schiffe betrug die Dauer des Gesammtaufenthalts im Kanal im Mittel 17 Std. 54 Min., für die ihn bei Tage durchfahrenden dagegen 30 Std. 19 Min. Man ersieht hieraus deutlich den Vortheil der elektrischen Beleuchtung.

Bücherschau.

— **Der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens.** Unter Benutzung amtlicher Quellen bearbeitet von O. Schwarz und Dr. G. Strutz, Geh. Oberfinanzräthen und vortragenden Räthen im Finanzministerium. Band I. Die Ueberschussverwaltungen; VII. Buch: Die Eisenbahnverwaltung, bearbeitet vom Geheimerath Dr. Strutz. Berlin 1901. Verlag von J. Guttentag.

Ein stattlicher Band von rund 500 Seiten Text und 150 Seiten Anlagen liegt vor uns und zum ersten Mal erhalten wir hier eine zusammenfassende systematische Darstellung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in ihrem Zusammenhange mit dem preussischen Staatshaushalt. Mit ausserordentlichem Fleiss ist das aktenmässige Material geordnet und verarbeitet, so dass nicht nur ein vollständiges Bild aller der Schritte, die der preussische Staat vom Jahre 1828 an (Verwaltungsbericht des Finanzministers v. Motz vom 30. Mai 1828) für die Entwickelung des Eisenbahnwesens gethan hat, sondern auch eine anschauliche Schilderung der jetzigen Stellung der preussischen Staatseisenbahnen innerhalb des Staatshaushalts gegeben ist. Es liegt in der gewollten Natur des Buches, dass sich die Darstellung auf die finanzielle Seite des Eisenbahnwesens beschränkt. Auf diese Seite wollte der Herr Verfasser, der selbst nicht im Eisenbahnwesen thätig gewesen ist und aus der Stellung eines Landraths vor etwa 10 Jahren in das Finanzministerium berufen wurde, naturgemäss das Hauptgewicht legen. Auf diesem Gebiet liegt denn auch der Hauptwerth des Buches, das dadurch eine Lücke unserer Eisenbahnlitteratur ausfüllt. Dieser fehlt es überall an systematischen Darstellungen, wie eine solche hier geboten wird. Denjenigen, der sich über die gesetzlichen und finanziellen Grundlagen des preussischen Staatsbahnwesens unterrichten will, wird das Buch kaum im Stich lassen. Wir beschränken uns heute auf die Wiedergabe der äusseren Anordnung des Buches. Es zerfällt in vier Hauptabschnitte: 1. die Entstehungsgeschichte der preussischen Staatsbahnen, 2. die Einnahmen, 3. die Ausgaben und 4. die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung und deren Verwendung. Die Abschnitte 2—4 schliessen sich überall an die Eintheilung des preussischen Staatshaushalts an. Die Darstellung ist zu einem nicht geringen Theile aus den amtlichen Begründungen und Erläuterungen geschöpft. Mit den hervorgehobenen Vorzügen des Werkes im Zusammenhang steht es, dass die wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, der innere Aufbau ihrer Verwaltung, deren Grundsätze und Aufgaben eine mehr nebensächliche Behandlung gefunden haben. Immerhin verdient es alle Anerkennung, dass es dem Verfasser in so hohem Maasse gelungen ist, eine klare Darstellung beispielsweise des jetzigen Zustandes der Tarife zu geben. Sehr werthvoll ist das in reicher Fülle gebotene statistische Material, das besonders auch in den Anlagen enthalten ist. Wir behalten uns vor, in eingehenderer Weise auf das Werk zurückzukommen und alsdann auch einige Punkte ausführlicher zu behandeln, als es in dieser Anzeige geschehen kann. Jedenfalls gebührt dem Verfasser der Dank auch der Eisenbahnwelt für seine mühevolle und verdienstliche Arbeit, die fortan für jeden, der die finanzielle Stellung der preussischen Staatsbahnverwaltung kennen lernen will, eine ausgezeichnete Quelle bilden wird.

— **Dr. Koch's Ortsverzeichniss.** Unter Berufung auf § 11 des Pressgesetzes vom 7. Mai 1874 ist uns zu unserer Besprechung des genannten Werks in Nr. 17 S. 282 d. Ztg. aus Kurtsdorf bei Ornshagen folgende Zuschrift vom 10. d. Mts. zugegangen:

> „Dr. Koch's Ortsverzeichniss. Die soeben erschienene zehnte Auflage ist ebenso wie die neunte Auflage (mit Ausnahme des auf der Umschlagseite abgedruckten Nachtrags) nicht von Herrn Dr. Koch, sondern in dessen Auftrag von dem Unterzeichneten bearbeitet worden.
> G. Krenke, Schriftsteller.“

Indem wir diese Zuschrift der Vorschrift des Pressgesetzes gemäss veröffentlichen, bemerken wir, dass nach den von uns eingezogenen Erkundigungen der Unterzeichner jener Berichtigung von dem verstorbenen Dr. Koch zwar mit der Bearbeitung des Materials behufs Herstellung der neunten bezw. zehnten Auflage des Ortsverzeichnisses beauftragt worden ist und diesen Auftrag dann ausgeführt hat, dass Herr Dr. Koch aber selbst dieses Material herbeigeschafft, gesammelt und wegen dessen Bearbeitung mehrfach Anleitungen und Weisungen gegeben, bei der neunten Auflage die Krenke'sche Bearbeitung auch selbst durchgesehen und, soweit erforderlich, berichtigt hat. Diese Durchsicht und Berichtigung musste bei der zehnten Auflage durch andere Kräfte ausgeführt werden, da Dr. Koch am 15. September 1901 verstorben war.

Die Schriftleitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gruppenverkehr (IV) Altona, Hannover, Münster; nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Verkehr; nordwestdeutsch-linksrheinischer Verkehr; rheinisch-westf.-nordwestdeutscher Seehafenverkehr; nordwestdeutsch-mitteldeutscher Verkehr; Oldenburg-mitteldeutscher und -Altonaer Verkehr; westdeutscher Privatbahnverkehr; norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenverkehr; norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. werden in allen Ausnahmetarifen, in welchen die Frachtsätze der Stationen Harburg H. und U. E. mit denen von Hamburg gleichgehalten sind, die Frachtsätze der Station Altona auf die der genannten Stationen ermässigt. Soweit hierdurch die Frachtsätze der Station Altona niedriger werden, als die in jenen Ausnahmetarifen für Hamburg Sternschanze enthaltenen Frachtsätze, werden sie auf die letztere Station übertragen.

Von dieser Tarifmaassnahme bleiben die Frachtsätze für Kohlen nach Altona Bahnhof unberührt. Wegen der Ermässigung der Kohlenfrachtsätze nach Altona Kai ergeht besondere Bekanntmachung.

Altona, den 17. März 1902. (774)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 20. März d. J. treten für Steinabfälle von Porta und Weetzen nach Wilhelmshaven unter den für den Ausnahmetarif 5a geltenden Bedingungen Ausnahmesätze von 0,47 ℳ für 100 kg ab Porta und 0,48 ℳ für 100 kg ab Weetzen in Kraft.

Hannover, den 16. März 1902. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Unter Aufhebung der Ausnahmetarife 2a, 2b und 2c wird am 1. April d. J. der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), Abtheilung I, auf eine Reihe von Beförderungsgegenständen ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 18. März 1902. (776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. April cr. treten im Verkehr mit der Bentheimer Kreisbahn für den Güterverkehr anderweite theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst am 15. Mai cr. gültig.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 11. März 1902. (777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hochspeyer (alt) in den Main-Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif einbezogen. Die seither im Tarif aufgenommene Station Hochspeyer erhält die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)“.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 17. März 1902. (778)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April cr. werden die Stationen Minsleben Dorf und Minsleben H. Bl. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in die Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4a (Staubkalk zum Düngen), 4b (Mergel zum Düngen) und 5 (Wegebaustoffe) einbezogen. Am gleichen Tage treten ermässigte Frachtsätze für einige Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken im Verkehr mit einzelnen Privatbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 17. März 1902. (779)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe IV.

Vom 20. d. Mts. ab tritt für Steinkohlen von Ibbenbüren nach Lotte ein Ausnahmefrachtsatz von 0,07 ℳ für 100 kg in Kraft, der unter den für den Ausnahmetarif 6a geltenden Bedingungen Anwendung findet.

Münster, den 18. März 1902. (780)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 20. März d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Heerlen, Station der niederländischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Annen Nord, Annen Süd, Dorsten, Schalke, Schalke Süd, Witten Ost und Witten West des Direktionsbezirks Essen andererseits in Kraft, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren ist.

Elberfeld, den 19. März 1902. (781)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. April 1902 wird die Station Ilsenburg der K. E.-D. Magdeburg in den Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien aufgenommen.

Mit Wirkung vom gleichen Tage wird die Station Salzungen der K. E.-D. Erfurt mit Ausnahmesätzen für Kalisalze, Kalidüngesalze etc. in den Ausnahmetarif Nr. 6b des deutsch-italienischen Tarifs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 18. März 1902. (782)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 20 d. Mts. werden die Stationen Mettmann des Direktionsbezirks Elberfeld, Salzwedel des Direktionsbezirks Magdeburg, Erdmannsdorf der sächsischen Staatsbahnen und Marktredwitz der bayerischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 16. März 1902. (783)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Am 25. d. Mts. treten für Maschinentheile des Spezialtarifs I folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

	gültig bei Frachtzahlung für mindestens 5 t	gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 t
	für einen Wagen und Frachtbrief	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Von Warmbrunn, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, nach Villach S. B.	331	324

Breslau, den 20. März 1902. (784)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1902 wird die Station Mülheim a. d. Ruhr als Versandstation in den vorbezeichneten Kohlentarif aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.

Essen, den 15. März 1902. (785)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. April d. J. treten die Nachträge II zu den Heften 9, 11 und III zum Heft 7, Theil II A und zum gemeinschaftlichen Heft — Kilometerzeiger — in Kraft. Die in den Nachträgen enthaltenen Frachterhöhungen finden erst Anwendung vom 15. April d. J. ab. Die Nachträge können von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 16. März 1902. (786)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Mülheim a. d. Ruhr in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. März 1902. (787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 25. März 1902 treten im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehre für die Beförderung lebender Thiere zwischen den Stationen Ferdinandstein und Siegmar direkte Frachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilen diese Stationen.

Dresden, den 19. März 1902. (788)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-West-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1902 werden in allen Ausnahmetarifen, in welchen die Frachtsätze der Stationen Harburg H. und U. E. mit denen für Hamburg gleichgehalten sind, die Frachtsätze der Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze auf die der genannten Stationen ermässigt.

Altona, den 18. März 1902. (789)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverband.
Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1902 tritt der Nachtrag II zum Tarifhefte 1, gültig vom 1. Januar 1900, in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen, Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes einen Stationstarif für die Station Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, dann Aufnahme neuer Stationen in die Stationstarife, Ausnahmetarife und in die Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes 2 für Holz.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. März 1902. (790)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.
Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarif Theil II, Heft 2, und eines Nachtrages III zu dem vom 1. Dezember 1900 gültigen Tarif Theil II, Heft 1, Kartirungssätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 und insofern Tariferhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1902 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Nachtrag I enthält Ausserkraftsetzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes; der Nachtrag III enthält neue Frachtsätze sowie Ausserkraftsetzungen, Aenderungen und Berichtigungen.

Diese Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern bezw. 50 Hellern zu beziehen.

Wien, am 15. März 1902. (791)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel.

Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den diesseitigen Bezirk, gültig vom 1. August 1900, der Nachtrag I in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Die im Nachtrag enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Cassel, den 13. März 1902. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die seit dem 1. Mai 1899 bei Personenwagen III. Klasse versuchsweise eingerichteten Radfahrerabtheile werden wegen ungenügender Benutzung vom 1. Mai d. J. ab wieder aufgehoben. Vom gleichen Zeitpunkt ab treten die hierauf bezüglichen Bestimmungen des Binnen-Personentarifs (bes. Zus.-Best. 4 zu § 17) ausser Kraft.

Strassburg, den 16. März 1902. (793)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. April d. J. kommen in Altkirch, Gebweiler, Mutzig und Strassburg neue Sonntags-Rückfahrkarten zur Auflage. Ausserdem wird den Inhabern von Sonntags-Rückfahrkarten ab Strassburg die Benutzung des Schnellzuges 17 (Strassburg ab 6.45 Vm. und Saarburg an 8.07 Vm.) gegen Zahlung des tarifmässigen Schnellzugzuschlages gestattet.

In die Vogesen-Rundreisekarten Nr. 6, 11, 17, 22, 25, 39 und 41 ist die Strecke Münster-Metzeral einbezogen worden, wodurch sich der Preis dieser Karten um 10 bis 30 ₰ erhöht. Neben den neuen Karten werden die bisherigen billigeren Karten bis zum 1. Juni d. J. weiter ausgegeben. Die Vogesen-Rundreisekarten der Ausgabestelle Colmar sind um die Touren 60 (Colmar-Wanzel / Rappoltsweiler-Colmar) und 61 (Colmar-Türkheim/Münster-Colmar) vermehrt worden.

Die Gültigkeitsdauer der Vogesen-Rundreisekarten beträgt fernerhin 45 Tage.

Strassburg, den 16. März 1902. (794)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

3. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der am Montag, den 7. April 1902, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

46. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1901.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1901.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 29. März 1902 in Wien bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland oder der Firma Robert Warschauer & Co., in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian Bank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanketts bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 4. März 1902. (795)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von zwei Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge nach den Musterzeichnungen der preussischen Staatseisenbahnen (Blatt 33–40 Ausg. 1900) ausschliesslich Erd- und Maurerarbeiten usw., je eine für Bahnhof Recklinghausen und Gelsenkirchen, soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnung, Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Arbeitszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse 1, zur Einsicht offen und können zu folgenden Preisen von hier bezogen werden: Bedingungen mit Angebotbogen und Zeichnung Bl. 33 (Gesammtanordnung) zu 1 ℳ; die übrigen Zeichnungen Bl. 34–40 zu je 30 ₰. Die Beträge sind post- und bestellgeldfrei baar einzusenden.

Angebote mit der Aufschrift: Angebote auf Lieferung von 2 Drehscheiben für die Bahnhöfe Recklinghausen und Gelsenkirchen sind postfrei und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 8. April 1902, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Essen, den 18. März 1902. (796)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion I.

Die Lieferung von rd. 170 000 kg langsambindendem Portlandcement in Säcken für die Erweiterung des Bahnhofs Neudietendorf soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,30 ℳ (nicht in Briefmarken) von hier zu beziehen. Die Eröffnung der mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Portlandcement“ zu versehenden Angebote findet am 10. April d. J., Vorm. 11 Uhr, statt. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 14. März 1902. (797
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 25. 26. März 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutschen und die französischen Kleinbahnen am Ende des 19. Jahrhunderts.
Die Personenbeförderung auf Eisenbahnen.
Baubericht der preuss. Staatseisenbahnverwaltung.
Nachrichten:
Deutschland: Die Gerichtsverhandlungen in Sachen des Altenbekener Eisenbahnunglücks vom 20. Dezember 1901. — Preuss. Nebenbahnvorlage. — Eisenbahnangelegenheiten im preuss. Herrenhause. — Februareinnahmen der preuss.-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Beförderung von Zucht- und Rennpferden. — Die sogen. Eisenbahngemeinschaftsfrage. — Ueber den Fortgang der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. — Elektr. Hoch- und Untergrundbahn zu Berlin. — Betriebseinnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Generalversammlung der pfälzischen E. — Verkehr und Einnahmen der württemb. Staatsbahnen. — Einschränkung des Alkoholgenusses.
Oesterreich: Fahrkartensteuer. — Acetylengasapparate bei Eisenbahnen. — Das Fahren in Raumabstand. — Freifahrt von Rekruten, Reservisten und Urlaubern. — Tarifherabsetzung bei der Ostrau-Friedlander E. — Begebung von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen. — Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.
Ungarn: Die ungarische Konvertirung. — Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Kelenföld-Raab. — Budapest-Budakeszer elektr. Vizinalbahn. — Feuerwehrdienst auf dem Budapester Ostbahnhofe. — Vermehrung des Fahrparks der ungar. Staatsbahnen. — Saveufergleis der Ruma-Klenáker Vizinalbahn.
Uebrige europäische Länder: Bericht des französ. Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Entwickelung des Verkehrswesens. — Verbindung des französ. Staatsbahnnetzes mit Paris. — Klagen über mangelhafte Verkehrsleistungen der schweizer. Eisenbahnen. — Verstaatlichung der italien. Bahnen. — Zur Reform des Wagenumlaufes in Russland.
Fremde Welttheile: Ein neues Bahnprojekt für Sibirien.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die deutschen und die französischen Kleinbahnen am Ende des 19. Jahrhunderts.

Nachdem schon Jahrhunderte lang die Vortheile der glatten, die Reibung vermindernden Schienenbahn in privaten Betrieben, namentlich in Bergwerken, zur Beförderung schwerer Güter nutzbar gemacht worden waren, nachdem dann die 1825 eröffnete Pferdebahn Stockton-Darlington sich im öffentlichen Verkehr bewährt und zur Verwendung der Dampfkraft als Bewegungsmittel gegriffen hatte, da war es naturgemäss, dass die Neuerung, die bald die ganze Verkehrsorganisation von Grund aus umgestalten sollte, zunächst nur zwischen solchen Orten zur Einführung gelangte, die durch einen rege hin und her fluthenden Personenaustausch die Gewähr für eine genügende Benutzung des neuen Beförderungsmittels zu bieten schienen: Liverpool-Manchester, Nürnberg-Fürth, Brüssel-Mecheln, Dresden-Leipzig sind die ersten Eisenbahnen Europas und der Welt. Bald erwies sich die Meinung, die neue Technik werde nur dem Personenverkehr dienlich sein, als falsch; gerade der Güteraustausch wandte sich dem Schienenwege schnell zu, und kein Geringerer als Friedrich List war es, der mit flammenden Worten, gestützt auf seine amerikanischen Erfahrungen, die deutschen Spiessbürger immer wieder auf die hervorragende Bedeutung der Eisenbahnen hinwies, der immer wieder den planmässigen Ausbau eines über ganz Deutschland geschlossen sich erstreckenden Netzes von Schienenwegen forderte. Die thatsächliche Entwickelung hat dem genialen Agitator Recht gegeben: zwar nicht nach einheitlichem Plane, aber unter dem Druck der bestehenden Wirthschaftsbeziehungen von selbst sind, wie überall, so auch in Deutschland, zuerst die grossen Linien ausgebaut und mit einander in Verbindung gebracht worden, die die wichtigeren Handels- und Residenzstädte berühren. Erst als das Hauptbahnnetz in seinen wesentlichen Zügen hergestellt war, da ging man daran, seine Maschen durch Einfügung minder wichtiger Linien zu verdichten; etwa seit den sechziger Jahren beginnt man die später so genannten Nebenbahnen, die chemins de fer d'intérêt local, in Angriff zu nehmen, und es ist bekannt, dass gerade hierfür der Staat, wo er nicht selbst Unternehmer der Eisenbahnen war, den Privatgesellschaften beträchtliche Unterstützungen gewähren musste, dass selbst die britische Regierung sich diesem Zwange zuerst in Irland, schliesslich auch im Hauptland nicht hat entziehen können.*)

So wurden die Maschen des Eisenbahnnetzes immer dichter gezogen, und schliesslich beanspruchte auch der kleinste Ort, eine Schienenverbindung mit der Aussenwelt zu besitzen — ein Anspruch, der nur dann erfüllt werden konnte, wenn die technischen Anforderungen, die an die Durchgangslinien gestellt werden müssen, erheblich ermässigt wurden, wenn man zur Herstellung eines möglichst billigen Bahnkörpers die öffentlichen Wege freigab. Daraus entwickelte sich im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts der Begriff der Kleinbahnen, die zwar das technische Mittel der Massenbeförderung dem Lokalverkehr zur Verfügung stellen, die aber wegen ihrer geringen Widerstandsfähigkeit und Leistungskraft nicht als Glieder des dem grossen Verkehr dienenden Vollbahnnetzes behandelt werden können.

Neben dieser Entwickelung der von Ort zu Ort die Personen- und Güterbeförderung besorgenden Bahnen läuft der Ausbau der Strassenbahnen einher. Er setzt in den sechziger Jahren sehr langsam ein, nimmt dann im achten und neunten Jahrzehnt einen beträchtlichen Aufschwung, um schliesslich in den neunziger Jahren und besonders in ihrer zweiten Hälfte sich zu einer vorher nicht geahnten Höhe zu entfalten, worauf dann allerdings im letzten Jahre des Jahrhunderts allenthalben ein empfindlicher Rückschlag erfolgt ist.

---

*) Die englischen Light Railways stehen dem deutschen Begriff der Nebenbahnen näher als dem der Kleinbahnen; das geht schon daraus hervor, dass sie grösstentheils vollspurig gebaut und von den Hauptbahnen betrieben werden.

In dieser letzten Periode, in der die Einführung der Elektrizität die Leistungen von der nur sehr begrenzten Arbeitskraft der Pferde unabhängig gemacht hat, haben die Strassenbahnen dann auch das ursprüngliche Feld ihrer Thätigkeit grundsätzlich erweitert; sie sind aus dem Bereich der Städte herausgetreten und haben den Verkehr zwischen Nachbarorten aufgenommen, sich dadurch in ihrer Bedeutung für den Verkehr jenen ersten Lokomotiveisenbahnen nähernd, die den Beginn des Eisenbahnzeitalters bezeichnen.

Schon diese kurze Skizze der Entwickelung lässt erkennen, dass die Unterschiede zwischen den verschiedenen Bahnarten, die sich so leicht mit den Worten Haupt-, Neben-, Klein- und Strassenbahnen bezeichnen lassen, in der Wirklichkeit verschwimmen. In der That ist es geradezu unmöglich, feste Grenzen ein für alle Mal aufzustellen, und so sind denn bekanntlich in allen Staaten, die überhaupt der rechtlichen Lösung dieser Frage näher getreten sind, nur einige sehr allgemein gehaltene Anweisungen für die Einreihung der einzelnen Linien gesetzlich festgelegt, im wesentlichen aber den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Entscheidungen überlassen worden. Dieselbe Schwierigkeit stellt sich aber der vergleichenden Statistik entgegen; denn naturgemäss weichen die Grundsätze, nach denen die Behörden der verschiedenen Staaten bei der Kennzeichnung der Bahnen vorzugehen pflegen, von einander ab, und andererseits muss jede Statistik, wenn sie nicht allen Boden verlieren will, sich an die amtlichen Bezeichungen anschliessen.

Wenn trotzdem hier der Versuch gemacht werden soll, die deutschen und die fransösischen Kleinbahnen mit einander zu vergleichen, so geschieht dies, weil gerade für diese beiden Länder die Begriffe sich einander nähern lassen und weil gerade für sie letzthin zum ersten Male umfassende Statistiken aufgestellt worden sind, die einen Ueberblick über die Entwickelung dieses jüngsten Gliedes der Verkehrsorganisation gewähren. Fast gleichzeitig sind im letzten Herbst die Statistik der deutschen Kleinbahnen vom Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen mit Unterstützung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und eine Statistik der französischen Strassenbahnen vom Generalsekretär des französischen Strassenbahnvereins veröffentlicht worden; jene in der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ 1901, S. 473 fg. und 653 fg., diese als selbständiges Jahrbuch (Annuaire géneral des Tramways de France von Edouard Fuller).*) Dazu kommt noch die regelmässig im Januarheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ enthaltene Statistik der preussischen Kleinbahnen, deren Ergebnisse im Februarheft zusammengefasst sind und die sich diesmal auf den Stand vom 31. März 1901 bezieht, also jenen beiden anderen Zusammenstellungen zeitlich ungefähr entspricht. Auf diesen Materialien baut sich die nachfolgende Arbeit auf.

I.

Stellt man als ungefähr gleichwerthig den deutschen Hauptbahnen die französischen chemins de fer d'intérêt général, den deutschen Nebenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen die französischen chemins de fer d'intérêt local und tramways pour voyageurs et marchandises, den deutschen Strassenbahnen endlich die französischen tramways pour voyageurs bagages et messageries und tramways pour voyageurs seulement gegenüber, so ergibt sich für das Ende des 19. Jahrhunderts folgendes Bild der Schienenweglänge. Es gab

Bahnen	in Frankreich	in Deutschland
	km	km
Hauptbahnen	38 183	32 278
Neben- und Kleinbahnen	7 568	24 728
Strassenbahnen	1 441	2 921
zusammen	47 192	59 927

*) Die französische Statistik ist in der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ 1902 S. 285 einer Besprechung unterzogen worden.

Deutschland ist also um nicht weniger als 12 735 km vor seinem westlichen Nachbar voraus. Und nimmt man die Strassenbahnen, die infolge ihrer besonderen Aufgaben auch eine eigenartige Entwickelung genommen haben, aus dem Gesammtschienennetz heraus, so ergeben sich an Bahnen, die man volkswirthschaftlich etwa als eine Einheit auffassen kann, für Frankreich 45 751 km und für Deutschland 57 006 km; das macht bei einer Landesfläche von 536 408 und 540 743 qkm auf 100 qkm 8,5 km Bahn in Frankreich und 10,5 km Bahn in Deutschland, während bei einer Bevölkerung von 38 517 975 und 56 004 362 Köpfen auf je 10 000 Einwohner 11,9 km Bahnen in Frankreich und 10,2 km in Deutschland fallen. Da nun aber bei hochentwickelten Ländern der maassgebende Werthmesser das Verhältniss zur Gebietsfläche ist, so tritt aus diesem Längenvergleich Deutschland auch als das voranstehende Land heraus.

Die absolute Zahl der Hauptbahnen ist in Frankreich deshalb so hoch und die der Nebenbahnen deshalb so klein, weil alle Bahnen geringerer Bedeutung, die einer der grossen Hauptbahngesellschaften konzessionirt worden sind, wegen dieser formalen Zugehörigkeit auch statistisch dem Netz der chemins de fer d'intérêt général zugerechnet werden, und es ist bekannt, dass gerade die Nothwendigkeit, weniger bedeutende Bahnen mit geringer Ergiebigkeit zu bauen, den unmittelbaren Anlass zu den Verträgen des Jahres 1883 gegeben hat, wie denn auch der Umfang der Lokalbahnen durch die in diesen Verträgen vorgenommene Umschaltung von 2 110 km auf 1 427 km zurückgegangen ist. Aus diesem Grunde tritt auch die Erscheinung in Frankreich weniger zu Tage, dass gerade die letzten 20 Jahre es sind, die die Neben- und Kleinbahnen zu besonders kräftiger Entwickelung gebracht haben; immerhin ist sie auch hier nicht zu verkennen, und aus den Einzelzahlen ergibt sich, dass die tramways pour voyageurs et marchandises, d. h. also die leichteste Art der dem Massenverkehr von Ort zu Ort dienenden Schienenwege, im letzten Jahrzehnt erst sich in den Vordergrund der Entwickelung gestellt haben. Es umfassten nämlich die chemins de fer d'intérêt local am Ende des Jahres 1883, wie gesagt, 1 427 km, Ende 1891 dagegen 3 285 km und Ende 1900 nach vorläufiger Fortschreibung 4 783 km; die bezeichneten tramways hatten aber Ende 1881 erst 35 und Ende 1891 auch erst 677 km, Ende 1900 dagegen 2 785 km; die jährliche Zunahme betrug also bei den beiden Arten in den 80er Jahren 232 und 64 km, im letzten Jahrzehnt dagegen 166 und 234 km.

In Deutschland ist diese Entwickelung klarer zu erkennen, da hier Haupt- und Nebenbahnen nach ihrer technischen Gestaltung statistisch unterschieden werden. Es haben sich aber die deutschen Nebenbahnen in dem Jahrzehnt 1880/1890*) von 3 247 auf 10 337 km oder jährlich um 709 km, die Hauptbahnen dagegen nur von 30 461 auf 31 481 km oder jährlich um 102 km vermehrt, und im letzten Jahrzehnt ging die Steigerung auf 17 652 und 32 278 km; sie betrug also bei den Nebenbahnen jährlich 732 km und bei den Hauptbahnen nur 80 km. In Deutschland ist jedoch die Kleinbahnentwickelung nicht so scharf zu verfolgen wie in Frankreich, denn erst im letzten Jahre ist, wie wir sahen, eine das ganze Reich grundsätzlich umfassende Statistik zum ersten Mal aufgestellt worden. Immerhin fällt der Ausbau dieser Bahnart auch bei uns erst in das letzte Jahrzehnt, da erst das preussische Kleinbahngesetz von 1892 den Boden in wirksamer Weise geebnet hat; von den in der Kleinbahnstatistik verzeichneten Unternehmungen sind nur sechs schon in den 80er Jahren gegründet worden, und sie haben bei Einzellängen zwischen 5 und 46 km nur eine Gesammtlänge von 113 km, kommen also gegenüber einem Kleinbahnnetz von 4 965 km kaum in Betracht. Ende 1900 gab es in Deutschland 17 652 km vollspuriger Nebenbahnen, 2 111 km schmalspuriger Nebenbahnen und 4 965 km nebenbahnähnlicher Kleinbahnen.

II.

Der Ausbau von städtischen Strassenbahnen beginnt erst in den 70er Jahren eine nennenswerthe Bedeutung zu erhalten;

*) Gemeint sind die Rechnungsjahre 1880/81 und 1890/91.

erst in diesem Jahrzehnt haben die grossen Städte beider Länder dies neue Verkehrsmittel zur allgemeinen Einführung gebracht, nachdem schon im Jahre 1865 die Berlin-Charlottenburger und die Hamburger Pferdeeisenbahngesellschaft konzessionirt worden waren und nachdem um dieselbe Zeit auch einige nordamerikanische Städte, wie Newyork, Boston, Philadelphia, damit vorgegangen waren. Ende 1880 besassen dagegen von deutschen Städten Hamburg, Charlottenburg, Danzig, Dresden, Uetersen, Stettin, Berlin, Herzfelde, Metz, Breslau, Bremen, Strassburg, München, Köln, Zeitz, Ingolstadt, Chemnitz, Bremerhaven und Pyrmont bereits ihre Strassenbahnen, während in Frankreich Paris, Lille, Bordeaux, Rouen, Marseille, Versailles, Béziers-à-la-mer, Valenciennes, Calais, Le Havre und noch neun kleinere Orte damit versehen waren.

Im neunten Jahrzehnt greift die Entwickelung langsam um sich, um dann in den neunziger Jahren, besonders in der zweiten Hälfte, den grossen Aufschwung zu erleben, der sich an die Einführung des elektrischen Betriebes allenthalben angeschlossen hat. Ende 1900 standen an Strassenbahnen in Deutschland 2 921 km, in Frankreich 1 441 km im Betriebe, nachdem es in Frankreich, dessen Statistik auch hierfür weiter zurückreicht, noch Ende 1891 nur 710 und Ende 1896 auch nur 884 km gewesen waren. Jetzt sind in Deutschland von allen mehr als 30 000 Einwohner fassenden Städten nur Forst i. d. L., Göttingen, Oppeln, Osnabrück, Hof, Kaiserslautern, Pirmasens, Freiburg i/B., Pforzheim und Freiberg, in Frankreich nur Montluçon, Rochefort, St. Nazaire, Le Creusot und Montauban noch ohne Strassenbahnen.

III.

In der Verwaltungsorganisation machen sich bedeutsame Unterschiede zwischen den beiden Ländern bemerkbar. Denn wenn auch in Frankreich ebenso wie in Deutschland für die städtischen Strassenbahnen ganz überwiegend selbständige Unternehmungen formell gegründet worden sind und der Einfluss der Finanz- und Fabrikationsgesellschaften deshalb sich der statistischen Erfassung entzieht, so fehlt doch jenseits des Wasgenwaldes vollständig die für die deutsche Entwickelung so bezeichnende Verstadtlichungsbewegung, und auch die Zusammenfassung von Kleinbahnen in einer Hand scheint in Frankreich weniger Boden gefunden zu haben.

In Deutschland standen Ende 1900 bereits 445 km Strassenbahnen im kommunalen Eigenthum, davon 239 km auch im städtischen Betrieb. Darunter ist eine staatliche Bahn, die dem Königreich Sachsen gehörende, an eine Dresdener Strassenbahngesellschaft zum Betrieb verpachtete Lössnitzbahn mit 8,15 km. Das grösste kommunale Strassenbahnnetz besitzt der Landkreis Aachen mit 82 km, die jedoch von einer Privatgesellschaft zusammen mit den Strassenbahnen der Stadt Aachen betrieben werden; das grösste, auch in kommunalem Betriebe stehende Netz ist das der Stadt Köln mit 54,18 km.

Noch beträchtlich grösser ist der Besitz der Kommunalverbände, namentlich der preussischen Kreise, an nebenbahnähnlichen Kleinbahnen; 1 745 km gehören solchen Verbänden auch formell, ungerechnet also die zahlreichen Linien, an denen sie finanziell betheiligt sind, und 667 km werden auch von ihnen unmittelbar betrieben. Das grösste kommunale Kleinbahnnetz ist das des Kreises Jüterbogk-Luckenwalde mit 91 km; es ist aber verpachtet, während die Kreise Jerichow I und Hadersleben ihre Bahnen mit 73,7 und 73,1 km auch selbst betreiben.

In Frankreich haben nur die Compagnie générale française de tramways, die Société générale des chemins de fer économiques und die Compagnie des voies ferrées économiques mehrere Bahnen an verschiedenen Stellen zusammengefasst; die erstgenannte Gesellschaft besitzt allein an Strassenbahnen in fünf Städten ein Netz von rund 200 km Ausdehnung, während die beiden anderen Unternehmungen hauptsächlich Lokalbahnen betreiben und daneben nur je eine Strassenbahn bisher eröffnet haben. In Deutschland dagegen betreibt die Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft nicht weniger als 11 Strassenbahnnetze mit zusammen 186 km Länge, und für nebenbahnähnliche Kleinbahnen bestehen die Firmen Lenz & Co., die 31 Linien mit 1 321 km in Betrieb hat, die ostdeutsche Eisenbahngesellschaft für 10 Bahnen und 375 km, die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft für 9 Bahnen und 311 km, die westdeutsche Eisenbahngesellschaft für 10 Bahnen und 268 km, die Eisenbahnbaugesellschaft Becker & Co. für 3 Bahnen und 131 km, sowie noch eine ganze Anzahl von Gesellschaften, die im ganzen an mehreren Orten Netze von weniger als 100 km betreiben.

Das grösste Privatunternehmen ist bei den Strassenbahnen Deutschlands die Grosse Berliner Strassenbahngesellschaft, die 234 km unter eigenem Namen und im ganzen, mit 3 anderen Gesellschaften in Personalgemeinschaft stehend, 309,46 km betreibt; ihr folgen die Strassenbahngesellschaft Hannover mit 137 und die Strasseneisenbahngesellschaft Hamburg mit 124 km. Von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen besitzt das grösste Netz die mecklenburg-pommersche Schmalspurbahnaktiengesellschaft mit 125,55 km und die Saatziger Kleinbahnen mit 116,87 km.

Für Frankreich ist dagegen die Zersplitterung der Organisation kennzeichnend; so arbeiten in Paris nicht weniger als 15, in Bordeaux 7, in Lyon 6 und in Marseille 5 Gesellschaften selbständig nebeneinander.

IV.

Zum Schluss noch einige Bemerkungen über die finanziellen Verhältnisse.

Das Anlagekapital der französichen Trambahnen aller Art wird für Ende 1900 auf 634 616 000 Fr., das der chemins de fer d'intérêt local auf 468 167 000 Fr. beziffert, so dass also mehr als 1 Milliarde Franken jetzt in den Lokalverkehrsmitteln angelegt sind; fast 400 000 000 Fr. entfallen von dieser Summe auf das letzte Jahrfünft. Leider lässt sich die entsprechende Entwickelung nicht auch für Deutschland verfolgen, da es nicht einmal möglich gewesen ist, auch nur für Ende 1900 das Gesammtanlagekapital der Kleinbahnen in der neuen Statistik festzustellen. Aber die Bewegung ist hier, entsprechend der Längenzunahme, zweifellos noch stärker gewesen, und einen Anhalt für die in den deutschen Kleinbahnen steckenden Kapitalien gibt die aus der preussischen Kleinbahnstatistik zu entnehmende Angabe über das Anlagekapital der preussischen Kleinbahnen. Dies wird in der neuesten Veröffentlichung auf den 31. März 1901 für 8 454 km genehmigter Bahnen auf 715 777 436 *M.* oder rund 900 000 000 Fr beziffert, während noch für den 30. September 1899 nur 500 000 000 *M.* sich ergaben, die Zunahme in diesen anderthalb Jahren also mehr als 200 000 000 *M.* oder rund 250 000 000 Fr. betrug. Und das nur in Preussen, während ausserhalb seiner Grenzen im übrigen Reich noch 975 km Strassenbahnen und 237 km nebenbahnähnlicher Kleinbahnen Ende 1900 bereits im Betriebe standen. Diese gewaltige Zunahme der in Kleinbahnunternehmungen hineingesteckten Kapitalien, die sich auf wenige Jahre zusammengedrängt hat, dürfte jedenfalls eine der bedeutsamsten Erscheinungen sein, aus denen heraus der Wirthschaftsverlauf dieser letzten Jahre zu erklären ist.

Der Rückschlag des Jahres 1900 hat sich denn auch bekanntlich bei den Kleinbahnunternehmungen alsbald bemerkbar gemacht. Ebenso wie in Deutschland, so auch in Frankreich sind namentlich die erst wenige Jahre in Betrieb stehenden Bahnen von der Wirthschaftskrisis betroffen worden; den gesteigerten Ausgaben, wie sie aus den hohen Kohlenpreisen, aus erhöhten Löhnen und aus stark angespannten Forderungen der Gemeinden erwachsen sind, ist eine entsprechende Steigerung des Verkehrs und damit der Einnahmen nicht gefolgt, so dass die Gewinne nicht weniger Kleinbahnunternehmungen in den beiden letzten Jahren hinter den Erwartungen zurück-, zum Theil auch ganz ausgeblieben sind. So haben von 230 Gesellschaften, die im Jahre 1900 in Preussen Kleinbahnen betrieben haben, 60 überhaupt keinen Reingewinn abgeworfen und weitere 78 nur einen Gewinn von weniger als 3 % des Anlagekapitals; davon sind aber nicht weniger als 28 und 33 erst nach dem

1. Januar 1898 eröffnet worden, also weniger als 3 Jahre im Betriebe gewesen. Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen haben stärker gelitten als die Strassenbahnen; denn während ohne Reingewinn von 102 Strassenbahnen 25 und von 128 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 35, d. s. 25 und 27 %, gearbeitet haben, sind hinter 3 % Reingewinn nur 18 Strassenbahnen, dagegen 60 Kleinbahnen, d. s. 18 und 47 %, zurückgeblieben. Für Frankreich liegen ähnliche, mit den preussischen Aufstellungen vergleichbare Berechnungen nicht vor, wie auch die deutsche Statistik hierüber nichts enthält; doch spricht Fuller, der aus seiner Stellung heraus eine genaue Einzelkenntniss der französischen Kleinbahnverhältnisse besitzt, es ausdrücklich aus, dass eine Verschlechterung der Finanzergebnisse eingetreten sei. Für die allgemeine Beurtheilung der Entwickelung ist aber gerade die Thatsache bedeutsam, dass die Unternehmungen, die bei dem Eintritt des Umschlags die Anfangsschwierigkeiten schon überwunden hatten, in ihrer Mehrheit von der Krisis, wenn auch in der Gewinnhöhe, so doch nicht in ihrer Existenz bedroht worden sind; ein abschliessendes Urtheil wird freilich erst möglich sein, wenn sich die Wirkungen wenigstens des Jahres 1901 übersehen lassen.

— d.

Die Personenbeförderung auf Eisenbahnen.

Vom Direktionsassessor **Weber** in München.

In meinem Aufsatz über diesen Gegenstand in Nr. 9 S. 147 d. Ztg. wurde die Ansicht vertreten, dass die Bahn im Beförderungsvertrag nicht die Verpflichtung übernehme, den Reisenden ohne Unfall an den Bestimmungsort zu befördern; die Bahn hafte für einen Unfall vielmehr nur ausservertraglich. Es soll nun im nachstehenden untersucht werden, wie sich die Ersatzpflicht der Bahn bei der gegentheiligen Anschauung darstellt.

1. Jedenfalls haftet die Bahn für die sichere Beförderung im Vertrag nur während der Dauer der Beförderung. Wann beginnt diese nun und wann ist sie beendigt? Der Beförderungsvertrag kommt zu Stande mit der Einigung der Parteien über Art und Umfang der Beförderung (Nr. 9 S. 147 Ziff. 2 d. Ztg.). Dagegen beginnt diese letztere selbst erst dann, wenn sich der Reisende der Bahn zur Beförderung anvertraut, also mit dem Einsteigen in den Eisenbahnwagen, und ist beendet, sobald der Reisende den Eisenbahnwagen am Bestimmungsort verlässt. Vor und nach diesen Zeitpunkten ist der Reisende noch nicht oder nicht mehr Gegenstand der Beförderung; er ist vielmehr von der Bahn als Beförderungsanstalt*) unabhängig. Ebenso ruht die Beförderung auf den Zwischenstationen in der Zeit, während welcher sich der Reisende ausserhalb des Eisenbahnwagens (z. B. in der Bahnhofswirthschaft) befindet (vergl. §§ 75 u. 64 der Verk.-Ord. bezüglich der Güterbeförderung). So lange nach vorstehendem kein Transport stattfindet, mag eine Ersatzpflicht der Bahn nach dem Haftpflichtgesetz oder bei Verschulden eine solche nach §§ 823 ff. B. G.-B. (s. z. B. § 366 Ziff. 8 des Strafgesetzbuchs) gegeben sein, eine Haftung nach dem Vertrag ist ausgeschlossen.**) (Gegenth. Anschauung bei Eger, Verk.-Ord. 1901 S. 69 u. 72 f. und den daselbst angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts.)

2. Die vertragsmässige Ersatzpflicht der Bahn bei Unfällen geht, falls die Bahn an dem Unfall ein Verschulden nicht trifft, über den Betrag des Fahrgeldes nicht hinaus (§ 634 B. G.-B., Nr. 9 S. 147 Ziff. 5 Abs. IV d. Ztg.) und umfasst nur bei Verschulden der Bahn den vollen Vermögensschaden (Sach- und persönlicher Schaden)†), der dem Reisenden selbst erwächst (§ 635 B. G.-B., Nr. 9 a. a. O. Abs. II u. III d. Ztg.). Dagegen vermag der Reisende einen Ersatzanspruch für den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist (z. B. Schmerzensgeld), auf den Vertrag nicht zu gründen (§ 253 B. G.-B.). Ebenso wenig kann derjenige, welcher infolge des Unfalls eines Anderen einen Schaden erlitten hat (z. B. Verwandte des Verunglückten), aus dem Vertrag die Bahn belangen; denn er ist in den Beförderungsvertrag als Vertragschliessender nicht eingetreten.

Neben der ebengenannten vertragsmässigen Ersatzpflicht der Bahn besteht die ausservertragliche Haftpflicht und zwar bezüglich des der Person zugefügten Schadens nach dem Haftpflichtgesetz (Eger, Haftpflichtgesetz 1900 S. 55) und bei Verschulden der Bahn bezüglich des Schadens an Person und Sache nach §§ 823, 843 ff. B. G.-B. (Staudinger, B. G.-B. S. 706 Ziff. III). Auf Grund dieser Bestimmungen steht dem Reisenden auch ein Anspruch auf Ersatz des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist (Staudinger, B. G.-B. S. 755 Ziff. 2), und gewissen Dritten, die durch den Unfall Anderer einen Schaden erlitten haben, ein bestimmt umgrenzter Anspruch auf Schadenersatz zu (§ 847 B. G.-B. u. §§ 844, 845 B. G.-B. u. § 3 des Haftpflichtgesetzes).

Sowohl vertragsmässig wie ausservertraglich haftet die Bahn, falls sie eine juristische Person ist, gemäss §§ 31 u. 89 B. G.-B. für die daselbst genannten, sie vertretenden Personen, und zwar auch dann, wenn kein Verschulden vorliegt (s. Motive zum I. Entwurf des B. G.-B. Bd. I. S. 102 ff.). Dagegen ist im übrigen bezüglich der Haftung der Bahn für das unterstellte Personal zwischen den beiden Arten von Ersatzpflicht zu unterscheiden. Während nämlich die Bahn nach dem Beförderungsvertrag für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, unbedingt haftet (§ 9 der Verk.-Ord.), hat sie ausserhalb des Vertrags für den, welchen sie zu einer Verrichtung bestellt hat, nur dann einzutreten, wenn sie bei den in § 831 Satz 2 B. G.-B. genannten eigenen Handlungen, insbesondere bei der Auswahl der bestellten Person, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet hat (§ 831 B. G.-B.). Es hat dies die Folge, dass die Bahn dem Reisenden den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, und Dritten den ihnen erwachsenen Schaden jedenfalls nur dann zu ersetzen hat, wenn sie sich in der obenbezeichneten Weise verfehlt hat.

3. Zu bejahen wird die Frage sein, ob die Bahn, falls sie schuldhafterweise die rechtzeitige Hilfeleistung nach dem Unfall unterlässt, aus dem Transportvertrag dem Reisenden gegenüber haftet. Die Frage ist von Bedeutung, falls der Unfall selbst nicht auf ein Verschulden der Bahn zurückzuführen ist, die Bahn sohin ohne obiges Verschulden nicht für den Sachschaden zu haften hätte.

---

*) Den Gegensatz bildet die Bahn als Polizeibehörde (s. z. B. §§ 54 u. 55 der Betriebsordnung).

**) Vorstehende Ausführungen schliessen nicht aus, dass der Bahn aus dem Beförderungsvertrag auch solche Verpflichtungen erwachsen, die sich nicht aus dem Begriff des Transports ableiten lassen (z. B. § 15, § 16 I der Verk.-Ord.). Diese Verpflichtungen wurden in Nr. 9 S. 147 Ziff. 4 Schlussabsatz d. Ztg. als accidentialia (negotii) bezeichnet.

†) Es ist zu unterscheiden:
1. Schaden an der Person, Schaden aus der Verletzung des Körpers und der Gesundheit sowie aus der Freiheitsentziehung (s. § 843 B. G.-B.) und Sachschaden;
2. Vermögensschaden und Schaden, der nicht Vermögensschaden ist (s. §§ 253, 847 B. G.-B.);
3. Schaden, der dem Verunglückten, und Schaden, der Dritten erwächst (§§ 844, 845 B. G.-B.).

Der Baubericht der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Der dem preussischen Abgeordnetenhause vorliegende Bericht über die Bauthätigkeit der Staatseisenbahnbehörden in der Zeit vom 1. Oktober 1900 bis zum 30. September 1901 bemerkt in seinem Eingange, dass die bis zum Jahre 1885 bewilligten Baukredite sämmtlich erledigt sind. Auch aus den Gesetzen vom 7. Mai 1885 und 19. April 1886 sind nur noch geringfügige Beträge rückständig. Das Gesetz vom 1. April 1887 hat seine vollständige Erledigung gefunden. — Ueber die wichtigeren zur Zeit noch schwebenden Bauausführungen ergibt der Bericht folgendes:

Aus dem Gesetze vom 11. Mai 1888 steht 1. für den Bau einer Eisenbahn von Hohenstein i/Ostpr. nach Marienburg mit Abzweigung nach Maldeuten von den ursprünglich bewilligten 15 000 000 ℳ. noch ein Betrag von 1 070 000 ℳ. offen, der für die zur Zeit noch nicht abgeschlossene Erweiterung des Bahnhofs Marienburg und einzelne rückständige Arbeiten auf den übrigen Bahnhöfen sowie für Grunderwerb und Regulirung der Wegelast zum grössten Theil seine Verwendung finden wird. 2. Sodann sind die durch das gedachte Gesetz aus preussischen Staatsmitteln zur Verfügung gestellten 6 000 000 ℳ. für den Umbau der Brücken bei Dirschau und Marienburg bislang noch nicht völlig zur Verausgabung gelangt. Insgesammt betragen die bisherigen Ausgaben einschliesslich des reichsseitigen Antheils 12 870 000 ℳ. Der noch offen stehende Restbetrag von 850 000 ℳ. wird für den in Angriff genommenen weiteren Ausbau des Bahnhofs Dirschau ausreichen. Der Grunderwerb ist schlüssig erledigt. 3. Aus den durch das Gesetz vom 8. April 1889 zur Verfügung gestellten 156 000 000 ℳ. sind die meisten der beschlossenen Um- und Ergänzungsbauten ausgeführt worden. Nur für einzelne Restarbeiten stehen noch geringfügige Beträge von zusammen 2 000 000 ℳ. offen. 4. Das Gesetz vom 10. Mai 1890 hat für die Herstellung einer Bahn von Rogasen nach Dratzig 7 000 000 ℳ. und für den Bau einer Eisenbahn von Callies einerseits nach Wulkow, andererseits nach Arnswalde 8 150 000 ℳ. ausgesetzt. Von beiden Beträgen stehen je 2 300 000 ℳ. noch offen. Die zahlreichen im Gange befindlichen Restbauten werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen, die verfügbaren Mittel werden aber voraussichtlich nicht dadurch aufgebraucht werden. 5. Der Bau der Bahnlinie Remscheid-Solingen, für welchen rund 5 000 000 ℳ. bewilligt waren, ist jetzt schlüssig abgerechnet und hat eine Ueberschreitung des Anschlages um 545 000 ℳ. nothwendig gemacht, die durch den mit unübersehbaren Schwierigkeiten verbundenen Bau der Müngstener Brücke veranlasst sind. Diese Summe ist in den Jahren 1897—1900 in einzelnen Beträgen bei den sonstigen ausseretatsmässigen Ausgaben verrechnet worden. 6 Die Arbeiten für die Vereinigung der Bahnhöfe in Beuthen O/S. haben im Jahre 1900/01 einen rüstigen Fortgang genommen, auch ist die Verbindung Beuthen O/S.-Chorzow im wesentlichen vollendet. Dagegen haben die Verhandlungen wegen des Baues neuer Empfangsgebäude in Königshütte und Schwientochlowitz noch nicht zu Ende geführt werden können. Es stehen sonach von den bewilligten 5 400 000 ℳ. zur Zeit noch 2 000 000 ℳ. offen. 7. Die Herstellung einer viergleisigen Verbindungsbahn zur Umführung der Güterzüge südlich von Breslau und die Anlage eines Rangirbahnhofs in Brockau, für welche Arbeiten ein Betrag von rund 20 000 000 ℳ. ausgesetzt ist, wird erst mit dem in Vorbereitung begriffenen Umbau des Breslauer Hauptbahnhofs zu Ende geführt werden. Die noch verfügbaren 3 000 000 ℳ. werden jedoch für die rückständigen Arbeiten zulangen. 8. Das Gesetz vom 20. Juni 1891 hatte zur Herstellung einer Bahn von Fordon nach Schönsee mit Ueberbrückung der Weichsel aus preussischen Mitteln 12 400 000 ℳ. zur Verfügung gestellt. Im ganzen sind jetzt für diesen Bau für preussische Rechnung 8 800 000 ℳ. und für Rechnung des Reiches rund 5 000 000 ℳ. verausgabt. Der im preussischen Etat noch offenstehende Betrag von 3 600 000 ℳ. wird für die noch schwebenden Grunderwerbskosten und die Restarbeiten an einzelnen Bahnhöfen nicht voll erforderlich sein. 9. Die für den Bau einer Eisenbahn von Geestemünde nach Stade durch das Gesetz vom 6. Juni 1892 bewilligten 6 600 000 ℳ. sind bis auf einen Rest von 800 000 ℳ. aufgebraucht, der jedoch für die noch rückständigen Arbeiten zur Vervollständigung der Anschlussbahnhöfe Geestemünde und Stade ausreichen wird. 10. Der Ausbau des bereits seit längerer Zeit in Betrieb befindlichen zweiten Gleises von Thorn nach Korschen hat für preussische und Reichsrechnung bislang einen Gesammtaufwand von 8 700 000 ℳ. erforderlich gemacht. Dazu sind aus preussischen Mitteln bewilligt 4 800 000 ℳ. und bislang verwendet 3 500 000 ℳ., so dass noch 1 800 000 ℳ. verfügbar sind. Die Anlagen werden voraussichtlich im laufenden Jahre beendet und dabei ein grösserer Theil der bewilligten Mittel erspart werden. 11. Für den Bau einer Eisenbahn von Rothfliess nach Rudzianny bewilligte das Gesetz vom 3. Juli 1893 eine Summe von 6 700 000 ℳ., von welcher bislang 4 300 000 ℳ. zur Verwendung gelangten. Ein grosser Theil der noch erforderlichen Restarbeiten kam im Berichtsjahre zur Vollendung. 12. Auch der Bau der Bahn von Berent nach Bütow, für welchen jenes Gesetz 5 700 000 ℳ. zur Verfügung stellte, konnte mit solchem Nachdrucke gefördert werden, dass während des Berichtsjahres 2 300 000 ℳ. zur Verwendung gelangten. Infolge dessen ist es gelungen, auch die Reststrecke Bernsdorf-Bütow am 15. Juli 1901 dem Betriebe zu übergeben und damit eine durchgehende Linie durch das bislang vom Verkehr fast völlig abgeschnittene Kassubenland zu eröffnen. Für die Restbauten sind zur Zeit noch 700 000 ℳ. verfügbar. 13. Das Gesetz vom 29. April 1894 setzt für den Bau einer Bahn von Rothfliess nach Zinten die Summe von 7 700 000 ℳ. aus, von welcher bis zum Schlusse des Berichtsjahres 6 700 000 ℳ. zur Verwendung gelangten. Der Restbetrag von 1 000 000 ℳ. wird bei dem Umfange der noch rückständigen Restarbeiten wohl erst in einigen Jahren seine endgültige Abrechnung finden. 14. Der Bau der Bahn von Pattburg und Tingleff nach Sonderburg ist im Berichtsjahre in der Weise gefördert worden, dass die Eröffnung der Bahn am 15. Juli 1901 erfolgen konnte. Der verfügbare Restbetrag ermässigte sich dabei von 1 800 000 ℳ. auf 600 000 ℳ. 15. Von den durch das Gesetz vom 8. April 1895 für den Bau einer Bahn von Jablonowo nach Riesenburg mit Abzweigung nach Marienwerder bewilligten 6 000 000 ℳ. sind 5 000 000 ℳ. bis zum Schlusse des Berichtsjahres verwendet worden, so dass noch 1 000 000 ℳ. für die Restarbeiten verfügbar sind. 16. Von der Bahn Gandersheim-Bodenburg-Elze mit Abzweigung nach Düngen, für welche das gedachte Gesetz 5 300 000 ℳ. zur Verfügung stellt, ist die Theilstrecke Elze-Gronau am 1. Juli 1900, die Theilstrecke Grossdüngen-Salzdetfurth am 1. Oktober 1900 und die Theilstrecke Gronau-Bodenburg-Salzdetfurth am 7. November 1901 dem Verkehr übergeben worden. Auf der Reststrecke Bodenburg-Gandersheim sind infolge ungünstiger Bodenverhältnisse erhebliche Bauschwierigkeiten entstanden, so dass die Eröffnung dieser Strecke erst für den Sommer 1902 in Aussicht steht. 17. Von den für den Bau einer Bahn von Bucholz an der Hamburg-Bremer Bahn nach Bremervörde bewilligten 4 600 000 ℳ. sind im ganzen 2 500 000 ℳ. verbaut und die Arbeiten damit soweit gefördert, dass die — durch Dammrutschungen aufgehaltene — Inbetriebnahme der Strecke schon bald erfolgen kann. Dadurch wird eine möglichst gerade Verbindung zwischen Berlin und den Hafenplätzen Bremerhaven und Geestemünde hergestellt, die voraussichtlich für den überseeischen Güterverkehr der Hauptstadt nicht ohne Bedeutung bleiben wird. Der Bau ist als Gesammtunternehmung vergeben. 18. Die durch das Gesetz vom 3. Juni 1896 genehmigten Bahnen von Berent nach Carthaus, von Konitz nach Lippusch und von Bütow nach Lauenburg i/Pommern dienen — wie die oben unter 12 erwähnte Bahn von Berent nach Bütow — dem Zwecke, die dünnbevölkerten und wirthschaftlich zurückgebliebenen Gebiete auf der Grenze der Provinzen Pommern und Westpreussen dem Verkehr zu erschliessen. Auf diesen drei Linien kamen im Laufe des Berichtsjahres nahezu 2 800 000 ℳ. zur Verausgabung, und die Arbeiten wurden dadurch so gefördert, dass die Strecke Berent-Carthaus im Herbst 1901 eröffnet werden konnte und dass die Eröffnung des Verkehres auf den Bahnen von Konitz nach Lippusch und von Bütow nach Lauenburg für den Sommer 1902 in sicherer Aussicht steht. 19. Auch auf der Bahn von Petersdorf i/Riesengebirge nach Ober-Polaun in Böhmen, für welche die Mittel im Gesetze vom 8. Juni 1897 vorgesehen sind, ist der Bau mit einem Jahresaufwande von 2 800 000 ℳ. in thatkräftigster Weise gefördert worden, so dass die Inbetriebnahme bereits für den 1. Oktober d. J. in Aussicht genommen werden kann. Zur Deckung des durch die erste Bewilligung nicht gedeckten Kostenbetrags ist ein Nachkredit beantragt worden. 20. Der Bau einer Bahn von Münster nach Coesfeld hat auch jetzt noch nicht in Angriff genommen werden können, weil die gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht erfüllt sind. Für die anschliessende Linie von Coesfeld nach Borken i. W. sind die ausführlichen Vorarbeiten festgestellt, und auf der Strecke von Borken nach Empel ist der Bau soweit fortgeschritten, dass die Theilstrecke Empel-Bocholt am 1. August 1901 dem Verkehr übergeben werden konnte. 21. Wesentlich fortgeschritten ist auch der Bahnbau von Nauen über Wustermark und Wildpark nach Treuenbrietzen, für welchen das Gesetz vom 20. Mai 1898 einen Baufonds von 11 580 000 ℳ. aussetzt. Mit einem Aufwande von 1 900 000 ℳ. wurden die Theilstrecken Wildpark-Wustermark und Wustermark-Nauen soweit gefördert, dass ihre Inbetriebnahme voraussichtlich im Sommer 1902 wird erfolgen können, 22. Der Bau einer Hauptbahn von Hamm i. W. nach Osterfeld,

der bestimmt ist, die Bahnen des westfälischen Industriebezirks von dem durchgehenden Güterverkehr zu entlasten, ist soweit vorbereitet, dass auf der Theilstrecke Bottrop - Gladbeck demnächst mit den Erdarbeiten begonnen werden kann. Ein grosser Theil der erforderlichen Grundstücke ist freihändig erworben. Betreffs der übrigen wurde das Enteignungsverfahren eingeleitet.

Von grösseren Bauten, für welche die Gelder nicht durch besondere Gesetze, sondern im Extraordinarium der alljährlichen Etatsgesetze bewilligt wurden, sind folgende zu erwähnen: 23. Die Herstellung eines zweiten Gleises von Stade nach Cuxhaven, für welche im Berichtsjahre 3 200 000 ℳ. zur Verfügung gestellt waren, und die soweit gefördert wurde, dass das Gleis im Frühjahre 1902 in Betrieb genommen werden kann. 24. Für die Anlage des neuen Rangirbahnhofes am Eifelthore im Süden von Köln, der im ganzen einen Aufwand von 4 380 000 ℳ. erforderlich machen wird, sind für 1900/01 bewilligt 1 500 000 ℳ. Die im Vorjahre begonnenen Anschüttungsarbeiten haben im Berichtsjahre ihren Fortgang genommen. 25. Für die Erweiterung des Bahnhofs München-Gladbach BM, deren Kosten auf 6 000 000 ℳ. veranschlagt sind, ist die erste Rate mit 500 000 ℳ. in den Etat für 1901 eingestellt. 25. Die bislang als Nebenbahn betriebene Weichselstädte-Bahn von Thorn nach Marienburg soll zur Hauptbahn ausgebaut werden, und es sind hierzu 2 400 000 ℳ. erforderlich, von denen die erste Rate mit 500 000 ℳ. bereits theilweise zur Verwendung gelangte. 27. Der geplante Umbau des Bahnhofs zu Mülheim a. Rh. wird einen Aufwand von 9 000 000 ℳ. erforderlich machen. 28. Für Herstellung eines Rangirbahnhofs in Wahren bei Leipzig und zur Herstellung einer Verbindungsbahn von dort nach Leutzsch betragen die veranschlagten Gesammtkosten 6 900 000 ℳ. 29. Für die Herstellung eines zweiten Gleises von Goslar nach Hildesheim sind 2 700 000 ℳ. in Aussicht genommen.

Die seit dem Jahre 1878 in planmässigem Vorgehen betriebene Zusammenfassung der Weichen und Signale hat im abgelaufenen Jahre abermals eine wesentliche Förderung erfahren. Es wurden für diese im Interesse der Betriebssicherheit so wichtige Maassregel während der gedachten Jahre im ganzen 19 800 000 ℳ. bewilligt, und von diesem Betrage sind bis zum Schlusse des Berichtsjahres 157 000 000 ℳ. zur Verwendung gelangt. Die betreffende Einrichtung wurde im letzten Jahre auf 56 Stationen fertiggestellt und auf 71 anderen Stationen weitergeführt oder eingeleitet.

Dem Berichte ist, wie alljährlich, eine Gesammtübersicht über die der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bewilligten Mittel zu Neu- und Erweiterungsbauten und grösseren Betriebsmittel-Beschaffungen beigefügt. Aus ihr ergibt sich, dass seit dem Jahre 1884 zur Verfügung gestellt sind: a) durch besondere Gesetze 1 452 500 000 ℳ.; b) durch das Extraordinarium des Etats 299 000 000 ℳ., im ganzen 1 751 500 000 ℳ. Von diesem Betrage wurden als erspart gelöscht 24 700 000 ℳ., zur Verwendung kamen 1 324 500 000 ℳ., es blieben demnach am 30. September 1901 verfügbar 402 300 000 ℳ. — Von letzteren entfallen auf Bahnen und Bauten, für welche die gesetzlichen Vorbedingungen zur Zeit noch nicht gegeben oder die Vorarbeiten noch nicht beschafft sind, 76 000 000 ℳ., so dass also 326 300 000 ℳ. zur alsbaldigen Verwendung bereit sind. Davon entfallen auf Betriebsmittel-Beschaffungen 38 400 000 ℳ., und weitere 68 000 000 ℳ. beziehen sich auf Bauten, die im wesentlichen erledigt sind. Von dem verbleibenden Restbetrage von 219 900 000 ℳ. sind 130 300 000 ℳ. für neue Bahnen, 15 500 000 ℳ. für zweite Gleise und 74 100 000 ℳ. für andere Bauten bestimmt.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Gerichtsverhandlung in Sachen des Altenbekener Eisenbahnunglücks vom 20. Dezember 1901** fand, wie der grossen Mehrzahl unserer Leser durch die Tageszeitungen bekannt geworden sein wird, am 21. und 22. d. Mts. vor dem Landgericht in Paderborn statt und endete mit der Verurtheilung des Zugführers Peters und des Blockwärters Kleinhaus wegen Gefährdung eines Eisenbahntransports, fahrlässiger Tödtung und Körperverletzung. Ersterer wurde unter Annahme mildernder Umstände zu 6 Wochen, letzterer wurde zu 9 Monaten Gefängniss verurtheilt, der Blockwärter Meyer von der Anklage freigesprochen. Die Gerichtsverhandlung hat, soweit aus den Zeitungsberichten zu ersehen, in Bezug auf das schuldhafte Verhalten der beiden Verurtheilten keine wesentlich andere Feststellung ergeben, als wie sie schon die in Nr. 101 S. 1570 Jahrgang 1901 d. Ztg. von uns wiedergegebene amtliche Darstellung des traurigen Vorgangs enthält. Wir glaubten damals mit unserem Urtheil über das Verhalten des Zugführers zurückhalten zu sollen, bis die gerichtliche Untersuchung abgeschlossen sei. Das Urtheil des Gerichts nimmt eine Pflichtverletzung des Zugführers an, weil er es entgegen dem § 14 seiner Dienstanweisung versäumte, den Zug sofort nach Eintritt der Hemmung durch das überfahrene Pferd zu decken, wozu er angesichts des herrschenden starken Nebels besonders verpflichtet gewesen wäre. Der zur Sprache gekommene Umstand, dass andere Zugführer ebenso handeln, könne den Angeklagten nicht straffrei machen. In Bezug auf den Angeklagten Kleinhaus nimmt das Urtheil an, dass er, der zur fraglichen Zeit die Blockstation Schierenberg bediente, seine Dienstvorschriften in erheblicher Weise verletzt habe. Er hätte sich sagen müssen, dass der D-Zug zwischen Schierenberg und Keimberg liege; er konnte nicht annehmen, dass die verlangte „freie Fahrt" dem D-Zuge gelte, denn er hatte diesem Zuge freie Fahrt schon gegeben. Der Angeklagte wäre verpflichtet gewesen, ehe er freie Einfahrt gab, sich zu überzeugen, ob die Strecke wirklich frei war. Dies habe er nicht gethan, sondern dem Personenzuge freie Fahrt gegeben. Dadurch sei das Unglück entstanden. Der Angeklagte Kleinhaus habe sich daher der oben erwähnten Vergehen schuldig gemacht. Bei der Strafzumessung hat der Gerichtshof Peters mildernde Umstände zugebilligt und deshalb gegen diesen nur auf 6 Wochen Gefängniss erkannt. Dagegen habe der Angeklagte Kleinhaus ungemein leichtfertig gehandelt. Er hätte sogar dem bald nachfolgenden Güterzug freie Fahrt gegeben, wenn er nicht rechtzeitig gewarnt worden wäre. Dadurch wäre das Unglück noch bedeutend grösser geworden. Soweit das gerichtliche Urtheil, gegen das übrigens sowohl von den beiden Angeklagten wie von der Staatsanwaltschaft Revision eingelegt ist.

Wir nehmen Anstand, schon heute aus den Verhandlungen näheres mitzutheilen, da die uns vorliegenden Zeitungsberichte ohne Unterschied in hohem Grade lückenhaft und von offenbaren Missverständnissen durchsetzt sind. Wir hoffen, in einer der nächsten Nummern eine zuverlässige Darstellung der Gerichtsverhandlung bringen zu können, und beschränken uns für heute auf die Bemerkung, dass sie ein besonderes Interesse insofern bot, als sich dabei die mehr oder weniger zur Gewohnheit gewordene mangelhafte Handhabung der für das Blocksignalwesen gegebenen Vorschriften durch die in diesem Falle betheiligten Wärter und die Nothwendigkeit einer allgemeinen strengeren Aufsicht und Kontrole in dieser Beziehung herausgestellt zu haben scheint. Bekanntlich sind seit dem traurigen Vorfall nicht nur die betreffenden Vorschriften von neuem eingeschärft, sondern es ist auch inzwischen, wie in dieser Zeitung mehrfach berichtet, eine schon vorher geplante Neuregelung des elektrischen Sicherungsdienstes auf den preussischen Staatsbahnen ins Leben getreten, welche eine verschärfte Handhabung des gesammten elektrischen Sicherungswesens verbürgt.

Die Verurtheilten sind beides Männer, die ihren Dienst bis dahin lange Jahre tadellos versehen hatten und deren Führung und Leistungen allseitig gelobt wurden. Man kann beiden das menschliche Mitgefühl nicht versagen, wird aber dennoch die Gerechtigkeit des Richterspruchs anerkennen müssen.

— **Die preussische Nebenbahnvorlage** beschäftigte das Abgeordnetenhaus auch in den Sitzungen vom 20. und 21. d. Mts. Nachdem etwa 30 Redner ihre örtlichen Eisenbahnwünsche und -Klagen mehr oder weniger beweglich vorgetragen, verzichtete eine grosse Zahl, die noch zum Wort gemeldet waren, auf das Wort, da schon der letzte Redner durch das Aussehen des Hauses an das Dichterwort sich erinnert fühlte: „Ich bin allein auf weiter Flur!" Die Vorlage wurde schliesslich an die Budgetkommission verwiesen. Aus dem sachlichen Inhalt der Verhandlungen ist nicht viel Erhebliches mitzutheilen. Die Klagen über Vernachlässigung Schlesiens wurden abermals erhoben und abermals sowohl aus dem Hause heraus wie vom Regierungstische bekämpft. Einer Anzahl von alten, immer von neuem vorgebrachten Wünschen gegenüber erklärte Staatsminister v. Thielen, vielfach glaube man aus dem Alter einer Bahnforderung ihre Berechtigung nachweisen zu können, eher aber könne man daraus das Gegentheil herleiten: gerade durch das Alter werde der Beweis erbracht, dass eigentlich ein Bedürfniss nicht vorliege. Wenn nichts mehr ziehe, werde die strategische Wichtigkeit ins Feld geführt, über die aber andere Instanzen, als das Haus und er, der Minister, zu entscheiden hätten. Erwähnenswerth ist, dass neben den Klagen über die Vernachlässigung Schlesiens auch solche aus verschiedenen

Gegenden des Westens laut wurden (Hunsrück, Bergisches Land, Köllerthal, Sauerland, Westerwald u. a.). Abg. Gamp bestritt zwar die Benachtheiligung Schlesiens, meinte aber, dass für den Osten mehr geschehen müsse. Als er dann bemerkte, dass von allen im Hause genannten Bahnen in erster Linie die für seinen Wahlkreis geforderten (D.-Krone-Jastrow-Tempelburg) am meisten verdienten ausgeführt zu werden, wurde er durch die allgemeine Heiterkeit des Hauses belohnt. Auf die wohl durch den Altenbekener Eisenbahnunfall begründete Forderung einer Entlastungsbahn Paderborn-Lippspringe-Steinheim erwiderte Minister v. Thielen, eine Entlastungsbahn für die Paderborn-Altenbekener Strecke sei überhaupt nicht nothwendig, der auf ihr befindliche Tunnel, dessen angeblich mangelhafte Beschaffenheit öfter als Grund angeführt werde, sei im besten Zustande.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preussischen Herrenhause.** In der Sitzung vom 22. d. Mts. wurden durch Kenntnissnahme erledigt: Der Bericht über die Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes im Jahre 1901, nachdem Oberbürgermeister Hammer-Brandenburg darüber namens der Eisenbahnkommission berichtet hatte, sowie der Baubericht der Eisenbahnverwaltung für 1900/01, und der Bericht über Verwendung der extraordinären Dispositionsfonds für 1900, nachdem Oberbürgermeister Büchtemann-Görlitz den Inhalt näher erläutert hatte. Hierauf erstattete das Herrenhausmitglied v. Grass namens der Eisenbahnkommission Bericht über die Betriebsergebnisse der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1900. Die Kommission schlug auch hier vor, den Nachweis für erledigt durch Kenntnissnahme zu erklären.

H.-M. Oberbürgermeister Struckmann war mit einem grossen Theil der Ausführungen des Referenten nicht einverstanden. Namentlich könne eine Erfüllung des Wunsches, den aus dem Auslande kommenden Waaren höhere Eisenbahntarife aufzulegen, als den Inlandswaaren, sehr gefährlich werden, da das Ausland sich das nicht ruhig gefallen lassen werde. Der Abschluss von Handelsverträgen werde dadurch unmöglich gemacht. H.-M. Professor Schmoller schloss sich diesen Ausführungen an. Der Kommissionsvorschlag wurde hiernach angenommen. H.-M. v. Grass berichtete darauf über die Nachweisungen der bis zum Schlusse des Jahres 1901 bewilligten oder in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen aus den zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bereitgestellten Fonds. Die Nachweisungen wurden für erledigt erklärt. H.-M. Graf zu Dohna-Schlobitten berichtete über eine Petition der Kreiseisenbahnkommission für den Kreis Rotenburg um Weiterbau der Bahnlinie Hannover-Visselhövede nach Rotenburg-Zeven-Bremervörde. Die Petitionskommission beantragt, die Petition der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Das Haus trat diesem Antrage ohne Erörterung bei.

— **Februareinnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Februar d. J. stellen sich auf 92 706 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr um 1 590 000 ℳ zurückgegangen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 20 978 000 (+ 828 000 Mark), der Güterverkehr 64 524 000 (— 2 116 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 7 204 000 (— 302 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1901 bis 28. Februar d. J. sind 1 238 512 000 ℳ, das sind 34 708 000 ℳ weniger als im Vorjahre, eingenommen worden. Die Mindereinnahme vertheilt sich mit 3 608 000 ℳ auf den Personen- und Gepäckverkehr, mit 30 267 000 ℳ auf den Güterverkehr und mit 833 000 ℳ auf sonstige Quellen.

— **Beförderung von Renn- und Zuchtpferden.** Im preussischen Herrenhause kam am 20. d. Mts. ein Antrag des Grafen Seydlitz als Berichterstatters der Agrarkommission zur Berathung, wonach die Regierung aufgefordert wird, dafür Sorge zu tragen, dass durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten möglichst bald, getrennt von den allgemeinen Fahrplänen für Viehtransporte, ein Fahrplan herausgegeben werde für Renn- und Zuchtpferde, welche durch den Unionklub oder die Landwirthschaftskammer als solche legitimirt sind.

Ministerialdirektor Möllhausen erklärte den dieserhalb lautgewordenen Wünschen gegenüber, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten von der Nothwendigkeit der Pferdezucht in nationaler Beziehung und zur Erhaltung unserer Wehrkraft durchdrungen sei und alles, was in seinen Kräften stehe, thun werde, um die Pferdezucht zu fördern. Er habe den Eisenbahndirektionen entsprechende Anweisungen ertheilt, und zwar sollen, soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatten, alle Züge freigegeben werden. „Natürlich ist der Minister an die gesetzlichen Vorschriften gebunden; die Züge, die mit einer bestimmten Geschwindigkeit fahren, dürfen nicht über eine gewisse Zahl von Achsen haben. Richtig ist es, dass in einer Reihe von Fällen Verzögerungen unliebsamer Art vorgekommen sind, die hätten vermieden werden können. Zur Vermeidung von Verzögerungen thun die Rennstallbesitzer gut, sich vor jedem Transport mit der Eisenbahndirektion in Verbindung zu setzen. Es wird beabsichtigt, wegen Verbesserung der Beförderung in kommissarische Verhandlungen einzutreten; ob diese gerade durch Herstellung eines besonderen Fahrplans sich wird erreichen lassen, ist zweifelhaft." Nachdem einige Redner noch Klagen über mangelhafte Beförderung von Pferden vorgebracht hatten, wurde der oben mitgetheilte Kommissionsantrag angenommen.

— **Die sogenannte Eisenbahngemeinschaftsfrage.** In einem Stuttgarter Briefe der „Südd. Reichskorresp." wird in Besprechung der auch in dieser Zeitung (Nr. 23 S. 372) mitgetheilten Verhandlungen des deutschen Reichstags beim Etat des Reichseisenbahnamts ausgeführt, dass die Eisenbahngemeinschafts- und verwandten Ideen in der Zwischenzeit keinen Fortschritt gemacht haben. Es möge sich das Gefühl verbreitet haben, dass der ganzen Frage noch nicht viel greifbares innewohne und dass dabei über allgemeine Gedankengänge nicht leicht hinauszukommen sei. „Ein Beweis dafür ist gerade auch die Rede des Abgeordneten Hieber. Er hat zwar angeregt, die Budgetkommission des Reichstags und der Reichstag selbst möchten sich zu gelegenerer Zeit einmal mit diesen Fragen eingehend beschäftigen, allein er selbst hat für diese künftigen Erörterungen keinen Samen, kein Ferment auszustreuen gewusst. Seine Ausführungen waren positiv nur ein Ausdruck der allgemeinen Hoffnung, dass das 20. Jahrhundert eine einheitliche deutsche Verkehrspolitik bringen werde, ein Wechsel auf lange Sicht, denn das Jahrhundert hat eben erst begonnen. Im übrigen waren seine Ausführungen rein negativ, Verwahrung gegen eine ‚Mainlinie' des Verkehrs, wie sie durch eine gegen den Norden sich zusammenschliessende süddeutsche Eisenbahngemeinschaft etwa entstehen könnte — ein Gespenst, von dem der Redner selbst zugab, dass es nur vorübergehend und auch da nicht in maassgebenden Kreisen gespukt hat."

— **Ueber den Fortgang der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg,** über die wir mehrfach eingehend berichtet haben, entnehmen wir dem „Centralbl. f. d. Bauv." folgendes: Für diese Umgestaltung wurde im Staatshaushalt des Jahres 1899 ein erster Theilbetrag für den preussischerseits auszuführenden Theil der neuen Anlagen bereitgestellt. Da es erfreulicherweise gelang, noch im Jahre 1899 in den Besitz des erforderlichen Grund und Bodens zu gelangen, so konnte bereits im Frühjahr 1900 mit dem Bau begonnen werden. Das Bauprogramm sieht für diesen im ganzen einen Zeitraum von sechs Jahren vor. Die Umgestaltung ist hiernach im Jahre 1906 zum Abschluss zu bringen. In dem ersten Bauabschnitt, der vom 1. April 1900 bis zum 1. Mai 1902 reicht, soll fertiggestellt werden: 1. die Güterbahn zwischen dem Bahnhof Rothenburgsort und dem Lübecker Güterbahnhof; 2. die Güterbahn zwischen Rothenburgsort und dem Hannoverschen Bahnhof; 3. der Unter- und Oberbau für die beiden nördlichen Gleise der Verbindungsbahn zwischen der Schanzenstrasse und dem Hauptbahnhof.

Die unter 1. und 2. aufgeführten Arbeiten sind programmmässig gefördert, obgleich sie zahlreiche und schwierige Kunstbauten, Viadukte, Strassenunterführungen und zum Theil grosse Brücken enthalten und obgleich die Erdarbeiten für die Güterbahn nach dem Lübecker Bahnhof durch bedeutende Moorverdrängungen erschwert wurden. Auch die Ausführungen an der Verbindungsbahn (zu 3.) sind im allgemeinen programmmässig fortgeschritten; rückständig sind hier nur die Hochbauten des Dammthorbahnhofs, da hierfür auf Wunsch des Hamburgischen Senats ein vom Vertragsplan abweichender neuer Entwurf aufgestellt werden musste.

In dem ersten Bauabschnitt muss ferner in Angriff genommen werden der Ausbau: 4. des Verschiebebahnhofs Rothenburgsort mit neuen Ladestrassen, Lokomotivschuppen, Wasserstation, Betriebsgebäude und Werkstatt; 5. der Linie Tiefstack-Berliner Thor mit einer grösseren Zahl von Bauwerken; 6. der sechsgleisigen Strecke zwischen dem Berliner Thor und dem Hauptbahnhof, soweit dieser ohne Berührung der bestehenden Anlagen der Lübeck-Büchener Bahn bewirkt werden kann. Auch die Arbeiten 4. bis 6. sind programmmässig und zum Theil schon weiter gefördert.

Die preussischerseits zur Umgestaltung der Hamburger Bahnanlagen auszuführenden Bauten erfordern eine Summe von rund 38 000 000 ℳ, wovon 14 000 000 ℳ bis jetzt verausgabt oder durch Verträge in Anspruch genommen sind. Auch das Verhältniss dieser beiden Zahlen zeigt, dass der Bau kräftig fortgeschritten ist, was um so grössere Anerkennung verdient, als in diesem ersten Bauabschnitt eine bedeutende Zahl grosser, schwieriger und eigenartiger Entwürfe — auch solcher, die erst in ferneren Bauabschnitten zur Ausführung gelangen — auf das sorgfältigste durchgearbeitet und veranschlagt werden musste.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken

der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 13 Arbeitstagen 195 504 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 039 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 209 382 und auf den Arbeitstag 16 106 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 067 und im ganzen 13 878 Doppelwagen oder 6,6 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 30 564 Doppelwagen gegen 31 001, in Oberschlesien 71 822 Doppelwagen gegen 80 451 und in den drei Bezirken zusammen 297 890 Doppelwagen gegen 320 834 und war demnach im Saarbezirk 437 Doppelwagen oder 1,4 %, in Oberschlesien 8 629 Doppelwagen oder 10,7 % und in den drei Bezirken zusammen 22 944 Doppelwagen oder 7,2 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrrevier in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 35 582 gegen 34 086 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 1 496 Wagen, gleich 4,4 % mehr gestellt, beladen und beladen abgefahren.

— **Elektrische Hoch- und Untergrundbahn zu Berlin.** Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1901 entnehmen wir zur Ergänzung der in den Nrn. 3, 5, 8 und 10 d. Ztg. gebrachten eingehenden Beschreibung der seit kurzem im Betriebe stehenden Hoch- und Untergrundbahn noch folgendes: Die Kosten der 10,14 km langen Stammstrecke mit allen Erweiterungsbauten, dem Kraftwerk, dem Betriebsbahnhof und den Werkstätten werden sich unter Einrechnung der Bauzinsen auf rund 32 500 000 ℳ. belaufen. Davon entfallen auf den Grunderwerb 7 000 000 ℳ. Von dem Anlagekapital werden 4 500 000 ℳ. durch Miethseinnahmen für 22 der Gesellschaft gehörige Häuser und andere Nebenquellen verzinst werden können, so dass auf die eigentliche Bahnanlage, deren Kosten durch die Verkehrseinnahmen verzinst werden sollen, 28 000 000 ℳ. entfallen. Das Aktienkapital beträgt 20 000 000 ℳ., an 4 prozentigen Schuldverschreibungen sind begeben 7 800 000 ℳ. Ausserdem verfügt die Gesellschaft noch über 4 700 000 ℳ. noch nicht begebene 4 prozentige Schuldverschreibungen. Der Wagenpark besteht aus 42 Triebwagen III. Klasse und 20 Beiwagen II. Klasse. Jeder Triebwagen enthält zunächst 3 Motoren von je 70 PS. Bei Vergrösserung der Züge — Einstellung eines zweiten Beiwagens — wird ein vierter Motor eingebaut werden. Die Fahrzeit zwischen den Endpunkten der drei Linien beträgt vom Zoologischen Garten bis zum Potsdamer Platz 9 Minuten, vom Potsdamer Platz bis zur Warschauer Brücke 14 Minuten, vom Zoologischen Garten bis zur Warschauer Brücke 19 Minuten. Die Leistungsfähigkeit der Motoren gestattet eine Fahrgeschwindigkeit der Züge von 50 km in der Stunde, die als höchste Geschwindigkeit in der Genehmigungsurkunde vorgesehen ist. Die Reisegeschwindigkeit zwischen zwei benachbarten Haltestellen beläuft sich auf etwa 30 km in der Stunde.

Die Fortsetzung der Stammbahn in westlicher Richtung wird durch eine Untergrundbahn auf Charlottenburger Gebiet erfolgen, und zwar zunächst durch die Ausführung der Strecke vom Zoologischen Garten bis zum Knie. Der erste Theil dieser Strecke, nämlich bis zur Fasanenstrasse, welcher gleichzeitig als unterirdischer Aufstellungsbahnhof „Zoologischer Garten“ benutzt werden soll, ist im Herbst des Berichtsjahres in Angriff genommen worden. Die Frage, wie die Untergrundbahn dann vom Knie ab fortzuführen sein wird, steht bekanntlich im Zusammenhange mit dem neuerdings aufgetretenen Plane der Verlängerung der Bismarckstrasse, der Ueberbrückung der Ringbahn und der Aufschliessung von Westend für eine umfangreiche Bebauung.

Wie Berliner Zeitungen inzwischen melden, hat die Charlottenburger Stadtverordnetenversammlung am 19. d. Mts. einen neuen Vertrag mit Siemens & Halske und der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen genehmigt, durch den sich die genannten Firmen verpflichten, den Tunnel der Untergrundbahn in der Hardenbergstrasse vom Zoologischen Garten bis zum Knie innerhalb sechs Monaten, nachdem ihnen das gesammte enteignete Strassenland frei von Leitungen und Bauten überwiesen und die zum Beginne des Baues erforderliche polizeiliche Genehmigung ertheilt worden ist, fertig zu stellen und binnen weiteren drei Monaten in Betrieb zu setzen. Dagegen willigt die Stadtgemeinde Charlottenburg ein, dass die Frist zur Fertigstellung der Untergrundbahn vom Knie bis zum Wilhelmsplatz vom 1. April 1904, wie es in dem alten Vertrage vereinbart war, bis zum 1. April 1905 verlängert wird. Wegen Weiterführung der Bahn vom Potsdamer Platz bis zum Spittelmarkt und gegebenenfalls bis zum Alexanderplatz sind Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Berlin im Gange.

Die Betriebsverwaltung der Bahn hat am 25. d. Mts. auch den Durchgangsverkehr zwischen Osten und Westen mit Benutzung des südlichen Theiles des Gleisdreiecks eröffnet. Es geschieht dies in der Weise, dass eine direkte Linie Zoologischer Garten-Hallesches Thor eröffnet wird. Der weitere Verkehr mit dem Osten wird durch Umsteigen auf der Haltestelle Hallesches Thor vermittelt. Die Züge Zoologischer Garten-Hallesches Thor verkehren in Abständen von 10 Minuten. Dadurch wird der Fahrplan der Strecken Zoologischer Garten-Potsdamer Platz und Potzdamer Platz - Stralauer Thor in der Weise verändert, dass auf ihnen ein regelmässiger 10 Minutenverkehr stattfindet. Auf der Strecke Zoologischer Garten - Bülowstrasse entsteht dann durch die Einschiebung der Züge nach und vom Halleschen Thor ein regelmässiger 5 Minutenverkehr.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 808 (5 785) km befördert worden 1 730 673 (1 636 754) Personen und 1 288 425 (1 203 788) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 392 439 (2 239 359) ℳ., aus dem Güterverkehr 6 955 199 (6 625 733) ℳ., aus dem Gepäckverkehr 161 608 (148 805) ℳ. und aus dem Thiertransport 246 754 (199 138) ℳ., zusammen 9 756 000 ℳ. gegen 9 213 035 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffert sich auf 19 723 000 ℳ., gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 400 234 ℳ.

— **Generalversammlung der pfälzischen Eisenbahnen.** Auf der Tagesordnung der zum 25. April einberufenen Generalversammlung steht, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ meldet, ein Antrag der Verwaltung, zum Zweck der Ausführung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie der Beschaffung von Fahrmaterial und sonstiger Einrichtungen das Bau- und Einrichtungskapital und den Gesammtbetrag von 3 365 000 ℳ. zu erhöhen und die Geldbeschaffung im Wege der Aufnahme von Prioritätsanlehen zu bewerkstelligen. Das Kapital der neueren Linien der Ludwigsbahn soll um 734 000 ℳ., das der neueren bezw. älteren Linien der Maxbahn um 661 000 ℳ. bezw. 65 000 ℳ. und das der Linien der Nordbahnen um 1 905 000 ℳ. erhöht werden. Weiter betrifft ein Antrag der Tagesordnung die Vereinbarung mit der königlichen Staatsregierung über die Berechnung der etwaigen Einlösungssumme der pfälzischen Eisenbahnen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 840,48) km befördert 2 217 110 (2 141 004) Personen, 553 000 (494 049) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 100 000 (1 028 694) ℳ., aus dem Güterverkehr 2 059 000 (1 944 838) ℳ., aus sonstigen Quellen 427 000 (427 000) ℳ., im ganzen 3 586 000 (3 400 532) ℳ., mehr gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres 185 468 ℳ. Vom 1. April 1901 bis letzten Februar d. J. betrugen die Einnahmen 50 834 000 ℳ., gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 51 080 330 ℳ. weniger 246 330 ℳ.

— **Einschränkung des Alkoholgenusses.** Im Hinblick auf die Ziele der Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner ist eine Aeusserung Sr. Maj. des Kaisers von Interesse, wonach „alle Bestrebungen, welche auf die Einschränkung des Alkoholgenusses und die Aufklärung des Publikums über die sittlich und wirthschaftlich schädlichen Folgen des Alkoholgenusses gerichtet sind“, des vollen Beifalls Seiner Majestät sicher sind.

Oesterreich.

— **Fahrkartensteuer.** Der Steuerausschuss beendigte in der am 21. d. Mts. abgehaltenen Sitzung die Berathung des vom Unterausschuss umgearbeiteten Gesetzentwurfs über die Fahrkartensteuer und nahm letztere mit einzelnen Abänderungen an. Zu dem bereits in der früheren Sitzung erledigten § 1, nach welchem die Fahrkartensteuer mit 12 % des Fahrpreises zu bemessen ist, wurde ein Antrag der Minderheit angemeldet, nach welchem für die I. Klasse von Hauptbahnen der Steuersatz mit 14 % des Fahrpreises, für die II. Klasse mit 12 % und für die III. Klasse mit 10 % festzusetzen ist. Gleichzeitig mit der Einführung der Fahrkartensteuer tritt nach dem vom Steuerausschusse angenommenen Gesetz der bisherige Fahrkartenstempel (2 h. für angefangene 100 h., Höchstbetrag 50 h.) ausser Kraft. Nur im Verkehr mit Ungarn bleibt mit Rücksicht darauf, dass in Ungarn der Fahrkartenstempel erhoben wird, letzterer, und zwar ohne Beschränkung auf einen Höchstbetrag, in Kraft, und wird dagegen in diesem Verkehr statt der 12 prozentigen eine nur 10 prozentige Fahrkartensteuer berechnet.

Behufs Ausgleichung der Härte, welche sich daraus ergäbe, dass bei einheitlicher Festsetzung des Steuersatzes für alle Bahnen Reisende auf Bahnen mit hohen Tarifen für die gleiche Entfernung mehr an Steuer zu zahlen hätten, wie solche

auf Bahnen mit billigeren Tarifen, wurde eine Bestimmung in das Gesetz aufgenommen, nach welcher auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für die III. Wagenklasse durchschnittlich um mehr als 20 % höher ist als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen, die Steuer für diese Wagenklasse mit 9,5 % (statt mit 12 %) und im Verkehre mit Ungarn mit 7,5 % (statt mit 10 %) des Fahrpreises zu entrichten ist. Was die im Gesetzentwurf vorgesehenen Befreiungen von der Fahrkartensteuer anbelangt (Allerhöchster Hof, Militär, Arbeiter, lokale Verkehrsunternehmungen), so wurden diese mit einer geringfügigen Abänderung der Bestimmung über die Befreiung des Verkehrs auf lokalen Verkehrsunternehmungen vom Steuerausschusse angenommen. Nach dem Beschlusse des Ausschusses ist der Verkehr jener Unternehmungen von der Steuer befreit, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von 10 km von der Grenze dieses Gebietes erstrecken.

Eine lebhafte Erörterung knüpfte sich an die vom Unterausschuss beantragte Einfügung einer Bestimmung in das Gesetz hinsichtlich der von Freikarten zu entrichtenden Stempelgebühr (vergl. Nr. 23 S. 375 d. Ztg.). Von einzelnen Mitgliedern des Ausschusses wurde der Anschauung Ausdruck gegeben, dass der finanzielle Ertrag dieser Stempelgebühr ein sehr geringer sein dürfte, dass daher diese Stempelgebühr fallen zu lassen wäre. Von anderer Seite wurde dieser Anschauung entgegen gehalten, dass das Freikartenwesen in Oesterreich eine ganz ungebührliche Ausdehnung erhalten habe, und dass, diese Freikarten nicht mit einer Gebühr zu belegen, gerade so viel bedeuten würde, als das Freikartenunwesen zu fördern. Die Besteuerung der Freikarten werde jedenfalls zu deren Beschränkung beitragen. Der Finanzminister bemerkte, dass er sich aus dem Stempel für Freifahrtsanweisungen auch keinen grossen finanziellen Erfolg verspreche, dass er jedoch eine Wirkung nach Art eines Prohibitivzolles erhoffe, indem namentlich die Ansuchen um Freikarten für ganz kurze Strecken eine wesentliche Einschränkung erfahren dürften. Schliesslich wurde die betreffende Bestimmung des Gesetzentwurfs zum Beschlusse erhoben, ebenso eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, sowohl bei der Staatseisenbahnverwaltung die möglichste Einschränkung in der Ausgabe von Freikarten und ermässigten Karten eintreten zu lassen, als auch auf die Privatbahnverwaltungen in gleicher Richtung einzuwirken.

Das Gesetz über die Fahrkartensteuer soll nach dem Beschlusse des Steuerausschusses am 1. Januar 1903 in Kraft treten.

— **Acetylengasapparate bei Eisenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat unter dem 11. d. Mts. einen Erlass an alle Privatbahnverwaltungen über die Zulässigkeit der Verwendung von Vorrichtungen zur Acetylengaserzeugung für alle an Fahrbetriebsmitteln im Freien angebrachten und zur äusseren Beleuchtung bezw. Signalisirung dienenden Laternen gerichtet. Nach diesem Erlasse wurden Zweifel laut, ob nach der Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Eisenbahnen vom 14. November 1901, betreffend die Herstellung und Verwendung von Calciumkarbid und Acetylen sowie den Verkehr mit diesen Stoffen, die Verwendung von Acetylen-Lokomotivsignallaternen zulässig sei. Zur Vermeidung verschiedenartiger Auffassungen gibt das Eisenbahnministerium den Verwaltungen bekannt, dass die für Wagenlaternen als zulässig bezeichneten Vorrichtungen zur Acetylengaserzeugung für alle an Fahrbetriebsmitteln im Freien angebrachten und zur äusseren Beleuchtung bezw. Signalisirung dienenden Laternen, mithin für alle Signallaternen an Lokomotiven, Tendern, Wagen, Draisinen zulässig sind.

— **Das Fahren in Raumabstand.** Nachdem die auf die Einführung des Fahrens in Raumabstand bezüglichen Einrichtungen bei sämmtlichen österreichischen Privatbahnen zum grösseren Theile durchgeführt sind, hat das Eisenbahnministerium in einem jüngst an die österreichischen Privatbahnen ergangenen Erlasse eröffnet, dass als Termin für die allgemeine Einführung des Fahrens in Raumabstand der 1. April 1904 festgesetzt wird.

— **Freifahrt von Rekruten, Reservisten und Urlaubern.** Im Abgeordnetenhause wurde s. Zt. an den Eisenbahnminister und an den Minister für Landesvertheidigung die Anfrage gerichtet, ob nicht Maassnahmen getroffen werden könnten, um Gemeinden, Rekruten, Reservisten und Urlauber von der Verpflichtung zur Bezahlung des Fahrpreises bei solchen Eisenbahnreisen zu entheben, welche anlässlich der Ableistung der Wehrpflicht gemacht werden müssen.

In Beantwortung dieser Anfrage theilte der Eisenbahnminister im Einvernehmen mit dem Minister für Landesvertheidigung im Abgeordnetenhause mit, dass nichtaktive (beurlaubte, Reserve-, Ersatzreserve-, Seewehr- und Landwehr-) Mannschaften, welche von einem Militärkörper in den Urlaubsort oder Aufenthaltsort abgehen oder im Frieden aus ihrem Aufenthaltsorte zur aktiven Dienstleistung, zur militärischen Ausbildung, Waffenübung oder Kontrolversammlung einrücken oder von diesen Dienstleistungen wieder in ihren Aufenthaltsort zurückkehren, bei Eisenbahnfahrten eine weitgehende Begünstigung geniessen, indem sie zu den besonders ermässigten Taxen des Militärtarifes befördert werden.

Die gebührenfreie Beförderung der in Rede stehenden Militärpersonen, ferner der Stellungspflichtigen, die sich zur Assentirung begeben, sowie der die letzteren begleitenden Gemeindebeamten könne für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung nicht verfügt werden, da eine solche Maassnahme eine nicht unerhebliche Schmälerung der Bahneinnahmen verursachen würde, welche vermieden werden müsse. Ebenso wenig könne in dieser Beziehung auf die Privatbahnen Einfluss genommen werden.

Uebrigens wies der Minister darauf hin, dass sowohl bei den Staatsbahnen, als auch bei den meisten Privatbahnen in Fällen bestätigter Mittellosigkeit eine 50 prozentige Ermässigung des Fahrpreises, ausnahmsweise sogar gebührenfreie Fahrt zugestanden wird und dass unter obiger Voraussetzung auch Rekruten, Reservisten und Urlauber Fahrbegünstigungen erwirken können.

— **Tarifherabsetzung bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** Das Eisenbahnministerium hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, die Gesellschaft auf Grund jener Bestimmung der Konzessionsurkunde, der zufolge das Unternehmen für den Fall, dass das Reinerträgniss 10 % übersteigt, auf Verlangen der Regierung zu einer Herabsetzung der Tarife verpflichtet ist, aufgefordert, Anträge über die Ermässigung der gesellschaftlichen Tarife vorzulegen. Die Verwaltung der Gesellschaft hat gegen diesen Erlass, durch welchen übrigens auch den in der letzten Tagung des Staatseisenbahnrathes gegen die zu hohen Tarife der Ostrau-Friedlander Eisenbahn erhobenen Beschwerden Rechnung getragen wird, Vorstellung erhoben. Die Verwaltung dürfte, um sich vor der Fristversäumniss zu schützen, ausserdem auch die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof einbringen.

— **Begebung von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.** Der Finanzminister hat behufs Durchführung der Konversion der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Aktien der galizischen Karl Ludwigbahn 4 prozentige, bis längstens 1990 zu tilgende Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen an eine Bankgruppe zum Kurse von 98 % vorbehaltlich der gesetzlichen Ermächtigung begeben.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** In der vor kurzem abgehaltenen Vollversammlung dieser Kommission wurde der abgeänderte, von dem Finanzausschuss der Kommission bereits angenommene Entwurf eines mit der Staatseisenbahnverwaltung abzuschliessenden Anschluss- und Betriebsvertrages für die Wiener Stadtbahn unterbreitet.

Der Vertrag soll rückwirkend mit 1. Januar d. J. in Kraft treten und für die Dauer von zehn Jahren unkündbar abgeschlossen werden, ab 31. Dezember 1910 aber mit einjähriger Frist kündbar sein. Die einen Bestandtheil dieses Vertrages bildende Verrechnungsvorschrift soll von drei zu drei Jahren einer einverständlichen Durchsicht unterliegen.

Die gegenwärtigen Eigenthumsgrenzen zwischen den Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn sollen durch diesen Vertrag nicht berührt werden. Die Staatseisenbahnverwaltung führt den Betrieb der Wiener Stadtbahn fortan für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen gegen Ersatz der thatsächlich auflaufenden Selbstkosten.

Die Kommission hat beschlossen, den vorerwähnten Gegenentwurf zu genehmigen und ihn dem Eisenbahnministerium behufs Ertheilung der Zustimmung vorzulegen.

Ungarn.

— **Die ungarische Konvertirung.** In der am 20. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses unterbreitete der Finanzminister den Gesetzentwurf über die Einlösung einiger Staatsschulden. Danach wird der Finanzminister ermächtigt, den Besitzern der Obligationen der nachfolgend aufgezählten Staatsschulden das in den Obligationen ausgedrückte Kapital im Namen und an Stelle des Staates zu kündigen und, wenn die Besitzer der einzuziehenden Obligationen nicht geneigt sein sollten, die neu auszugebenden niedriger verzinslichen Obligationen anzunehmen, den Nennwerth der eingezogenen Obligationen baar auszubezahlen.

Zur Einziehung sollen alle jene Obligationen der nachbenannten Anlehen gelangen, welche vom 1. Juli 1902 angefangen fällig werden, und zwar: 1. des auf Grund des Gesetzartikels 36 vom Jahre 1888 für die Entschädigung der Schankregalienrechte ausgegebenen Anlehens; 2. des auf Grund des Gesetzartikels 32 vom Jahre 1888 ausgegebenen 4,5 prozentigen Staatseisenbahn-Goldanlehens; 3. des auf Grund des Gesetzartikels 32 vom Jahre 1888 ausgegebenen 4,5 prozentigen Staatseisenbahn - Silberanlehens; 4. des auf Grund des Gesetzartikels 50 vom Jahre 1876 infolge der Verstaatlichung der Ostbahn zur Einlösung der Aktien aufgenommenen 5 prozentigen Anlehens; endlich 5. des auf Grund des Gesetzartikels 47 vom Jahre 1888 im Namen der ungarischen Nordostbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn vom ungarischen Finanzministerium für die Zwecke der Investitionen der genannten Eisenbahnen aufgenommenen 4,5 prozentigen Anlehens.

Für die Einziehung der aufgezählten Anlehen werden auf Kronenwährung lautende 4 prozentige steuerfreie Rentenobligationen ausgegeben.

Nach dem Inhalte der Gesetzvorlage über die Konvertirung wird der Finanzminister auch ermächtigt, zu Zwecken der im Gesetzartikel XXX von 1897 angeordneten Staatsbahninvestitionen und zwar: a) zur Bedeckung des im Gesetzartikel XXXIV von 1900 bewilligten Kredits von 6 250 000 Kr., b) der im Staatsbudget für das Jahr 1901 bewilligten 25 346 000 Kr., endlich c) der im Staatsbudget vom Jahre 1902 in Voranschlag gebrachten 28 200 000 Kr., zusammen demnach zur Beschaffung von 59 796 000 Kronen ebenfalls vierprozentige Kronenrentenobligationen auszugeben.

Bezüglich der angesprochenen Ermächtigung zur Ausgabe von Kronenrente für Investitionen auf den ungarischen Staatsbahnen weist die Begründung zur Gesetzvorlage darauf hin, dass im Sinne des § 9 des von den Investitionen auf dem Netze der ungarischen Staatseisenbahnen und von der Bedeckung der Kosten dieser Investitionen handelnden Gesetzartikels XXX von 1897 der Legislative über die Bedeckung der Kosten der durchgeführten Investitionen eine Vorlage zu unterbreiten ist.

Hinsichtlich der Bedeckung der auf Grund dieses Gesetzes vorgenommenen Investitionen sei zuletzt im Gesetzartikel VIII von 1900 eine Verfügung erfolgt. Seither habe die Legislative zu Zwecken der angedeuteten Eisenbahninvestitionen durch Gesetzartikel XXXIV von 1900 einen Nachtragskredit von 6 500 000 Kronen, im Staatsbudget für 1901 einen Kredit von 25 346 000 Kr. bewilligt. In dem unter verfassungsmässiger Verhandlung stehenden Staatsbudget für 1902 seien 28 200 000 Kr. eingestellt. Diesen insgesammt 59 796 000 Kr. ausmachenden Betrag gedenke die Regierung bei geeigneter Gelegenheit durch Ausgabe vierprozentiger Kronenrente zu beschaffen. Das Zinsenerforderniss der auszugebenden Rentenobligationen sei bereits in dem Staatsbudget für 1902 aufgenommen.

— **Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Kelenföld-Raab.** Zur fortsetzungsweisen Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Kelenföld-Raab im Jahre 1902 steht der Betrag von 1 600 000 Kr. zur Verfügung. Die Gesammtkosten dieses zweiten Gleises sind mit 10 000 000 Kr. festgestellt worden, wovon im Jahre 1897: 400 000 Kr., im Jahre 1898: 2 000 000 Kr., im Jahre 1899: 1 200 000 Kr., im Jahre 1900: 2 400 000 Kr. und im Jahre 1901: 2 000 000 Kr., zusammen daher 8 000 000 Kr. bereits verausgabt wurden. Für diesen Betrag wurde das zweite Gleis von Kelenföld bis Acs in der Länge von 102 km gelegt, ausserdem wurden die zwischenliegenden Stationen entsprechend erweitert. Für den im laufenden Jahre zu verwendenden Betrag wird das zweite Gleis in der Schlussstrecke von Acs bis Raab fertig gestellt. Die Vervollständigung der Hochbauten sowie der Sicherungs- und Blockanlagen wird in einem späteren Zeitraume vorgenommen werden.

— **Budapest-Budakeszer elektrische Vizinalbahn.** Die Verhandlung der Konzessionsbedingungen dieser Vizinalbahn ist im Handelsministerium kürzlich abgehalten worden. Die neue Eisenbahn wird vom Gastgarten „Szép Ilona“ (Zur schönen Helene) in Budapest aus entlang der Budakeszer Strasse bis zur Kereszt- (Kreuz-) Gasse in der Gemeinde Budakesz führen. Die grösste Steigung (bezw. Gefälle) der vollspurig mit Oberleitung zu bauenden elektrischen Bahn wurde auf dem Gebiet der Haupt- und Residenzstadt Budapest mit 82, auf dem Gebiet der Gemeinde Budakesz aber mit 100 ‰ bestimmt; ein kleinerer Krümmungshalbmesser als 50 m darf nur angewendet werden, wenn die auf der Bahn verkehrenden Fahrbetriebsmittel mit verschiebbaren Achsen versehen sind. Die zulässige grösste Fahrgeschwindigkeit und die Haltestellen werden anlässlich der technisch-polizeilichen Begehung festgesetzt. Die Kosten des Baues und der Ausrüstung der neuen Eisenbahn sind mit 1 080 000 Kr. veranschlagt. Die Bahn muss in anderthalb Jahren, vom Tage der herauszugebenden Konzessionsurkunde an gerechnet, ausgebaut sein.

— **Feuerwehrdienst auf dem Budapester Ostbahnhofe.** Die Direktion der Staatseisenbahnen hat auf dem Ostbahnhofe in Budapest zur Bewachung des dortigen Wagenparkes eine Feuerwehrwache, bestehend aus 31 Mann, eingerichtet.

— **Vermehrung des Fahrparkes der ungarischen Staatseisenbahnen.** Die Direktion der Staatseisenbahnen hat in Durchführung des grossen Investitionsprogrammes bei den fünf ungarischen Wagenfabriken neue Wagen im Gesammtwerthe von 25 300 000 Kr. bestellt. Diese Wagen sind binnen drei Jahren, und zwar noch im Laufe dieses Jahres beginnend, bis Ende 1904 abzuliefern.

— **Saveufergleis der Ruma-Klenáker Vizinalbahn.** Diese Eisenbahngesellschaft hat schon während des Ausbaues ihrer Linien beschlossen, das Saveuferumladegleis bis zum entsprechendsten Punkte zu verlängern und auf diesem Endpunkte statt einer Verladehaltestelle eine auch für die Aufnahme von Stückgütern verwendbare Umladestation zu errichten. Die Verlängerung beträgt ungefähr 660 m. Die Genehmigung ist ertheilt und das erforderliche Baukapital auf 198 000 Kr. festgesetzt; in acht Monaten soll der Bau vollendet sein.

Uebrige europäische Länder.

— **Bericht des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Entwickelung des Verkehrswesens.** Minister Baudin hat vor kurzem dem Präsidenten der Republik zwei wichtige, einander ergänzende Berichte überreicht, von denen der eine die Ernennung einer berathenden Kommission für die inländische Schifffahrt und die Häfen beantragt, während der andere die innerhalb der letzten Jahre an den Eisenbahnen hinsichtlich ihrer Ausrüstung und ihres Betriebes herbeigeführten Verbesserungen zusammenfasst. Beide Berichte sprechen von der Schnelligkeit, mit der sich der Verkehr entwickelt hat; während sich die Zahl der Reisenden auf den Eisenbahnen in den Jahren von 1890 bis 1894 jährlich auf durchschnittlich 288 000 000 belief, stieg sie von 1895 bis 1899 auf durchschnittlich 375 000 000 und überschritt diese Zahl während des Ausstellungsjahres. Die Zahl der beförderten Güter ist von 96 000 000 t im Zeitraum von 1890 bis 1894 auf 109 000 000 t im Zeitraum von 1895 bis 1899 gestiegen. Auf den Kanälen ist ein ähnlicher Aufschwung zu verzeichnen. Die im Jahre 1892 angenommene Zollpolitik ist zweifellos einem noch bedeutenderen Anwachsen hinderlich gewesen. Der Güteraustausch mit dem Auslande, der im Jahre 1891 einen Werth von 8,39 Milliarden Franken besass, fiel während der folgenden 7 Jahre unter diese Ziffer und hat sich erst seit dem Jahre 1899 wieder auf und über die frühere Höhe erhoben trotz der vom Lande zu Gunsten der kolonialen Ausdehnung gebrachten Opfer. Der Werth der Gütereinfuhr und -Ausfuhr nähert sich 9 Milliarden Franken. Die durch den starken Zollschutz hervorgebrachte Ueberproduktion zwingt dazu, nach neuen Absatzmärkten zu suchen. Bei richtiger Wirthschaftspolitik wird man eine günstige Zukunft für den Verkehr erwarten können. Unter solchen Voraussetzungen ist es sehr wünschenswerth, dass Maassregeln getroffen werden theils zur Vervollkommnung der Transportmittel, theils um den Handel mit den Eisenbahnen oder Schifffahrtswegen in grössere Berührung zu bringen, theils endlich, um die Sicherheit der Reisenden, die pünktliche Lieferung der Güter, die Wohlfahrt des an dieser ungeheueren Menschen- und Güterbewegung beschäftigten Personals zu sichern. Diese verschiedenen Bemühungen sind nicht neu, erscheinen aber, je mehr der Verkehr wächst, desto gebieterischer. Ihre Lösung ist, wie jeder weiss, ausserordentlich verwickelt. Wie leicht wäre es z. B., unter dem Vorwand von Reformen und Fortschritten im Betriebe der Eisenbahnen nicht die Eisenbahngesellschaften, wohl aber das Gleichgewicht des Staatsbudgets zu zerstören! Der Minister erklärt, er habe sich mehr als einmal Maassregeln entgegenstellen müssen, welche ihm sicher zu einer mühelosen Volksbeliebtheit verholfen hätten; aber die Verantwortlichkeit einer Machtstellung führe dazu, sich jeder nicht durch das allgemeine Interesse gebotenen Neuerung zu widersetzen. Dagegen habe er, der Minister, auch Ausgaben veranlassen müssen, welche früher sicherlich streng zurückgewiesen oder eingeschränkt worden wären. Der Bericht erinnert nun an die im Jahre 1894 den Eisenbahngesellschaften zugegangene Aufforderung, eine Politik „strenger Sparsamkeit“ zu befolgen. Die Gesellschaften verringerten infolge dessen ihre Ausgaben in solchem Grade, dass die Mehrbeträge des Betriebes Reinmehrbeträge wurden. Die Inanspruchnahme der Zinsgarantie, welche den Staat im Jahre 1894 mit fast 100 000 000 Franken belastet hatte, wurde immer geringer. Man sah sogar schon den Augenblick voraus, wo der Staat, statt Zahlungen leisten zu müssen, Geld als Rückschlagszahlung einnehmen

würde. So steht es jetzt nicht mehr. Die Eisenbahngesellschaften sind aufgefordert worden, ihre Materialbestellungen zu beschleunigen, zeitweise aufgeschobene Ergänzungsarbeiten sind als unumgänglich nothwendig erkannt, zahlreiche Tarifrevisionen sind gleichzeitig vorgenommen, um die Transporte billiger zu machen. Endlich haben besondere Verordnungen die Arbeitsbedingungen geändert; Minister Baudin schätzt die für die Gesellschaften daraus entstehende jährliche Belastung auf 14 000 000 Fr. Natürlich wird die Zinsgarantie wieder ihre Rolle spielen, sie wird, wenn man zu weit geht, die Alarmglocke, das nützliche Signal werden.

— **Verbindung des französischen Staatsbahnnetzes mit Paris.** Die französischen Staatsbahnen, welche nur ungefähr ein Zehntel des gesammten Eisenbahnnetzes des Landes umfassen, leiden darunter, dass die von ihnen bedienten Gegenden nicht besonders industriell und nicht verkehrsreich sind, und dass die Staatsbahnen keine eigene Verbindung mit der Hauptstadt haben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, hat nun der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Herstellung einer Staatsbahnlinie von Paris nach Chartres, der Hauptstadt des Departements Eure et Loire, vorsieht. Sie soll vom Bahnhof Montparnasse ausgehen, 3 km die bestehende Bahn Paris-Versailles bis Malakoff benutzen, dann ihre unabhängige Strecke haben, westlich von Bagneux und Sceaux vorbeiführen, über die Höhen von Verrières und Saclay gehen, Gallardon und Cottainville berühren und sich im Bahnhof Chartres direkt an die bestehenden Linien des Staatsbahnnetzes anschliessen. Die Kosten sind auf 27 000 000 Fr. geschätzt. Bisher wird der Dienst zwischen Chartres und Paris, wie zwischen Tours und Paris für Rechnung des Staates unter bestimmten Bedingungen durch die Westbahn und die Orléansbahn versehen. Der namens der Eisenbahnkommission der Kammer vom Abg. Argeliès erstattete Bericht lautet der Regierungsvorlage günstig. Andererseits kommen die Gegner des Staatsbahnsystems mit allerlei Einwendungen; es seien noch eine grosse Menge von genehmigten Linien im Bau oder rückständig, die, wie das „Journal des Débats" harmlos sagt, „eine ziemlich grosse Zahl von Abgeordneten interessiren"; die neue Staatsbahnstrecke würde aber, so behauptet man, die den dringendsten Linien zu gewährenden Mittel beeinträchtigen usw. Auch wird vorgebracht, der Voranschlag der Kosten mit 27 000 000 Fr. sei zu gering, dagegen der Betriebskoeffizient mit 50 % zu günstig angenommen. Die Privatbahngesellschaften brauchten sich den unentgeltlichen Mitgebrauch ihrer Pariser Bahnhöfe durch die Staatsbahn nicht gefallen zu lassen, ein Recht, wegen dessen der Staat sich auf die Konvention von 1883 beruft. Die endgültige Entscheidung über die Staatsbahnlinie Paris-Chartres wird wohl erst nach den Neuwahlen von der neuen Kammer gefällt werden.

— **Klagen über mangelhafte Verkehrsleistungen der schweizerischen Eisenbahnen.** Obwohl es als eine wesentliche Verbesserung anerkannt wird, dass in diesem Jahre in der Schweiz der Sommerfahrplan schon mit 1. Mai statt bisher 1. Juni beginnt, werden aus dem Lande selbst noch mancherlei Klagen laut, dass zur richtigen Pflege des Fremdenverkehrs noch nicht genug geschehe. So wird in der „Schweizer Hotel-Revue" u. a. ausgeführt: Während die schweizerischen Bundesbahnen für die Einlage eines Abendschnellzuges Basel-Schaffhausen kein Bedürfniss sehen und das Begehren eines neuen Abendschnellzuges St. Gallen-Basel mit Rücksicht auf die Kosten auch diesmal abgelehnt haben, von dem so oft schon begehrten Abendschnellzug Zürich-Basel gar nicht zu reden, müssen wir hören, dass die grossherzoglich badischen Bahnen auf Ansuchen von Konstanz einen Abendschnellzug Basel-Konstanz im Anschluss an die in Basel um 8 Uhr eintreffenden Schnellzüge und einen Gegenzug, Konstanz ab 2 Uhr, bewilligt haben. Als weiteres Beispiel der geringen Förderung des Verkehrs durch die schweizerischen Bahnen wird angeführt, dass man von Basel nach Lyon und umgekehrt schneller über Belfort-Mülhausen i/Elsass fährt. Es wird ferner darauf hingewiesen, wie im Interesse des Verkehrs in den österreichischen Alpenländern im Eisenbahnministerium wiederholte Besprechungen mit Vertretern und Interessenten aus diesen stattfinden und so praktische Maassnahmen zur Hebung des Fremdenverkehrs durch die Eisenbahnen ausgeführt werden, dass man im Auslande auch die Propaganda durch die Presse besser pflege usw. Es ist bemerkenswerth, dass auch der Berner „Bund" diese Klagen eingehend wiedergibt und hinzufügt: Dass auf dem Gebiete des Verkehrswesens höheren Orts auf die Förderung speziell des Fremdenverkehrs in der Schweiz immer noch zu wenig Rücksicht genommen ist, zeige schon die Thatsache des mangelhaften Schnellzugverkehrs zwischen den beiden hervorragendsten Fremdenverkehrsgebieten der Schweiz; es sei höchst rückständig, dass zwischen dem Berner Oberland und dem Vierwaldstätter See nur acht Wochen hindurch, vom 1. Juli bis Ende August, Schnellzugverbindung bestehe.

— **Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen.** Wie man der bekanntlich meist trefflich unterrichteten „Pol. Korr." aus Rom berichtet, gewinnt infolge der jüngsten Vorgänge im Eisenbahnbetriebe in der öffentlichen Meinung die Ueberzeugung immer mehr an Boden, dass die Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen unvermeidlich sei. Die mit den Eisenbahnen abgeschlossenen Verträge laufen bekanntlich in drei Jahren ab; es müsste somit, falls dieser Plan zur Ausführung gelangen soll, während dieser Frist der Uebergang in den Staatseisenbahnbetrieb vorbereitet werden, damit zum Verfalltermine alle Vorkehrungen für diese Uebernahme beendet seien.

— **Zur Reform des Wagenumlaufes in Russland.** Wie die „Nowoje Wremjä" gerüchtweise meldet, soll in Regierungskreisen die Frage einer Reform des staatlichen Eisenbahnwesens auf die Tagesordnung gesetzt sein. Sollte sich dieses Gerücht, so meint die genannte Quelle weiter, bewahrheiten, so wollen wir aus diesem Anlass auf einen der wundesten Punkte unseres modernen Verkehrslebens hinweisen, welcher sich sowohl an den Staats- als an den Privatbahnen beobachten lässt. Wir meinen die ewigen Verkehrsstockungen und Stauungen im Getreideverkehr, welche alljährlich zu den lebhaftesten Auseinandersetzungen in der Presse führen. Worin die Ursache dieser Stockungen liegt und auf welche Weise sie verringert oder wie sie behoben werden können, wollen wir in nachstehendem beleuchten.

Gewöhnlich werden diese Verkehrsstockungen auf einen gewissen Mangel an rollendem Material zurückgeführt. Es lässt sich nicht leugnen, dass diese Klagen bis zu einem gewissen Grade begründet sind, jedoch scheint uns auch eine unzweckmässige Benutzung und Vertheilung des Lokomotiven- und Wagenparks viel Schuld an den Stauungen zu tragen.

Es ist natürlich von grosser Bedeutung, dass die Güterwagen zu ihrer äussersten Ausnutzung nicht längere Zeit hindurch leer stehen oder ohne jeden Nutzen leer von einem Ort zum anderen befördert werden, sondern möglichst volle Fracht erhalten; ebenso wichtig erscheint eine schnelle Instandsetzung beschädigter Wagen. Wenn man diesen Gesichtspunkten eine besondere Aufmerksamkeit schenkt, so findet man, dass sie von den Verwaltungen gar nicht berücksichtigt werden, weil sie allzuviel mit Förmlichkeiten zu thun haben und die Beamten, denen die Aufsicht und die Verfügungsberechtigung über das rollende Material zusteht, für diese wichtigsten dienstlichen Aufgaben weder Auge noch Sinn haben. Infolge dessen wäre es wichtig, die Reform an diesem Punkte einzusetzen.

Soweit die „Nowoje Wremjä" über die Frage der Versorgung der Bedarfsstellen mit Wagen. Unserer Meinung nach hat das russische Blatt nicht unrecht, wenn es ausführt, dass die Wagenversorgung eine sehr mangelhafte ist. Der wunde Punkt bei der Wagenversorgung liegt offenbar darin, dass die unter einem Betriebschef (Verwaltenden) zusammengefassten und von ihm geleiteten Bahnen für sich ein abgeschlossenes Ganzes bilden und infolge dessen den Nachbarbezirk, der gleichfalls aus Staatsbahnen gebildet ist, als etwas fremdes behandeln. Aus diesen Verhältnissen und dem Umstande, dass in Russland an den Berührungspunkten zweier Verwaltungsbezirke ein Naturalaustausch von Wagen stattfindet, so dass Wagen gegen Wagen ausgetauscht wird, ergibt es sich von selbst, dass, solange der Verkehr gleichmässig vertheilt ist, jeder Verwaltungsbezirk über die Anzahl Wagen, die er im Bestande haben soll, auch thatsächlich verfügen kann. Das ist zweifellos sehr bequem.

Eine weitere Folge dieses System ist aber, dass das rollende Material ausserordentlich häufig unbenutzt dasteht, was jedes Mal eintritt, sobald der Verkehr nicht während des ganzen Jahres durchaus gleichmässig ist. Da nun ferner der Bestand in den einzelnen Verwaltungsbezirken nur dem Durchschnittsbedarf angepasst sein kann, so sind Folgen hieraus unschwer zu erkennen. Ein jedes Anwachsen des Verkehres über den berechneten Durchschnitt hinaus hat einen Wagenmangel zur Folge, der nun aber nicht dadurch zu beheben versucht wird, dass aus anderen Bezirken nach feststehenden Bestimmungen und von einer mit den erforderlichen Machtbefugnissen ausgestalteten Centralstelle aus unbenutzt dastehende Wagen zugeführt werden, um die Güter schnell fortzuschaffen, sondern es werden die Güter nach Maassgabe der im Bestande vorhandenen Wagen langsam fortgeschafft.

Auf diese Weise kommen die an den Versandstationen angeführten Massengüter in den sogen. „Otschered", d. h. Reihenfolge, und müssen dann Wochen, ja Monate lagern, bis endlich von den vorhandenen Wagen des Verwaltungsbezirks zu ihrer Beförderung einige verfügbar werden. Dabei ist es leicht möglich, dass im Nachbarbezirk ein Wagenüberfluss herrscht.

Aus diesem in Russland allgemein herrschenden System ist eine grosse Anzahl von Verkehrs- und Betriebshindernissen zu erklären, die auch, soweit sich das an der Hand der Erfahrungen anderer Länder beurtheilen lässt, gar nicht früher beseitigt werden können, als bis nicht der Wagenpark des ganzen Reiches ein Ganzes bildet, aus dessen Bestand der Bedarf ge-

deckt wird, gleichviel an welchem Ende des weiten Gebietes der Bedarf auftritt.

Man hört und liest auch nicht gar zu selten, ein solcher Naturalaustausch sei ein idealer Zustand. Warum? Weil angeblich dann der Bestand an Wagen mit dem Bedarf gleich hochgehalten werden könne, die Instandhaltung des „eigenen" Wagenparks sei eine sorgsamere und vielleicht auch etwas billigere usw.

Zum Theil mag das so sein, namentlich wenn der Verkehr während des ganzen Jahres gleichmässig ist; aber wo trifft das wohl zu? Wo findet man Verkehrsgebiete in Getreide bauenden Ländern, die Tag aus Tag ein gleichviel Güter fortschaffen müssen? Die beendete Ernte, eine irgend wo in Europa auftretende unerwartete Nachfrage macht ein plötzliches Anschwellen der Gütermengen unvermeidlich und die Regelmässigkeit und Gleichmässigkeit im Verkehr ist hin und damit gleichzeitig die Nothlage, der Wagenmangel da, dessen Auftreten um so empfindlicher von den betheiligten Kreisen empfunden werden muss, als gar nicht selten im Nachbarbezirk Wagen verfügbar sind. Es soll keineswegs verkannt werden, dass es seine Schwierigkeiten haben mag, ein so grosses Verkehrsgebiet wie das europäische Russland gleichmässig und rechtzeitig mit dem erforderlichen Rollmaterial zu versorgen, aber andererseits zweifeln wir auch gar nicht, dass das gegenwärtige, unwirthschaftliche System irgend wie durch ein System ersetzt werden wird, das mehr geeignet ist, den Anforderungen des täglich steigenden Verkehres zu genügen, als es der Naturalaustausch ermöglicht.

Unwirthschaftlich ist dieses System namentlich deswegen, weil die einzelnen Verwaltungsbezirke, wenn sie jederzeit den Bedarf voll decken wollen, so viel Wagen beschaffen müssten, als der Höchstbedarf an einem Tage erfordert. Aber nicht nur dieser Bedarf des eigenen Bezirkes muss in Rechnung gezogen werden, sondern es muss auch der Bedarf der Nachbarbezirke berücksichtigt werden, weil an den Uebergangspunkten ein regelmässiger Naturalausgleich stattfinden muss, wenn nicht ausserordentlich hohe Strafzahlungen verwirkt werden sollen.

Ein Irrthum ist es aber von dem russischen Blatte, wenn es meint, dass hierin allein der Grund für die mangelhafte Bedienung des Verkehrsbedürfnisses zu suchen ist. Es ist nur ein, wenn auch sehr wichtiger Grund für die beklagten Mängel. Nicht weniger wichtig ist die geringe Leistungsfähigkeit der Bahnen, weil ihnen zweite Gleise fehlen. In letzter Zeit ist in dieser Beziehung schon mancherlei geschehen, aber, wie es scheint, noch lange nicht genug.

Fremde Welttheile.

— **Ein neues Eisenbahnprojekt für Sibirien.** Wie uns von unterrichteter Seite mitgetheilt wird, schreibt die deutsche „St. Petersburger Zeitung", ist das Finanzministerium damit beschäftigt, den Entwurf einer neuen Bahnlinie in Sibirien auszuarbeiten, welche in einer Länge von über 900 Werst (= 960 km) vom Oberlauf der Angara in der Richtung nach dem Witim geführt werden soll. Die neue Bahn wird also gewissermaassen diejenigen Gebiete Sibiriens durchschneiden, welche die reichsten Goldfelder aufweisen, deren sachgemässe und wirthschaftliche Ausnutzung z. Zt. wegen Mangel an geeigneten Verkehrswegen nicht in Angriff genommen werden konnte. Der Entwurf ist soweit fertiggestellt, dass gegenwärtig mit seiner Ausarbeitung im einzelnen begonnen worden ist. Die Nachricht ist zum ersten Mal verbreitet worden, und es bleibt daher abzuwarten, ob sie sich bestätigen wird.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Mit Eröffnung des neuen Bahnhofes Coblenz Mosel am 1. Mai d. J. wird der Bahnhof Coblenz Rhein am 30. April d. J. nach Abfahrt des Szg. 166 ausser Betrieb gesetzt und für den gesammten Personen- und Gepäckverkehr geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oldenburgische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Borgstede sind mit dem 20. März d. J. dahin erweitert worden, dass auch die Annahme und Auslieferung von Thieren in Ladungen und von Fahrzeugen zugelassen wird. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Bahnstrecke Riesenburg-Jablonowo gelegene Haltestelle Adlig-Schönau erhält vom 1. Mai d. J. ab den Namen Plessen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 1. Mai d. J. ab erhalten die Stationen Altendorf-Essen Süd und Altendorf-Essen Nord die Bezeichnungen Essen West bezw. Essen Altendorferstrasse.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab werden die Stationsnamen: Dassnitz in Dassnitz-Maria Kulm, Königsberg-Maria Kulm in Königsberg a. d. Eger, und Welchau-Wickwitz in Wickwitz abgeändert.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Die bisherige Bezeichnung der Personenhaltestelle Feistritzthal wird vom 1. Mai d. J. ab in Feistritz-Kirchberg abgeändert werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 108 vom 14. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 18. März d. J.).

Nr. II 117 vom 18. März d. J. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Protokoll der am 13. März d. J. in München abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 22. März d. J.).

Nr. III vom 4. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die westfälische Landeseisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. III 238 vom 15. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf des neuen Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 21. März d. J.).

Nr. III 238 vom 15. März d. J. an sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 21. März d. J.).

Nr. VI 40 vom 10. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den „Anzeiger überzähliger Güter" (abgesandt am 17. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird die für die Haltestelle Jaborowitz vorgesehene Beschränkung, dass Sendungen von dieser Haltestelle nur unfrankirt, nach dieser Haltestelle nur frankirt und in beiden Richtungen nicht mit Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, aufgehoben.

Kattowitz, den 20. März 1902. (798)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Borgstede werden mit dem 20. d. Mts. dahin erweitert, dass auch die Annahme und Auslieferung von Thieren in Ladungen und von Fahrzeugen zugelassen wird. Die Annahme und Auslieferung

von Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen. (799)

Oldenburg, den 19. März 1902.

2. Aenderung von Stationsnamen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 werden über Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1901 Z. 35 939/20, bezw. vom 6. Dezember 1901 Z. 52 605/20 die bisherigen Namen der Stationen:

Dassnitz in „Dassnitz-Maria Kulm“,
Königsberg-Maria Kulm in „Königsberg a. d. Eger“ und
Welchau-Wickwitz in „Wickwitz“

abgeändert.

Prag, 14. März 1902. (800)

3. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Verband.

In den folgenden Ausnahmetarifen des Gütertarifhefts 4:

1 d für amerikanische Hölzer, 9 für Eisen der Spezialtarife I und II, 10 b für Malz zur Ausfuhr, 12 für Crin d'Afrique, 13 für Blei in Blöcken, 15 für Palmkernöl, 19 für Papier aller Art in Ladungen von 10 000 kg, 26 für Käse in Ladungen von 10 000 kg, ferner für einzelne der im Ausnahmetarif Nr. 27 genannten Artikel und in einzelnen Tarifklassen des Stationstarifs für Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann

tritt für den Verkehr zwischen Karlsruhe Hafen und Basel eine Erhöhung der Frachtsätze um 1 ₰ für 100 kg mit Wirkung vom 1. April d. J. ein. In gleicher Weise erhöhen sich auch die Frachtsätze für Reis und Getreide im Verkehr zwischen Strassburg transit (Wasserweg) nach Basel (bad. B.) transit und Basel (bad. B.) transit Westschweiz sowie im Verkehr zwischen Kehl transit (Wasserweg) und Basel (Reichsb.) und Basel-St. Johann transit und transit Westschweiz. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 19. März 1902. (801)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) der Nachtrag III ausgegeben. Er enthält eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker an Raffinerien. Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,05 ℳ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 25. März 1902. (801a)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif (Gruppe I, II/V) wird mit Gültigkeit vom 1. April 1902 der Nachtrag 5 herausgegeben. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und des Umkartirungstarifs sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Die im Nachtrag 5 erwähnte Aufhebung der im Ausnahmetarif 7 noch enthaltenen Frachtsätze für Altwasser usw. nach Schmalkalden usw. tritt mit dem 16. Mai 1902 in Kraft. Druckstücke des Nachtrags 5 sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Magdeburg, den 20. März 1902. (802)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1902 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Heft 4 direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs a für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Leitmeritz A. T. E. und Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt in Höhe von 78, 81 und 82 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 24. März 1902. (803)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1903 treten die in den Seehafen-Ausnahmetarifen N (Baumwolle etc.) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von den Hafenstationen Brake (Oldenbg.), Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk), Bremerhaven (sämmtliche Bahnhöfe), Elsfleth, Geestemünde (sämmtliche Bahnhöfe), Nordenham, Nordenham (Fischereihafen) und Vegesack (Grohn-) nach den Stationen Altwasser, Bunzlau, Frankenstein i/Schl., Freiburg i/Schl., Friedeberg a/Queis, Goldberg, Grünberg i/Schl., Hirschberg i/Schl., Landeshut i/Schl., Langenbielau, Liebau, Merzdorf, Sagan und Schmiedeberg i/R. ausser Kraft.

Hannover, den 21. März 1902. (804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Unter Aufhebung des seitherigen Gütertarifs vom 1. Januar 1896 nebst Nachträgen tritt am 1. April d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft. Er enthält neben besonderen Bestimmungen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der königlich sächsischen Staats- und der von ihr mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, sowie Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn, der Ilmebahn, der Ilmenau-Grossbreitenbacher, Mühlhausen-Ebelebener, Ruhlaer, Vorwohle-Emmerthaler, Weimar-Berka-Blankenhainer und westfälischen Landes-Eisenbahn andererseits.

Durch den neuen Tarif wird eine grössere Anzahl von Stationen in den direkten Verkehr einbezogen, auch werden durch denselben zahlreiche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen herbeigeführt; letztere erlangen erst am 16. Mai d. J. Gültigkeit.

Die im bisherigen Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarife 7 und 7 a (für Eisenerze usw.) zwischen Berggiesshübel, Potschappel und Zwickau einerseits und Unterwellenborn und Könitz (Thür.) andererseits, sowie zwischen Biedenkopf, Bredelar, Carlshütte, Ludwigshütte, Olsberg und Wilhelmshütte einerseits und Hof und Eger andererseits treten am 15. Mai d. J. als entbehrlich ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des neuen Tarifs käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 21. März 1902. (805)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Am 1. April d. J. kommt der Nachtrag 6 zum oben genannten Tarif zur Einführung. Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Maassnahmen — als Aenderung der Gebühren für die Ueberführung von Gütern nach und von der Ladestelle an der Sülze in Magdeburg, der Stationsbezeichnungen und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 für Rohstoffe und 5 für Wegebaustoffe und des Umkartirungstarifs sowie Einbeziehung mehrerer Stationen in den Ausnahmetarif 8 a für Giesserei-Roheisen — neue Entfernungen für die Stationen Bork (Prov. Brandenburg), Neumark-Bedra, Prittitz und Teltow und anderweite ermässigte Entfernungen für den Verkehr zwischen älteren Stationen sowie einige mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. um 1 km erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Kamenz und Plagwitz-Lindenau, preuss. Staatsbahn. Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 21. März 1902. (806)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 61 für Dünger (Mist) wird bis 30. April 1907 verlängert.

München, den 15. März 1902. (807)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. wird zum Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag VI ausgegeben, durch welchen weitere württemb. und Reichsbahn-Stationen in den Tarif aufgenommen werden.

Stuttgart, den 19. März 1902. (808)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Lokalgütertarif bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Steinkohlen bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg von Rostock und Wismar nach Dömitz gelten vom 1. April d. J. ab auch für Sendungen nach Neu-Kaliss.

Schwerin, den 20. März 1902. (809)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1900 der Nach-

trag II, welcher u. a. neue bezw. anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze von den Stationen Bönen des Direktionsbezirks Elberfeld, Duisburg-Hochfeld Nord, Mülheim a. d. Ruhr, Osterfeld Süd, Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch des Direktionsbezirks Essen sowie nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,20 ℳ zu haben.

Essen, den 19. März 1902. (810)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Verlängerung der kilometrischen Entfernung Strassburg-Basel werden in unserem Binnenverkehr und im Verkehr Elsass-Baden die Frachtsätze für Reis, Getreide und Mühlenerzeugnisse für den Umschlagsverkehr von Strassburg und Kehl nach Basel transit von 0,49 und 0,43 ℳ mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 auf 0,50 und 0,44 ℳ erhöht.

Strassburg, den 18. März 1902. (811)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 wird der Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr und für den Verkehr mit den bayerischen Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt der ab 1. Juni 1901 gültige gleichnamige Ausnahmetarif ausser Kraft.

München, den 22. März 1902. (812)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Das Heft C, Abschnitt IB des bayerischen Lokaltarifs wird mit Gültigkeit vom 1. April 1902 neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. Januar 1900 gültige gleichnamige Tarifheft mit dem hierzu erschienenen I. Nachtrage ausser Kraft.

Insoweit Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Gültigkeit ab 1. Juni 1902.

München, den 22. März 1902. (813)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag IX, welcher anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze nach den Stationen der Bentheimer Kreiseisenbahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich den 14. Mai d. J. in Kraft.

Essen, den 18. März 1902. (814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. wird für Schwerspath im Versande von Masmünster nach Ludwigshafen a/Rhein und Mannheim ein Ausnahmefrachtsatz von 0,65 ℳ für 100 kg eingeführt.

Strassburg, den 18. März 1902. (815)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. wird die Station Salzungen des Direktionsbezirks Erfurt mit Entfernungen sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und demzufolge auch mit Sätzen der Ausnahmetarife 8 (Holz) und 9 (Düngemittel etc.) in den Verbandsverkehr (Heft 1 und 2) aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 19. März 1902. (816)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Raudten als Empfangsstation in den im ostdeutsch-westdeutschen Gütertarif bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau von See- und Flussschiffen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Elberfeld, den 21. März 1902. (817)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahn-Verband.

Am 1. April 1902 wird ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren herausgegeben, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg), der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, der westfälischen Landeseisenbahn, der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn und der königlich sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der holländischen Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, der niederländischen Central- und der nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft andererseits enthält.

Durch denselben wird aufgehoben: „Der Tarif nebst Nachträgen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Januar 1890."

Der neue Tarif enthält neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen, welche theils durch die Aufhebung direkter Frachtsätze ohne Ersatz, theils durch die neuen Antheile der niederländischen Bahnen hervorgerufen sind. Ueber die Erhöhungen, welche erst vom 15. Mai 1902 gültig sind, ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des neuen Tarifs zum Preise von 2,40 ℳ zu beziehen sind, nähere Auskunft.

Elberfeld, den 21. März 1902. (818)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Vom 1. April d. J. ab wird die Station Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den für Basel (Reichsbahn) vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. März 1902. (819)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird die Station Zehdenick i. d. M. als Versandstation in die in den oben bezeichneten Verkehren bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife D für Dextrin und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im März 1902. (820)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. haben die Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), Seite 43 und 44 des Tarifnachtrags I, auf die sämmtlichen unter Ziffer 1 9 angeführten Artikel — in Ziffer 6 jedoch nur für Grubenholz, wie im Spezialtarif III unter Holz, Ziffer 6 genannt, ferner für Holzsägespähne (Holzsägemehl) — im gesammten Verbandsverkehr Anwendung zu finden.

Für Holz, wie im Spezialtarif III Ziffer 1/5, 7 und 8 genannt, gelten die Taxen des Rohstofftarifs wie bisher nur im Verkehr zwischen den Stationen der königl. preussischen Staatseisenbahnen und den bayerischen Stationen Aschaffenburg, Gemünden und Marxgrün.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 b für Schieferthon im Verkehr mit Mittelsteine und Neurode, sowie der Ausnahmetarif 2 c für rohe Thonerde und Abfallthon als entbehrlich aufgehoben.

München, den 18. März 1902. (821)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. April d. J. wird der im Gütertarifheft 3 enthaltene Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen durch Aufnahme der Empfangsstationen Bitterfeld, Landsberg b. Halle a/S., Niesky, Quedlinburg, Salzwedel, Thale und Zerbst erweitert.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 21. März 1902. (822)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Hochspeyer (alt) der pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Güterverkehr einbezogen. Von dem gleichen Zeitpunkte ab erhält die seitherige Station Hochspeyer der pfälzischen Eisenbahnen die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)".

Von und nach Basel-St. Johann können nur Sendungen in gewöhnlicher Fracht (also unter Ausschluss von Eilgutsendungen jeder Art) befördert werden.

Die Station Hochspeyer (alt) ist nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. März 1902. (823)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1890.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Isselburg-Anholt des Eisenbahn-

direktionsbezirks Essen in den allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 13 und 14 des Anhanges zum Heft B und die Station Herbede desselben Eisenbahndirektionsbezirks in die Ausnahmetarife 13 und 14 des Anhanges zum Heft C aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 20. März 1902. (824)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Gmunden in den Tarif — Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit vom 26. März 1902 wird die Station Gmunden der k. k. österr. Staatsbahnen in den oben bezeichneten Tarif für Holzsendungen der Serie II, Ziffer 3 mit den für die Station Ebensee der k. k. österr. Staatsbahnen vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

Die Station Gmunden rangirt in die Reexpeditionsgruppe L.

Wien, am 19. März 1902. (825)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Thon.

Mit Wirksamkeit vom 30. März 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 gelangt für die Beförderung von Thon, roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken, bei Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 b B des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheftes im Verkehre von Rakonitz (B. E. B. und k. k. St. B.) nach Erkrath (k. E.-D. Elberfeld) der Frachtsatz von 1,56 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 19. März 1902. (826)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. werden die im 2. Anhang des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) wieder in Kraft gesetzt und bleiben dieselben — bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief — bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1902 mit der Maassgabe in Wirksamkeit, dass das zum erwähnten Anhange gehörige Berichtigungsblatt — laut welchem die ermässigten Frachtsätze um 0,06 ℳ pro 100 kg zu erhöhen sind — unberücksichtigt bleibt.

Budapest, am 10. März 1902. (827)
Die Direktion
der königl. ungar. Staatseisenbahnen,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Elbeumschlagsverkehr.

Für Quebrachoholz in Stämmen oder Blöcken treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Floridsdorf K. F. N. B.	120 ₰
„ Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.	
„ Korneuburg Oe. N. W. B.	
„ Nussdorf k. k. St. B.	
„ Stadlau St. E. G.	
„ Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Wien II (K. F. J. B.) k. k. St. B.	
„ Wien Lagerhaus k. k. St. B., Praterkai k. k. St. B.	
„ Wien I (K. E. B.) k. k. St. B.	131 ₰
„ Wien Donauuferbhf. K. F. N. B., Donaukaibahnhof k. k. St. B.	121 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Floridsdorf K. F. N. B.	115 ₰
„ Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.	
„ Korneuburg Oe. N. W. B.	
„ Nussdorf k. k. St. B.	
„ Stadlau St. E. G.	
„ Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Wien II (K. F. J. B.) k. k. St. B.	
„ Wien Lagerhaus k. k. St. B., Praterkai k. k. St. B.	
„ Wien I (K. E. B.) k. k. St. B.	126 ₰
„ Wien Donauuferbhf. K. F. N. B., Donaukaibahnhof k. k. St. B.	116 ₰
Von Dresden-Elbkai	
nach Floridsdorf-K. F. N. B.	156 ₰
„ Floridsdorf-Jedlesse Oe. N. W. B.	
„ Korneuburg Oe. N. W. B.	
„ Nussdorf k. k. St. B.	
„ Stadlau St. E. G.	
„ Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Wien II (K. F. J. B.) k. k. St. B.	
„ Wien Lagerhaus k. k. St. B., Praterkai k. k. St. B.	
„ Wien I (K. E. B.) k. k. St. B.	167 ₰
„ Wien Donauuferbhf. K. F. N. B., Donaukaibahnhof k. k. St. B.	157 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. März 1902. (828)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Litophone treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Bubentsch St. E. G.	72 ₰
„ Bubna St. E. G.	
„ Lieben Oe. N. W. B. und St. E. G.	
„ Prag Oe. N. W. B., B. N. B. u. St. E. G.	
„ Prag-Anglobank Oe. N. W. B.	
„ Prag St. B. trs.	
„ Vysocan B. N. B.	
„ Wysocan Oe. N. W. B.	
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Bubentsch St. E. G.	67 ₰
„ Bubna St. E. G.	
„ Lieben Oe. N. W. B. und St. E. G.	
„ Prag Oe. N. W. B., B. N. B. u. St. E. G.	
„ Prag-Anglobank Oe. N. W. B.	
„ Prag St. B. trs.	
„ Vysocan B. N. B.	
„ Wysocan Oe. N. W. B.	
Von Dresden-Elbkai	
nach Bubentsch St. E. G.	119 ₰
„ Bubna St. E. G.	
„ Lieben Oe. N. W. B. und St. E. G.	
„ Prag Oe. N. W. B., B. N. B. u. St. E. G.	
„ Prag-Anglobank Oe. N. W. B.	
„ Prag St. B. trs.	
„ Vysocan B. N. B.	
„ Wysocan Oe. N. W. B.	

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. März 1902. (829)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren im internationalen Lokalverkehr.

Die auf Seite 8 des Tarifs vorkommende besondere Bestimmung, betreffend die Beförderung von lebenden Thieren in Zügen, welche für die betreffenden Thierarten nicht bestimmt sind, ist mit folgendem ergänzt:

„Wenn die Benutzung der vorerwähnten Züge nur auf Theilstrecken erfolgt, wird

der 50 prozentige Frachtzuschlag von der für die betreffende Theilstrecke nach den in Frage kommenden Tarifen sich ergebenden Fracht berechnet, und zwar wird hierbei — insoweit der deutsche Lokaltarif für die deutschen Strecken der holländischen Bahn oder der vorliegende internationale Lokaltarif in Betracht kommt — zuvor die Tariffracht mit der oben angegebenen Abfertigungsgebühr gekürzt."

Amsterdam, den 19. März 1902. (830)
Der Administrationsrath.

Osterwieck - Wasserlebener Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. April cr. tritt im Verkehr von Osterwieck nach Wasserleben ein Ausnahmetarif für rohe Kalksteine sowie gebrannten Kalk (Stückenkalk) in Kraft.

Der Frachtsatz beträgt 0,065 ℳ für 100 kg und findet nur Anwendung bei Verfrachtung eines jährlichen Mindestquantums von 100 Ladungen zu je 10 000 Kilogramm.

Berlin, den 21. März 1902. (831)
Direktion
der Osterwieck - Wasserlebener Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden sowie von Leichen im Verkehr zwischen diesseitigen und badischen Stationen vom 1. April 1897 ist ein IV. Nachtrag erschienen, der am 1. April d. J. in Kraft tritt.

Neben sonstigen geringfügigen Aenderungen werden durch den Nachtrag die Bestimmungen für die Gewährung von Fahrpreisermässigungen zum Zwecke der Arbeitsvermittelung bekannt gegeben.

Die im Nachtrag enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Strassburg, den 18. März 1902. (832)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von zwei Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge nach den Musterzeichnungen der preussischen Staatseisenbahnen (Blatt 33—40 Ausg. 1900) ausschliesslich Erd- und Maurerarbeiten usw., je eine für Bahnhof Recklinghausen und Gelsenkirchen, soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnung, Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Arbeitszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse 1, zur Einsicht offen und können zu folgenden Preisen von hier bezogen werden: Bedingungen mit Angebotbogen und Zeichnung Bl. 33 (Gesammtanordnung) zu 1 ℳ; die übrigen Zeichnungen Bl. 34—40 zu je 30 ₰. Die Beträge sind post- und bestellgeldfrei baar einzusenden.

Angebote mit der Aufschrift: Angebote auf Lieferung von 2 Drehscheiben für die Bahnhöfe Recklinghausen und Gelsenkirchen sind postfrei und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 8. April 1902, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Essen, den 18. März 1902. (833)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion I.

Der Bedarf der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für das 2. Halbjahr 1902 an Leinöl, Leinölfirniss und Terpentin soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 7 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 19. April d. J., Vormittags 11½ Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer Nr. 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 19. Mai 1902.

Kattowitz, den 20. März 1902. (834)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von rd. 600 qm Pflastersteinen am 10. April d. J., Vormittags 10½ Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof), von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ durch die Post bezogen werden können.

Wiesbaden, den 20. März 1902. (835)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Niederländische Staatsbahn-Betriebsgesellschaft.
Oeffentliche Verdingung von **Magazinartikeln** in 81 Loosen in Utrecht am 16. April, Mittags.

Lieferung vom 1. Mai 1902 bis 1. Mai 1904 für die Magazine in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Heft 79 für 0,40 fl. käuflich: im Centralbüreau Utrecht, in den Magazinen Zwolle, Utrecht und Tilburg, in der Buchhandlung Albracht & Co. in Amsterdam und bei den Bahnhofsvorstehern in Rotterdam (Börse) und Arnheim.

Muster und Modelle liegen zur Besichtigung vom 27. März bis zum 14. April (Sonn- und Feiertage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr in den Magazinen Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Utrecht, 19. März 1902. (836)
Der Generaldirektor.

Pfälzische Eisenbahnen.
Verdingung von Bauarbeiten.

Für die Ausführung der zweigleisigen Hauptbahn Münster a. Stein-Scheidt bei Saarbrücken sind in der Bausektion V Glanmünchweiler-Homburg folgende Arbeiten, im ganzen ungetheilt, zu vergeben:

1. die Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten für die Herstellung des Bahnkörpers,
2. die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten.

Vorstehende Arbeiten bilden das dritte Bauloos von Profil 104 + 42 bis Profil 154 + 78 mit einer Baulänge von 4 966,80 m.

Es sind im ganzen zu bewegen ungefähr 151 300 cbm Erd- und Felsmassen.

An Kunstbauten sind auszuführen:
3 gewölbte Brücken,
5 Wegeüberführungen,
2 gemauerte Durchlässe,
6 Röhrendurchlässe.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem Büreau der Bausektion V im Bahnhofe zu Homburg (Pfalz) zur Einsicht auf, woselbst auch Preisverzeichnissformulare verabfolgt werden.

Die versiegelten, mit entsprechender Aufschrift versehenen Angebote sind bis spätestens 10. April d. J. an die unterfertigte Direktion einzusenden. (837)

Ludwigshafen a/Rh., 21. März 1902.
Die Direktion.
v. Lavale.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württb. Staatseisenbahnen.
Verkauf von alten Werkstättematerialien.

Die beim Hauptmagazin Esslingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm und bei der Dampfschifffahrtsverwaltung Friedrichshafen lagernden Altmaterialien, und zwar:

altes Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfälle und Kupferspähne, Kupferröhren, Messing- und Rothgussabfälle, Rothguss, Rothgussabschaum und Rothgusssand, Kompositionsspähne und Kompositionsasche, Manganbronze-Abfälle, altes Zink und Blei, alte Radreifen, Radsterne und Wagenräder, altes Formeisen, altes Schmiedeisen und Eisenblech, abgängige Roststäbe und Siederöhren, altes Gusseisen, Eisen- und Stahldrehspähne, alte Tragfedern, Federstahl- und sonstige Stahlabfälle, alte Ketten und Gummiabfälle

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufgebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf alte Werkstättenmaterialien" versehen, spätestens bis zum

7. April d. J., Nachmittags 2½ Uhr,

hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet anschliessend hieran statt. Die Bieter bleiben bis zum 30. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Esslingen, den 18. März 1902. (838RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 4 Stück ausgemusterten Lokomotiven am 3. April 1902, Vormittags 11 Uhr.

Angebote hierauf sind bis zu diesem Eröffnungstermine versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" an das technische Büreau Stettin, Lindenstrasse 18, Zimmer 158, einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 9. April 1902.

Stettin, den 19. März 1902. (839)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. März Vorm. gemeldet.

Nr. 9. Berlin, am 26. März 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	1 A / 1 b	2 / R	1	Kiste	Zucker —	30	1	Hamm	K. E.-D. Essen	
2	A B	68	1	„	ausgest. Vögel —	30	2	Weener	Oldenburgische Stsb.	
3	A B	1	1	—	Schleifstein —	190	3	Wahlscheid	K. E.-D. Elberfeld	
4	A H	—	1	Tafel	Eisenblech —	35	4	Stadtilm	K. E.-D. Erfurt	
	—	—	1	Bund	Eisendraht —	41,5				
5	A H C	—	1	Ring	Draht —	5	5	Greven	K. E.-D. Münster	
6	A S	1256	1	Kiste	Cigarren —	48	6	Schweinfurt Ctrbhf.	Bayerische Stsb.	
7	A S A	6521	1	Ballen	— —	12	7	Bentheim	Holländische Eisenb.	
8	A W. S P	1457	1	Kiste	Farbennäpfe —	35	8	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	B	526	1	Oelfass	leer	39	9	Kamenz	Sächsische Stsb.	
10	B	1015	1	Petroleumfass	leer —	32	10	Mainz	Direktion Mainz	
11	B	79	1	Ballen	frisches Brot —	17	11	Lübeck	Lübeck-Büchener	
12	B	127	1	—	runder eis. Gartentisch	10	12	Soest	K. E.-D. Cassel	
13	B	—	1	Pack	25 leere Samensäcke	9	13	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
14	B B	—	5	—	Plombirleinen —	12	14	Bremerhaven Freih.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
15	B C	9067	1	Ballen	Korkstopfen —	15	15	Mannheim	Badische Stsb.	
16	B J	—	1	Blechflasche	Lack —	11	16	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
17	B S	5249	1	Weidenkorb	Treibriemen —	64	17	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
18	C D	1667	1	Kiste	? —	22	18	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
19	C K D V	1	1	„	Käse —	30	19	Bocholt	K. E.-D. Essen	
20	C S	18799	1	„	Kohlenstifte —	63	20	Homburg	Pfalzbahn	
21	C S	823	1	„	Drahtstifte —	60	21	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
22	C S	2786	1	Petroleumfass	leer —	33	22	Mainz	Direktion Mainz	
23	C / W F	999	1	Sack	Kaffee —	70	23	Ebersbach	Sächsische Stsb.	
24	D	—	1	Bund	2 Ofenrohre —	6,5	24	Leer	Oldenburgische Stsb.	
25	D	10	1	Sack	alte Kleidung —	18,5	25	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
26	D	4	1	Tafel	Eisen —	35	26	Benfeld	Reichsbahn	
27	E	113	1	Fass	Petroleum —	185	27	Stargard i/M.	K. E.-D. Stettin	
28	E C	674	1	Sack	Werkzeug —	16	28	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
29	E D C	463	1	Kiste	Porzellan —	62	29	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
30	E R	2867	1	Ballen	anschein. Baumwollw.	106,5	30	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
31	E S	466	1	Kiste	? —	80	31	Tauberbischofsheim	Badische Stsb.	
32	E W	3379	1	—	Kinderwagen —	8,5	32	Pforzheim	„	
33	F & H	394/5	2	Ballen	Reiswurzeln zur Fabrikation von Bürsten u. Besen	97	33	Greiz	Sächsische Stsb.	
34	F L	145	1	Bund	Körbe und Felle —	18	34	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
35	F S	1	1	Kübel	Schmalz —	30	35	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
36	G I	943	1	Bund	9 Stopfhacken —	31	36	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
37	G	4316	1	Stück	eis. Träger —	129	37	Soest	K. E.-D. Cassel	
38	G B	401	1	„	gusseis. Rohr —	6	38	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
39	Gebr. L	197	1	Kiste	Schuhwaaren —	112	39	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
40	G K	—	1	Stück	Gussbecken m. Deckel	28	40	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
41	G R B	50/1	2	—	Holzgestelle —	116	41	Frankf. a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	(H)	—	1	—	runde hölzerne Platte	2,5	42	Bremerhaven-Zollinland	K. E.-D. Hannover	anschd. Umzugsgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
43	H C	7231	1	Bund	3 Spaten mit Stielen	3,5	43	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
44	H E	998	1	Kiste	Feilen u. Stemmeisen	12	44	Düsseldorf-Der.	„	
45	H G	52	1	Glasballon	gefüllt —	65	45	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
46	H K	—	1	Kiste	Käse —	5	46	Berlin Pog.	„	
47	H P	12	1	Bund	9 Eisenschienen —	29	47	Fritzlar	K. E.-D. Cassel	
48	H S	2000	1	—	Giesskanne aus Blech	3	4	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	H V C T	6161/5	5	Kisten	leer —	248	49	Posen	K. E.-D. Posen	
50	H v. K	1	1	Kiste	Bild —	12	50	Uelzen		
51	H W	50	1	Ballen	Futterstoffe —	20	51	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
52	J B	26	1	Schliesskorb	Wäsche, Kleider —	16	52	Kalk S.	K. E.-D. Cöln	
53	J L	805/7	3	Fässer	leer —	102	53	Mainz	Direktion Mainz	
54	K	106	1	Bund	3 leere Körbe —	8,5	54	Heidelberg	Badische Stsb.	
55	K	—	1	Fass	Essig —	30	55	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
56	K E B E	2	1	—	Kette, 10 m —	36	56	Herne	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
57	K O	1285	1	Fass	Oel —	152	57	Annen Nord	„	
58	L	148340/41	2	Fässer	gefüllt —	431	58	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
59	L B	—	1	—	trockene Rindshaut —	12	59	Dornberg-Gr. Gerau	Direktion Mainz	
60	L D	6839/49	3	Kisten	? —	450	60	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
61	L K	6	1	Bund	Holzleitern (3 m lang)	180	61	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	bez.: Hermsdorf-Kl.
62	L K	721	1	Kiste	eis. Schmiedeeinrichtung	79	62	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
63	L V	513	1	„	Papierw. —	60	63	Meiderich	K. E.-D. Essen	
64	M	165 1894 8394	1	Fass	Spiritus —	195	64	Hof	Bayerische Stsb.	
65	M	—	1	Pack	gelbbraune Pappdeckel für Buchbinderzwecke	25	65	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
66	M	1	1	Kiste	Emballage —	15	66	Rheydt	„	
67	M	82	1	„	Käse —	46	67	Pfullendorf	Württemberg. Stsb.	
68	M B E	—	1	„	vernickelte Eisenw. —	12	68	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
69	M J	—	119	Stück	Gusstheile —	689	69	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
70	M M	—	3	„	Senklothe aus Stahl	0,5	70	Mannheim	Badische Stsb.	
71	M R J	8236 8239 264, 333 572	5	Kisten	leer, 1 Deckel —	830	71	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
72	M T T C	19	1	Fass	leer —	19	72	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	N B	311	1	Ballen	20 Stck. Blechgefässe	16	73	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	inPappkartons.
74	N K	2591	1	Weinfass	leer —	9	74	Mainz	Direktion Mainz	
75	O H	3602	1	Kiste	Luftüberschussbeseitiger	89	75	Neuenkirchen	K. E.-D. Münster	
76	O S	1861	1	Ballen	weisses Baumwollgarn	39	76	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
77	P B	52	1	Kiste	? —	130	77	Wasselnheim	Reichsbahn	
78	P H	14	1	Ballen	Matratze —	23	78	Köslin	K. E.-D. Danzig	
79	P S	7187	1	Pack	buntes Papier —	42	79	Aachen	K. E.-D. Cöln	
80	R C	1775	1	Kiste	Brillenfutterale —	98	80	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
81	R K	4069	1	„	Webwaaren —	57	81	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
82	R K	6043	1	Blechflasche	Oel —	14	82	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
83	R S / L P	—	1	Stück	Zinnplatte —	2	83	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
84	R S	23	1	Verschlag	4 Fahrräder —	63	84	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
85	S	weiss	8	Stangen	Flacheisen —	26	85	Dahlenburg	K. E.-D. Altona	
86	S	1527	1	Kanne	Oel —	16	86	Wertheim	Badische Stsb.	
87	S	—	1	Korb	Eisenwaaren —	26	87	Wega	K. E.-D. Cassel	
88	S ⧖⧖	18	1	Fass	mar. Fische —	4	88	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
89	S B	655	1	Stück	eis. Wagenfeder —	7	89	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
90	S F V	1335	1	Kiste	— —	69	90	Amsterdam Obgr.	Holländische E.	
91	S H	24	1	„	Maschinentheile —	24	91	Danzig	K. E.-D Danzig	
92	Th	10	1	Stück	eis. Maschinentheil —	4	92	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
93	Th K	75	1	Kiste	? —	25	93	Linde	K. E.-D. Danzig	
94	U G	1310	1	„	? —	48	94	Werdau	Sächsische Stsb.	
95	V I	153	1	„	? —	54	95	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	roth W	—	1	Sack	Kleie bezw. Futtermittel	75	96	Altona	K. E.-D. Altona	
97	W	2533	1	Ballen	Tapeten —	21	97	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
98	W	1	1	„	Filzdecken —	68	98	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
99	W A	1921	1	Fass	anscheinend Terpentin	93	99	Hagenow L.	„	
100	W H	—	2	Stück	emaill. Gussbecken —	20	100	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
101	W L	1562	1	—	Buffergehäuse —	33	101	München Centr.	Bayerische Stsb.	
102	W W	667	1	Kiste	Cigarren —	48	102	Neugarten	K. E.-D. Hannover	
103	W W	696 a	1	Pack	4 Stück Kleiderhalter	6	108	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
104	Gebr. Barbecky Spitz, Budapest	703	1	—	Decke	70	104	Mocker i/Wpr.	K. E.-D. Bromberg	Dienstgut.
105	Bokusine	126	1	Fass	russisches Mineral-Maschinenöl	252	105	Lübeck	Lübeck-Büchener	
106	Brandzeichen: Aktien-Brauerei Hannover	18366 18366	2	Bierfässer	leer	38	106	Hannover	K. E.-D. Hannover	
107	Chaffard & Co.	8722	1	Oelfass	leer	25	107	Posen	K. E.-D. Posen	Der Boden des Fasses selbst trägt das Zeichen △ CHG 8722
108	Federow	—	1	Milchkanne	leer	7	108	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
109	C. D. Gleiwitz	1	1	Fass	leer	50	109	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
110	Radzuweis	—	1	Sack	Kleider u. Betten	19	110	Carthaus Wpr.	K. E.-D. Danzig	
111	Seidler, Neuenkrug-Clausdorf (Neumark)	—	1	Pack	leere Säcke	8	111	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
112	—	roth 1	1	—	Kette, 5 m	5	112	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
113	—	I weiss	1	Bund	Rundeisen	62	113	Eutin	K. E.-D. Altona	
114	—	26	1	Stück	geschlief. Ofenrumpf	24	114	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
115	—	1258 8411	1	Kiste	Butter	21	115	Annen Süd	K. E.-D. Essen	
116	—	1272	1	Oelfass	leer	33	116	Cüstrin-Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
117	—	2385	1	Bierfass	leer	26	117	Luxemburg	Reichsbahn	
118	unleserlich	7170	1	„	leer	18	118	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
119	—	7415	1	Fass	leer	15	119	Braunschweig Nordb.	Braunschweig. L.-E.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
120	// roth	—	1	Stück	neues Gasrohr	18	120	Aerzen	K. E.-D. Hannover	
121	/ roth	—	1	„	Eisenrohr	9	121	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
122	— weiss	—	1	„	eis. Träger	15	122	Coepenick	K. E.-D. Berlin	1,79 m lang.
123	— roth	—	1	„	eis. Rohr	13	123	Coburg	K. E.-D. Erfurt	5,9 m lang.
124	— roth / T	////	1	„	Eisenrohr	16	124	Guhrau	K. E.-D. Posen	
125	— weiss	—	1	„	Maschinentheil	61	125	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
126	(zwei weisse Striche)	—	1	Kollo	Eisen	1	126	Bamberg	Bayerische Stsb.	
127	△	36	1	Verschlag	hölz. Stuhlsitze	38	127	Münster	K. E.-D. Münster	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
128	—	—	11	—	feuerfeste Backsteine	33	128	Worms	Direktion Mainz	
129	—	—	1	Bund	Bambusrohr	11	129	Vollramsruhe	Grhzl. Meckl. Stsb.	*)
130	—	—	1	Sack	Betten	31	130	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
131	—	—	1	runder Ballen	Bettfedern	17	131	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	Schilfgeflecht.
132	—	—	2	Stück	2 Blechrohre 1	43	132	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
133	—	—	1	„	Erdbohrer	10	133			
134	—	—	1	„	Eisengewicht	29	134			
135	—	—	3	„	alte Eisenständer	10	135			
136	—	—	1	Bund	7 Blechtöpfe	4,5	136	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
137	—	—	1	Stück	Bohrsägen-Löthapparat	12,5	137	Speldorf	K. E.-D. Essen	
138	—	—	1	Sack	Brot, Käse, Fleisch	—	138	Freiburg	Badische Stsb.	
139	—	—	4	Stück	eis. Brunnenrohre	?	139	Stolp	K. E.-D. Danzig	
140	—	—	2	—	Brustbäume	25	140	München Centr.	Bayerische Stsb.	
141	—	—	1	Ballon	Karbolineum oder Kreolin	20	141	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
142	—	—	1	Rolle	Kokosläufer, Φ 75 cm, 38 cm breit	37	142	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
143	2,15 m lang, 6 cm Durchmesser	—	1	eis. Cylinder	leer	17	143	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
144	—	—	1	—	Decke	10	144	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	Dienstgut.
145	—	—	1	—	Decke, 7 × 5 m	14	145	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
146	—	—	1	Stück	Eisenrohr (neu)	10,5	146	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
147	—	—	1	Bund	3 verz. Eisenrohre	30	147	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	6	Stück	Eisenrohre	300	148	Hausach	Badische Stsb.	
149	—	—	1	„	runde Eisenstange	8,5	149	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	8,05 m lang.

*) Soll A./J. R. 864 gezeichnet gewesen sein.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
150	—	—	1	Pack in Papier	Eisenwaaren (Rouleauxtheile)	12	150	Herne	K. E.-D. Essen	
151	—	—	1	Stück	eis. Fallhammerspitze	120	151	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	Bund	Fenstereisen	15	152	Konstanz	Badische Stsb.	
153	—	—	1	Büchse	ansch. Fischkonserven	13	153	Herne	K. E.-D. Essen	
154	—	—	2	Stangen	Flacheisen	5	154	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
155	—	—	1	—	hölzerner Fuss	0,25	155	Speldorf	K. E.-D. Essen	gedreht und polirt.
156	—	—	1	Paar	Galoschen	1	156	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	Stück	Gasrohr	13	157	Düsseldorf-Der.	„	
158	—	—	1	„	Gasrohr	4	158	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
159	—	—	1	„	Gasrohr	14	159	Frohburg	Sächsische Stsb.	
160	—	—	2	„	Gasrohre	10	160	Worms	Direktion Mainz	5,60 m lang.
161	—	—	2	„	Gasrohre	7	161	Göttingen	K. E.-D. Cassel	1 St. 5 m lang u. 2,80 m.
162	—	—	1	Sack	alte Gummiabfälle (Fahrradschläuche)	10	162	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
163	—	—	1	Stück	Gussbecken	10	163	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	1	Korb	Gusstheile	61	164	Kückelhausen	„	
165	—	—	1	Pack	eiserne Harken	11	165	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
166	—	—	1	Ballen	Hanf	50	166	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
167	—	—	1	Verschlag	Heizkörper	20	167	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
168	—	—	1	Pack	12 Holzschaufeln	16	168	Hainichen	Sächsische Stsb.	
169	—	—	1	—	Holzschuh	1	169	Dorsten	K. E.-D. Essen	
170	—	—	1	Bund	2 Holzstühle mit Rohrgeflecht	12	170	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
171	—	—	1	Pack*)	Holzwaaren	1	171	Goch	K. E.-D. Cöln	*) in Papier.
172	—	—	1	Sack	Hornabfall	28	172	Uerdingen	„	
173	—	—	1	Korb	lebende Hühner	20	173	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
174	—	—	6	Stück	lebende Hühner	—	174	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
175	—	—	2	Bund	Kaminschieber	16	175	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
176	—	—	1	Sack	alte leere Kartoffelsäcke	20	176	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	—	—	1	Pack	10 leere alte Kartoffelsäcke	15	177	Frankfurt a/M. H. G. B.	„	
178	—	—	1	—	Kette, 12 m	59	178	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
179	—	—	2	—	Ketten	82	179	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	Dienstgut.
180	—	—	1	Säckchen	1 Kistchen ohne Deckel mit einer Handnähmaschine älteren Systems	7	180	Basel B.	Badische Stsb.	
181	—	—	2	Sack	Kleie (Weizenschaale)	70	181	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
182	—	—	1	Pack	3 leere Körbe	15	182	Grossalmerode	K. E.-D. Cassel	
183	—	—	4	Stück	schmiedeeis. Krammen	2,5	183	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
184	—	—	1	—	Krautfass, leer	35	184	Kamenz	Sächsische Stsb.	
185	—	—	1	—	Krug, leer	6	185	Dresden-Altst.	„	
186	—	—	1	Stück	Kupferkugel	1,5	186	Cassel Eilg.	E. E.-D. Cassel	m. eis. Stiel u. Messingschr.
187	—	—	1	„	eis. Kurbel m. Holzgriff	1	187	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
188	—	—	2	„	eiserne Kurbeln	2	188	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	mit Holzgriffen.
189	—	—	2	—	Ladebäume, 5,58 u. 5,91 m	—	189	Wismar	Grhz. Meckl. Stsb.	Dienstgut.
190	—	—	2	—	eis. Platten (Ladebrücken), 0,50 × 1,60 bezw. × 1,30 m	70	190	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
191	—	—	1	Pack	Leder	24	191	Goch	K. E.-D. Cöln	
192	—	—	1	—	Leine, 30 m	—	192	Hamm	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
193	—	—	1	—	Leine, 21 m	1,5	193	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
194	—	—	1	Sack	Lumpen	31	194	Neustadt a/S.	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
195	—	—	1	Stück	Maschinentheil	20	195	Mülhausen Nord	Reichsbahn	Platte mit Bolzen, Schraube u. Ringen.
196	—	—	2	„	eis. Maschinentheile	6	196	Wolgast	K. E.-D. Stettin	
197	—	—	1	Ring	Messingdraht	4,5	197	Bochum	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	Bund	Messingstangen	50	198	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	26 Stg. à 3,20 m lang.
199	—	—	1	Milchfass	leer	8	199	Posen	K. E.-D. Posen	
200	—	—	1	Stück	eis. Ofenknierohr	2	200	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
201	—	—	1	„	Ofenroste	3	201	Bünde	K. E.-D. Münster	
202	—	—	1	„	eis. Ofenuntersatz	4	202	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	Petroleumfass	leer	40	203	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
204	—	—	1	in Stroh	lebende Pflanzen	12	204	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
205	—	—	1	Kiste	Pflaumen	18	205	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Stück	Pflugtheil	12	206	Schönfeld	K. E.-D. Danzig	
207	—	—	1	—	Privatgitter, 2,80 × 1 m	—	207	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
208	—	—	1	—	neues hölzernes Rad	4	208	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
209	—	—	1	Bund	4 hölzerne halbe Radbügel	10	209	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	bez.: Magdeburg H. 27/II.
210	—	—	1	Pack	2 hölzerne Räder	3	210	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	zu einer Kinderchaise gehörend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
211	—	—	6	Kisten	Rohgummi —	944	211	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
212	—	—	1	Bund	5 eis. Rohre —	46	212	Lörrach	Badische Stsb.	
213	—	—	1	Pack in Stroh	2 Rohrstühle —	12,5	213	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
214	—	—	400	—	alte Roste —	900	214	Borsigwerk	K. E.-D. Kattowitz	55 352 Esn.
215	—	—	2	Stück	Roststäbe —	7	215	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
216	—	—	1	Sack	Rüben —	48	216	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
217	—	—	1	„	Runkelrübensamen —	50	217	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
218	—	—	1	„	alte Säcke —	16	218	Eutin	Eutin-Lübecker E.	
219	—	—	3	Stück	Schachtdeckel —	95	219	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
220	—	—	1	—	eiserne Schaufel —	2	220	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
221	—	—	2	Stück	Schraubenschlüssel —	9	221	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
222	—	—	1	Packet *)	Schuhnägel —	1,3	222	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	*) in bl. Papier.
223	—	—	2	Blechbüchsen	Schwarzpech —	40	223	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
224	—	—	3	Stück	todte Schweine —	129,5	224	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
225	—	—	1	—	neues Sofagestell mit Lehne	27	225	Spandau	K. E.-D. Berlin	
226	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	25	226	Lingen	K. E.-D. Münster	
227	—	—	1	Packet	Sprungfedern —	25	227	Meissen	Sächsische Stsb.	
228	—	—	1	Block	Stahl —	145	228	Oettingen-Rümelingen	Reichseisenbahn	80 cm hoch, 15 cm dick.
229	—	—	1	Bund	5 Stg. Stahl —	28	229	Mannheim	Badische Stsb.	3 m lang.
230	—	—	1	Ballen	Teppich —	8	230	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
231	—	—	1	Stück	Untergestell z. Wasserwagen	58	231	„	„	
232	—	—	1	—	Untergestell f. phot. App.	—	232	Gep.-A. Stettin	K. E.-D. Stettin	
233	—	—	5	—	Unterlagshölzer —	100	233	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
234	—	—	1	Stück	gusseis. Verbindungsrohr	14,5	234	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
235	—	—	1	„	Wagenbremse —	1	235	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	vom Kutschwagen.
236	—	—	1	„	neue Wagenfeder —	22	236	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	mit angeschraubtem Rad.
237	—	—	1	Pack	6 Waschkörbe —	17	237	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	Bund	Weiden —	10	238	Wilkau	Sächsische Stsb.	
239	—	—	2	Stück	Zahnradstangen —	42	239	Schwerin i/Meckl.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
240	—	—	1	Kiste	Zündhölzer —	80	240	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 26. | 29. März 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Dr. Georg v. Siemens' Verdienste um grosse Eisenbahnunternehmungen.

Die Eisenbahnschnellfahrten des Prinzen Heinrich in Amerika.

Nachrichten:

Deutschland: Neuregelung des elektr. Sicherungs- und Telegraphenwesens bei den preuss.-hess. Staatsbahnen. — Annahme und Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches und des Maschinenbaufaches. — Einführung einer verschärften Kontrole der Rückfahrkarten. — Marienburg-Mlawkaer E. — Düsseldorfer Gewerbe- und Industrieausstellung. — Tarifvergünstigung für Musterkoffer von Handlungsreisenden. — Dienst- und Miethwohnungen im Bereich der württemberg. Staatsbahnen. — Fahrgeschwindigkeit auf deutschen Eisenbahnen. — Sammelladungsverkehr. — Geh. Baurath Lüken †. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Entscheidung über das Angebot für den Bau des Wocheinertunnels. — Erhöhung der Staatsgarantie für Lokalbahnen. — Investitionsanleihe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Ein internationaler Mustertarif.

Uebrige europäische Länder: Wagenbeschaffung für die belgischen Staatsbahnen. — Kohlenpreise der belg. Staatsbahnen. — Wahrnehmung der Interessen von Handel und Industrie bei den Eisenbahnen in Frankreich. — Die Arbeitszeit bei den französ. Eisenbahnen. — Das grosse Wasserbauprogramm in Frankreich. — Eisenbahnbau in der Schweiz. — Schweizerische Bundesbahnen. — Jura-Durchstich. — Albulatunnel. — Bodensee-Toggenburgbahn. — Betriebsergebnisse der schweizer. Bundesbahnen. — Eisenbahn Piräus-Athen-Larissa.

Fremde Welttheile: Mekkabahn. — Eisenbahnverbindung zwischen Hinterindien und Südchina. — Usambara-E. — Eisenbahnexpedition nach Togo. — Die äthiopische Eisenbahn. — Eine aussergewöhnlich grosse Brücke in Kanada.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 5. April.

Dr. Georg v. Siemens' Verdienste um grosse Eisenbahnunternehmungen.

Die im Januar d. J. eingegangene Nachricht, dass durch ein Jrade des Sultans für die anatolische Eisenbahngesellschaft die Genehmigung zum Weiterbau ihrer Linie von Konia nach Bagdad und dem persischen Meerbusen ertheilt wurde, erinnert uns von neuem an den Verlust des Mannes, dem dieser Erfolg mehr als anderen zu verdanken ist, dem es aber nicht mehr vergönnt war, sich dieser Errungenschaft zu freuen. Der am 23. Oktober 1901 verstorbene Dr. Georg v. Siemens, der länger als drei Jahrzehnte als Direktor an der Spitze der Deutschen Bank in Berlin stand, hat die Grundlage für dieses Werk geschaffen, durch welches für deutsche Arbeit und deutsche Unternehmungslust ein Weg nach dem fernen Osten geöffnet wird, wo ein weites Feld ihrer Bethätigung harrt.

Georg Siemens wurde am 21. Oktober 1839 zu Torgau als Sohn des Justizraths Siemens geboren. Auf den Universitäten Heidelberg und Berlin widmete er sich dem Rechtsstudium; die Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 machte er als Unteroffizier und Offizier mit und wurde mit dem Eisernen Kreuze ausgezeichnet. Im Jahre 1864 bestand er das Assessorexamen. Im Jahre 1868 übernahm er auf Veranlassung seines Vetters Werner Siemens für die junge Firma Siemens & Halske die Leitung beim Bau der indo-europäischen Telegraphenlinie, welche ihren Sitz in Teheran hatte. Er entledigte sich der ihm gewordenen Aufgabe mit grosser Gewissenhaftigkeit und viel Geschick, und die damals von ihm im Orient erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen können als die Grundlage für seine späteren dortigen Unternehmungen betrachtet werden

Im Jahre 1870 trat er als Direktor bei der Deutschen Bank ein. In dieser Stellung hatte er von Anfang an vielfache Veranlassung, sich mit Eisenbahnangelegenheiten zu befassen, indem die Bank wiederholt bei Geldbeschaffungen der Privatbahngesellschaften vermittelnd und unterstützend eingriff.

Siemens' Beschäftigung mit grossen Eisenbahnunternehmungen begann in Nordamerika. Im Sommer 1883 wurde die das stille Weltmeer und das atlantische Meer verbindende Northern Pacific vollendet. Ihr Präsident, der mit unermüdlicher Thatkraft das Werk soweit geführt hatte, Henry Villard, war ein Deutscher (ein Pfälzer Hilgard). Er legte Werth darauf, angesehene deutsche Politiker, Staatsmänner, Industrielle und Bankleute an der Eröffnungsfeierlichkeit zu betheiligen. Unter ihnen war Siemens, der zum ersten Male den persönlichen Eindruck des gewaltigen Vorwärtsstrebens und der schnell wachsenden industriellen, finanziellen und politischen Bedeutung der Vereinigten Staaten empfing. Er trat zu Villard in freundschaftliche Beziehungen, die dazu führten, dass, als dieser nach dem unmittelbar auf die Eröffnung folgenden Zusammenbruch der Northern Pacific Hilfe in Deutschland suchte, er diese bei Siemens und durch ihn bei der Deutschen Bank fand. Mit ihrer Unterstützung, die zu einer starken Betheiligung des deutschen Publikums an den Werthen der Northern Pacific führte, gelang es Villard, sein Unternehmen neu zu ordnen und zu rascher Blüthe zu führen. Aber im Jahre 1893 kam durch Ueberschätzung der Gunst der Verhältnisse ein neuer Rückschlag, der nun das deutsche Publikum sehr in Mitleidenschaft zog und Siemens und die Deutsche Bank zu den thatkräftigsten und von Erfolg gekrönten Anstrengungen veranlasste, um das Unternehmen zu retten und die deutschen Interessenten vor Schaden zu bewahren.

Siemens' Interesse an diesem Unternehmen war keineswegs ein nur finanzielles, er hatte grosses Verständniss für das Eisenbahnwesen und verfolgte aufmerksam seine Entwickelung. Aber während er bei der Northern Pacific nicht selbst an der Eisenbahnverwaltung theilnahm, war dies bei den anatolischen Eisenbahnen der Fall, die er selbst gründete und in deren Verwaltungsrath er von Anfang an bis zu seinem Tode Präsident war. Nach dem auch in der Türkei geltenden französischen System der Aktiengesellschaften hat der Verwaltungsrath die ganze Leitung des Unternehmens; die Direktion ist nicht, wie nach deutschem Rechte, selbständig und verantwortlich, sondern dem Verwaltungsrathe in allen Geschäften untergeordnet. Seinem Präsidenten fällt deshalb eine grosse

regelmässige Arbeit und Verantwortung zu. Der Anfang der anatolischen Bahn war eine kleine, in elendem baulichen Zustande befindliche und von englischen Unternehmern schlecht verwaltete Eisenbahn von Haidar=Pascha nach Ismid (92 km). Sie wurde 1889 erworben, die anatolische Eisenbahngesellschaft gegründet, und nun wurde in der kurzen Zeit bis Ende 1893 die erste Strecke bis Angora mit 578 km fertiggestellt. Bis zum 1. August 1896 konnte auch die Abzweigung von Eskischehir bis Konia mit 444 km eröffnet werden.

Neben diesen grossen Leistungen ging aber noch her der Erwerb der sogen. orientalischen Eisenbahnen, der Bahn von Bellova (Ostrumelien) nach Konstantinopel und Dedeagatsch und von der serbisch-türkischen Grenze nach Salonik (1 264 km). Die Aktien der bestehenden Betriebsgesellschaften waren im Jahre 1890 durch eine Vereinigung, welcher die Deutsche Bank angehörte, erworben. In die neue Verwaltung trat Siemens als Vizepräsident ein.

Im Jahre 1891 wurde die Konzession für eine von Salonik nach Monastir führende 218 km lange Bahn erworben, im Juni 1894 war der Bau vollendet, Siemens übernahm auch bei dieser Bahn die Präsidentschaft des Verwaltungsrathes.

Innerhalb 7 Jahren vom Erwerb der ersten Konzession an sind unter Siemens' Leitung also 1 240 km neue Bahnen gebaut, 1 264 km unter seiner thätigsten Mitwirkung reorganisirt. Die grössten, mit Glück durchgeführten Finanzgeschäfte — das Kapital aller dieser Bahnen zusammen beträgt in Aktien 120 000 000 Fr. und 220 000 000 Fr. Obligationen — verbanden sich mit dem Bau sowie der Organisation und Leitung eines Eisenbahnnetzes von 2 500 km.

Gleich nach Eröffnung der letzten Strecke der anatolischen Bahn begannen die langwierigen Verhandlungen mit der türkischen Regierung über den Bau der Bagdadbahn, d. h. der Fortsetzung der anatolischen Bahn über Bagdad bis zum persischen Golf. Wie bekannt, ist mit vieler Mühe in verschiedenen Etappen, und nachdem eine genaue Erforschung sowohl der für den Bau als der für die künftige Betriebsführung und Rentabilität wichtigen Verhältnisse durch eine Expedition von Technikern und wirthschaftlichen Sachverständigen stattgefunden hatte, die Ertheilung der Konzession kurze Zeit nach dem Tode v. Siemens' erreicht. Etwa 2 500 km wird die Bagdadbahn lang werden; mit dem Erwerbe bezw. dem Bau von 5 000 km Eisenbahn, von welchen 3 822 km, nämlich Bellova-Konstantinopel-Haidar=Pascha-persischer Golf als eine zusammenhängende Linie betrieben werden können, ist also Siemens' Thätigkeit und Namen auf das engste verbunden.

An der Schaffung und Ausdehnung der elektrischen Bahnen ist Siemens als langjähriger Vorsitzender des Aufsichtsrathes der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, die zahlreiche elektrische Bahnen in Deutschland und im Auslande in das Leben gerufen hat und viele theils direkt, theils durch ihr nahe stehende Gesellschaften betreibt, stark betheiligt gewesen. Die allgemeinen Interessen der Elektrizität hat er bei der Berathung der sie betreffenden Gesetze im Reichstage mit Energie und Geschick vertreten.

Als nach dem Tode von Werner v. Siemens der grösste Theil seiner Unternehmungen mit Hilfe der Deutschen Bank in eine Aktiengesellschaft Siemens & Halske übergeführt wurden, trat Georg Siemens von dem Vorsitze der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zurück und widmete seine Kraft den Interessen des neuen Unternehmens. Und dabei nahm er wieder hervorragenden Antheil an dem durch Siemens & Halske entworfenen und in diesen Tagen glücklich zu Ende geführten Bau der Berliner Hoch- und Untergrundbahn sowie an der durch Siemens & Halske durchgeführten Umwandlung der Wiener Strassenbahn zum elektrischen Betriebe.

Seit dem Jahre 1874 war Dr. Siemens mit kurzen Unterbrechungen Mitglied des Reichstages wo er den Wahlkreis Wittenberg-Schweinitz und zeitweilig Koburg-Gotha vertrat und der deutsch-freisinnigen Partei angehörte. Im Jahre 1899 ehrte der König seine Verdienste durch Verleihung des erblichen Adels. — Noch in seinem letzten Lebensjahre sollte er Gelegenheit finden, sein Interesse für auswärtige Unternehmungen auch auf parlamentarischem Gebiete in hervorragender Weise zu bethätigen. Am 24. April 1901 stand im Reichstage der Gesetzentwurf wegen Uebernahme einer Reichsgarantie für die Eisenbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro zur Verhandlung. Mit grosser Lebhaftigkeit trat Georg v. Siemens für diese Vorlage ein und zwar im Gegensatz zur Mehrzahl seiner Parteigenossen. „Ich halte" — das waren seine Worte — „an der Auffassung nach wie vor fest, die der Abgeordnete Bebel vorhin charakterisirt hat, als er sagte, dass ich mich mit einem gewissen Fanatismus für die ostafrikanische Centralbahn erwärmt habe. Er hat darin vollständig recht. Ich muss dem noch hinzufügen, dass eine solche Bahn niemals in Mrogoro aufhören kann, sondern dass sie, wenn sie der Kolonie nützlich sein soll, und wenn sie wirklich einen politischen Vortheil — es handelt sich ja auch um politische Vortheile — schaffen soll, bis an die Seen gehen muss, wo einstens die Centralbahn von Cecil Rhodes von Süden nach Norden vorbeigehen wird. Dass das Kolonialamt eine andere Auffassung hat, das mag ja sein. Aber ich bin nicht für das Kolonialamt und das Kolonialamt ist nicht für mich verantwortlich."

Hoffen wir, dass diese Anschauungen eines so weitblickenden Mannes, wie es Georg v. Siemens war, bald in Thaten umgesetzt werden.

Die Eisenbahnschnellfahrten des Prinzen Heinrich in Amerika.

In den Berichten der Presse über die Eisenbahnreisen, die der Prinz Heinrich von Preussen auf seiner Fahrt durch die Vereinigten Staaten von Amerika in der Zeit vom 1. bis 7. März zurückgelegt hat, ist mehrfach besonders hervorgehoben, dass sich diese Reisen zu sogenannten Blitzzugfahrten gestaltet hätten, d. i. zu Fahrten, die in ihrer Geschwindigkeit das bei Kurir- und Expresszügen gewöhnliche Maass weit übertroffen haben müssen. Eine nähere Prüfung der Verhältnisse lässt jedoch erkennen, dass dies nicht der Fall gewesen, sondern der prinzliche Sonderzug nur auf einigen längeren Strecken etwas schneller befördert worden ist, als die auf denselben Strecken verkehrenden schnellsten fahrplanmässigen Züge befördert werden, während von dem Sonderzug auf mehreren anderen Strecken die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit, die die schnellsten regelmässigen Züge fahrplanmässig einzuhalten haben, nicht erreicht worden ist.

Die nachfolgenden Berechnungen mögen dies näher erweisen. Die dabei zu Grunde gelegten Zeitangaben usw. über die Fahrten des Sonderzuges sind den bezüglichen Reiseberichten der „Voss. Ztg." und die Zeit- und Entfernungsangaben über die schnellsten regelmässigen Eisenbahnzüge in Amerika dem amtlichen amerikanischen Eisenbahn- und Dampfschiffkursbuche für Oktober 1901 entnommen.

1. Der prinzliche Sonderzug ist am 1. März 12.30 Nachts von Washington nach Pittsburg abgefahren, hat in Altoona einen Aufenthalt von 10 Min. gehabt, bei Portage infolge einer vorhergegangenen Güterzugentgleisung auf der Bahnstrecke eine zweistündige Unterbrechung erfahren, darauf noch einmal in Bradenville einen kurzen Halt gemacht und ist um 1.14 Nachm. in Pittsburg eingetroffen. Die Entfernung von Washington nach Pittsburg beträgt 377 engl. Meilen = 607 km. Von der ganzen Reisedauer von 12 Std. 44 Min. sind die Aufent-

halte unterwegs mit 10, 120 und etwa 4 Min. abzurechnen, und hat danach die wirkliche Fahrzeit 10 Std. 30 Min. und die von dem Zuge erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit nur 57,8 km in der Stunde betragen. Der schnellste Expresszug, der die Linie Washington-Pittsburg befährt, ab Washington 10.50 Vorm. an Pittsburg 9.00 Abends, mit einer Gesammtfahrzeit von 9 Std. 42 Min. (nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs von zusammen 28 Min.) hat dagegen fahrplanmässig eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 62,6 km in der Stunde.

2. Von Pittsburg ist der Sonderzug um 1.24 Nachm. abgefahren und, nach kurzem Anhalten unterwegs in Dennison, um 5.25 Nachm. in Columbus eingetroffen. Die Entfernung Pittsburg-Columbus beträgt 193 Meilen = 311 km. Auf dieser Fahrt ist daher eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 77—78 km in der Stunde erreicht, wogegen der schnellste regelmässige Expresszug der Strecke, ab Pittsburg 4.50 früh an Columbus 9.30 Vorm., mit einer Fahrzeit von 4 Std. 37 Min. (nach Abrechnung von 3 Min. Aufenthalt unterwegs) nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 67,4 km in der Stunde befördert wird.

3. Von Columbus nach Cincinnati (120 Meilen = 193 km) hat der Sonderzug eine Fahrzeit von 3 Std. 10 Min. (ab 5.35 an 8.45 Nachm.) gehabt, mit einer Stundengeschwindigkeit von nur 60,4 km. Der schnellste fahrplanmässige Zug der Strecke, ab Columbus 2.15 an Cincinnati 5.30 Nachm., erreicht dagegen bei einer Fahrzeit von 2 Std. 58 Min. (17 Min. Aufenthalt unterwegs abgerechnet) eine Stundengeschwindigkeit von 65,1 km.

4. Von Cincinnati ist der Sonderzug am 1. März um 9 15 Abends abgefahren und in Chattanooga am anderen Morgen um 8 Uhr eingetroffen und hat mithin auf dieser Nachtfahrt bei einer Fahrzeit von 10 Std. 45 Min. die 338 Meilen = 544 km lange Strecke mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 50,6 km in der Stunde zurückgelegt. Der schnellste fahrplanmässige Zug der Strecke, ab Cincinnati 8.30 Vorm. an Chattanooga 5.50 Nachm., erreicht dagegen bei einer Fahrzeit von 8 Std. 59 Min. (ab 21 Min. Aufenthalt unterwegs) eine Geschwindigkeit von 60,6 km in der Stunde.

5. Von Chattanooga nach Nashville (151 Meilen = 243 km) ist der Sonderzug, ab 11.00 an 2,30 Nachm., mit einer Stundengeschwindigkeit von 69,4 km gefahren, dagegen hat der schnellste fahrplanmässige Zug der Strecke, ab Nashville 2.25 Nachts an Chattanooga 6.40 früh, bei einer Fahrzeit von 4 Std. 2 Min. (13 Min. Aufenthalt unterwegs abgerechnet) eine Stundengeschwindigkeit von nur 60,2 km.

6. Auf der Fahrt von Nashville nach Louisville (187 Meilen = 301 km), ab 2.45 Nachm. an 7.46 Abends, hat der Sonderzug in Bowling Green kurze Zeit gehalten und eine Stundengeschwindigkeit von nur 61—62 km erreicht, wogegen der schnellste regelmässige Zug von Nashville nach Louisville, ab 3.30 früh an 8.20 Vorm., bei einer Fahrzeit von 4 Std. 37 Min (ab 13 Min. Aufenthalt unterwegs) mit einer Stundengeschwindigkeit von 64,7 km gefahren wird.

7. Von Louisville nach Indianapolis (110 Meilen = 177 km) ist der Sonderzug mit einer Fahrzeit von 3 Std. 5 Min. (ab 8.00 an 11.05 Abends) und einer Stundengeschwindigkeit von 57,4 km befördert, dagegen beträgt diese Geschwindigkeit bei dem schnellsten fahrplanmässigen Zuge, ab 4.00 an 7.05 Abends, bei einer Fahrzeit von 2 Std. 55 Min. (10 Min. Aufenthalt unterwegs abgerechnet) 60,7 km.

8. Von Indianapolis nach St. Louis (240 Meilen = 386 km) ist der Sonderzug in der Nacht vom 2. zum 3. März, von 11.20 Nachts bis 7.00 früh, mit einer Stundengeschwindigkeit von nur 50,3 km gefahren, wogegen der schnellste Expresszug von Indianapolis nach St. Louis, ab 3.30 an 9.40 Abends, bei einer Fahrzeit von 6 Std. 2 Min. (ab 8 Min. Aufenthalt unterwegs) eine Stundengeschwindigkeit von 64 km erreicht.

9. Von St. Louis nach Chicago (286 Meilen = 460 km) hat der Sonderzug, ab 11.00 an 6.30 Nachm., 7 Std. 30 Min. gebraucht und eine Stundengeschwindigkeit von nur 61,3 km erreicht, der schnellste regelmässige Zug, ab St. Louis 9,00 an Chicago 4.45 Nachm., hat dagegen bei einer Fahrzeit von 7 Std. 14 Min. (abgerechnet 31 Min. Aufenthalt unterwegs) eine Stundengeschwindigkeit von 63,6 km.

10. Von Chicago nach Milwaukee (85 Meilen = 137 km) und zurück fuhr der Sonderzug in je 2 Stunden mit einer Geschwindigkeit von 68,5 km in der Stunde, dagegen haben die schnellsten fahrplanmässigen Züge der Strecke hinwärts bei 1 Std. 45 Min. Fahrzeit und rückwärts bei einer Fahrzeit von 2 Stunden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,3 und 68,5 km in der Stunde.

11. Von Chicago nach Buffalo (540 Meilen = 869 km) fuhr der Sonderzug am 5. März um 12.45 Nachts ab und traf nach fünfmaligem kurzen Aufenthalt in Toledo, Cleveland, Ashtabula, Erie und Dunkirk um 2.45 Nachm. in Buffalo ein. Bei Annahme einer wirklichen Fahrzeit von 13½ Stunden ergibt sich hiernach eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,4 km in der Stunde. Der schnellste regelmässige Zug der Bahnlinie, ab Chicago 3.00 früh an Buffalo 3.55 Nachm., mit 14 maligem Aufenthalt unterwegs von zusammen 35 Min., wird dagegen bei einer Fahrzeit von 12 Std. 20 Min. mit einer Stundengeschwindigkeit von 70,5 km befördert.

12. Von Buffalo ging der Sonderzug zunächst nach Niagara Falls (22 Meilen = 35 km) und dann weiter von Niagara Falls nach Rochester (77,4 Meilen = 125 km), ab 6.15 an 8.30 Abends, mit einer Stundengeschwindigkeit von 55,6 km. Der schnellste fahrplanmässige Zug, ab Niagara Falls 5.00 früh an Rochester 7.30, hat dagegen bei 2 Std. 13 Min. Fahrzeit (17 Min. Aufenthalt unterwegs abgerechnet) eine Stundengeschwindigkeit von 56,4 km.

13. Von Rochester nach Boston (430 Meilen = 692 km) fuhr der Sonderzug am 5. März 8.50 Abends ab und traf nach einem Aufenthalt von 12 Min. in Syrakuse und einem kurzen Anhalten in Springfield am anderen Morgen 9.35 in Boston ein. Bei Annahme einer wirklichen Fahrzeit von 12½ Stunden ergibt dies eine Stundengeschwindigkeit von nur 55,4 km. Der schnellste Zug der Linie, ab Rochester 5.44 früh an Boston 4.55 Nachm., erreicht dagegen bei einer Fahrzeit von 10 Std. 47 Min. (24 Min. Aufenthalt unterwegs abgerechnet) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,2 km in der Stunde.

14. Von Boston nach Newyork ist der Sonderzug am 7. März 2.00 früh abgefahren über Albany und Westpoint, wo mehrstündige Aufenthalte genommen wurden, und in Newyork um 6.00 Abends eingetroffen. Die Entfernung zwischen Boston und Newyork über Albany beträgt 345 Meilen = 556 km.

Die von dem Sonderzuge in den sieben Tagen hiernach zurückgelegten Eisenbahnstrecken haben zusammen eine Länge von 3 586 engl. Meilen = 5 773 km, d. i. eine Länge, die die Eisenbahnentfernung von Lissabon über Berlin nach St. Petersburg von 4 612 km noch um mehr als 1 100 km übersteigt.

Nach der obigen Zusammenstellung ist der prinzliche Sonderzug auf den meisten längeren Strecken, die er durchfahren hat, mit etwas geringerer Geschwindigkeit befördert worden, als die schnellsten regelmässigen Züge dieser Strecken fahrplanmässig zu befördern sind. Es dürfen aber darum die Fahrgeschwindigkeitsleistungen, die der Sonderzug aufzuweisen hat, durchaus nicht als minderwerthige angesehen werden, da der Sonderzug unzweifelhaft eine weit grössere Gesammtlast zu befördern gehabt hat, als die regelmässigen schnellfahrenden Züge auf amerikanischen Eisenbahnen durchschnittlich fortzuschaffen haben. Denn nach Zeitungsmittheilungen hat der von der Pullman - Wagengesellschaft für den Sonderzug gelieferte Wagenpark aus nicht weniger als sieben grossen Wagen bestanden, nämlich aus einem sogenannten Kombinationswagen für das Gepäck und für Raucher, einem Speisewagen, drei Abtheilwagen, einem zwölftheiligen Schlafwagen und einem für den persönlichen Gebrauch des Prinzen bestimmten Privatwagen „Columbia", der fünf Schlafzimmer und einen mit Sofas ausgestatteten Wohnraum enthalten hat, für neun Personen berechnet gewesen ist und eine Gesammtlänge von 70 Fuss = 21,3 m gehabt hat.

Dass mit einem so schwer belasteten Sonderzuge auf mehreren längeren Strecken Durchschnittsfahrgeschwindigkeiten von 60 bis 78 km in der Stunde erreicht sind, wird immer als eine sehr bedeutende Geschwindigkeitsleistung angesehen werden dürfen, wenn man auch beanstanden muss, die Fahrten als Blitzzugfahrten gelten zu lassen. Namentlich kommt dabei in Betracht, dass die schnellsten Züge auf den amerikanischen Bahnen ihre höhere fahrplanmässige Geschwindigkeit nur dadurch einzuhalten vermögen, dass die Beförderung von Reisegepäck ganz oder theilweise ausgeschlossen wird und in den Zügen vielfach nur drei oder vier zur Personenbeförderung dienende Wagen geführt und darin nur Reisende mit Fahrkarten I. Klasse gegen erhöhtes Fahrgeld befördert werden. So ist dies z. B. der Fall bei dem schnellsten Zuge, der in Amerika auf einer längeren Strecke gefahren wird, dem berühmten „Empire State Express“ zwischen Newyork und Buffalo, der auf der 708 km langen Linie in der Richtung nach Buffalo mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 87,2 km und in der Richtung nach Newyork von 80 km in der Stunde befördert wird und der mit dieser Geschwindigkeitsleistung allen anderen amerikanischen Eisenbahnzügen, die auf Strecken von 100 Meilen und darüber verkehren, weit voransteht.

Als Blitzzugfahrten, die auf amerikanischen Bahnen in letzter Zeit stattgefunden haben, wird man u. a. die Sonderzüge ansehen dürfen, die nach Zeitungsmeldungen aus Anlass des Attentats auf den Präsidenten Mac Kinley im Herbste 1901 befördert worden sind: einen Sonderzug von Cleveland nach Buffalo, in dem der Senator Hanna und andere Freunde des Präsidenten am 13. September die 183 Meilen = 295 km weite Entfernung in 191 Min. zurückgelegt haben, und einen anderen Sonderzug, in dem der jetzige Präsident Roosevelt am 14. September von Newyork nach Buffalo mit „athemraubender Geschwindigkeit, eine Meile in der Minute, wie sie nur amerikanische Züge entwickeln können“, geeilt ist. Hiernach sind diese beiden Sonderzüge mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 92,7 und 96,6 km in der Stunde befördert worden, und haben sie daher in dieser Geschwindigkeit nicht nur die Rundreisefahrten des Sonderzuges mit dem Prinzen Heinrich, sondern auch noch den wegen seiner ausserordentlich schnellen Fahrt berühmten „Empire State Express“ zwischen Newyork und Buffalo sehr erheblich übertroffen. Es ist aber wohl unzweifelhaft, dass die beiden Sonderzüge nicht die Hälfte des Gesammtgewichts des prinzlichen Sonderzuges gehabt haben, und dass sie wahrscheinlich auch noch leichter gewesen sind als der „Empire State Express“, und dass sich hieraus auch die von ihnen erreichte ausserordentlich hohe Fahrgeschwindigkeit erklären lassen wird.

W. A. Schulze.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neuregelung des elektrischen Sicherungs- und Telegraphenwesens bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat zur weiteren Ausführung dieser Neuregelung folgendes angeordnet: „Sofern für die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Sicherungs-, Signal- und Telegraphenanlagen auf grossen Bahnhöfen ein besonderer Bahnmeister (Stellwerksbahnmeister) neben dem für die Beaufsichtigung und Unterhaltung aller übrigen Bahnanlagen bestimmten Bahnmeister (Streckenbahnmeister) bestellt wird, ist bei der Regelung der Zuständigkeit beider Bahnmeister davon auszugehen, dass dem Stellwerksbahnmeister innerhalb seines Bezirks die Beaufsichtigung und Unterhaltung aller elektrischen und mechanischen Telegraphen-, Telephon-, Block- und Stellwerksanlagen einschliesslich der Mastsignale, der Vorsignale, Riegelrollen und Antriebe der Weichen, Schienenkontakte und Zeitverschlüsse, Verschlusseinrichtungen von Gleissperren, soweit sie von Stellwerken aus bedient werden, ferner einschliesslich aller Drahtzüge, Spannwerke, Umlenkrollen usw. zuzutheilen ist. Dem Streckenbahnmeister verbleibt die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Weichen einschliesslich der Spitzenverschlüsse, des Weichensignals und der Merkzeichen. Werden von Stellwerken aus Drahtzugschranken bedient, so sind die Weckvorrichtungen durch den Streckenbahnmeister zu beaufsichtigen und zu unterhalten. — Bei dem Neubau und der Auswechselung der Weichen- und Stellwerksanlagen wird im allgemeinen die Thätigkeit des Stellwerksbahnmeisters mit dem Einbau des Weichenantriebes abschliessen, während der Streckenbahnmeister die übrigen Weichen und die Spitzenverschlüsse einzubauen sowie diese und die Weichensignale an den Weichenantrieb anzuschliessen hat. Beide Bahnmeister haben nach Beendigung der Arbeiten sich gemeinsam von dem ordnungsmässigen Zustand und der planmässigen Gangbarkeit der Umstell- und Verschlussvorrichtungen zu überzeugen. — Die nach § 3 (3) der Betriebsordnung täglich dreimal vorzunehmende Untersuchung der Weichen einschliesslich des Weichensignals und der Merkzeichen ist von dem Streckenbahnmeister anzuordnen und zu überwachen. Die Untersuchung der übrigen Signalvorrichtungen ist von dem Stellwerksbahnmeister anzuordnen und zu überwachen. Findet ein Bahnmeister Mängel in dem Dienstbereiche des anderen Bahnmeisters, so hat er diesem auf dem kürzesten Wege entsprechende Mittheilung zu machen und dessen etwa an Ort und Stelle befindlichen Arbeiter zur sofortigen Abhilfe anzuhalten, bei Gefahr im Verzuge selbst einzugreifen; hiervon ist der andere Bahnmeister sofort in Kenntniss zu setzen. — Die Vertretung des Stellwerksbahnmeisters wird, wenn auch sein Bezirk in die Bezirke mehrerer Streckenbahnmeister fällt, in der Regel nur einem Streckenbahnmeister und zwar in der Regel dem des zugehörenden Hauptbahnhofes zuzutheilen sein.“

— **Annahme und Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches und des Maschinenbaufaches bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Zum Zwecke der Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens in der Annahme und Ausbildung der Regierungsbauführer hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unter theilweiser Abänderung des an die Eisenbahndirektionspräsidenten gerichteten Erlasses vom 18. Juni 1901 (Nr. 50 S. 794 Jahrg. 1901 d. Ztg.) hinsichtlich der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und des Maschinenbaufaches in Anlehnung an die für die Regierungsbauführer des Hochbaufaches und des Wasser- und Strassenbaufaches erlassenen Vorschriften bestimmt, dass die Vorsitzenden der königlichen technischen Prüfungsämter in Berlin, Hannover und Aachen von jetzt ab thunlichst bald nach jeder Prüfung die Prüfungsakten der Baubeflissenen, die die erste Hauptprüfung bestanden haben und in den Vorbereitungsdienst für das Eisenbahnbaufach sowie für das Maschinenbaufach bei der Staatseisenbahnverwaltung eintreten wollen, ohne besonderes Anschreiben mit einer Nachweisung, für die ein Muster dem Erlass beigefügt ist, und zwar für jeden Baubeflissenen besonders vorlegen. Von den Baubeflissenen ist gleichzeitig das vorgeschriebene ärztliche Zeugniss einzufordern und beizufügen. In Betreff der Maschinenbaubeflissenen sind die ärztlichen Zeugnisse, soweit sie bereits bei der Annahme als Maschinenbaueleve den Eisenbahndirektionspräsidenten eingereicht sind, von diesen zu erbitten. Ueber die Annahme der Baubeflissenen als Regierungsbauführer wird vom Minister entweder sogleich oder in bestimmten Zeitabschnitten (längstens vierteljährlich) Entscheidung getroffen werden. Die Namen der Baubeflissenen, deren Einstellung erfolgen darf, werden unter Abgabe der ärztlichen Zeugnisse den in Betracht kommenden Eisenbahndirektionspräsidenten mitgetheilt, damit sie die Ernennung zum Regierungsbauführer, die Vereidigung und den Beginn der Ausbildung — vorbehaltlich der Beibringung der im § 26 der Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. Juli 1900 angeführten Zeugnisse usw. — anordnen. Gleichzeitig werden die Baubeflissenen durch den Minister von der Annahme benachrichtigt und angewiesen, die vorgedachten Zeugnisse usw. dem Eisenbahndirektionspräsidenten, der die Ausbildung regeln wird, sofort einzureichen. — Die Baubeflissenen, deren Annahme nicht genehmigt wird, werden davon vom Minister mit dem Hinzufügen benachrichtigt, dass sie die Bezeichnung: „staatlich geprüfter Bauführer“ führen dürfen.

Die Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektionen haben zu Beginn eines jeden Vierteljahres über die in der Ausbildung begriffenen Regierungsbauführer — getrennt für die beiden Fachrichtungen — Nachweisungen einzureichen, damit die Centralverwaltung jederzeit davon unterrichtet ist, in wel-

chem Umfange die Zutheilung von Baubeflissenen zum Zwecke der Ernennung zum Regierungsbauführer und der Zulassung zur Ausbildung angängig ist.

— **Einführung einer verschärften Kontrole der Rückfahrkarten.** Nachdem bereits bei Einführung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten die Bestimmung getroffen worden, dass auf diese Karten die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Gültigkeitsdauer angetreten werden darf, kann die Eisenbahnverwaltung eine Kontrole über den Beginn und die Ausführung der Reise nur noch auf Grund der Datumprägung der Lochzangen ausüben. Da jedoch diese Prägungen nicht immer deutlich genug ausfallen, so ist die Möglichkeit einer wiederholten Benutzung ein und derselben Rücktahrkarte zur Hinfahrt nicht ausgeschlossen. Bereits häufig vorgekommene Betrügereien dieser Art haben daher eine Anzahl von preussischen Eisenbahndirektionen neuerdings veranlasst, eine verschärfte Kontrole der Rückfahrkarten einzuführen und Anordnung dahin zu treffen, dass versuchsweise vom 15. d. Mts. ab bis auf weiteres sämmtliche Rückfahrkarten

Trockenstempel
Lochzeichen der Zielstation
H
R
Lochzeichen der Abgangsstation
Nummer der Fahrkarte

(auch Blankorückfahrkarten) nach ausgeführter Hinfahrt auf der Zielstation vom Bahnsteigschaffner nochmals an auffälliger Stelle durchlocht und auf diese Weise für die Hinreise entwerthet werden. Auf den Strecken ohne Bahnsteigsperre soll die zweite Durchlochung der Rückfahrkarten durch die Zugschaffner auf der der Zielstation vorgelegenen Station ausgeführt werden.

— **Die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** wird nach dem Antrage der Direktion für das Jahr 1901 auf die Stammprioritätsaktien 5 % und auf die Stammaktien 1,5 % Dividende vertheilen.

— **Die Düsseldorfer Gewerbe- und Industrieausstellung** wird dem Vernehmen nach auch von der Eisenbahnabtheilung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschickt werden. In einem besonderen Pavillon werden namentlich die auf die Betriebssicherheit abzielenden Einrichtungen der preussischen Staatsbahnen — z. B. Signalwesen, Blockeinrichtungen und dergl. — sowie die der Gesundheitspflege und dem Krankendienst gewidmeten Gegenstände (z. B. Ausrüstung der Rettungs- und Krankenwagen) theils in Urbildern, theils in Modellen zur Anschauung kommen. Von neuerdings ausgeführten hervorragenden Bauwerken werden Zeichnungen und Schaubilder zur Aufstellung gelangen. Die für die Verwendung auf den Staatsbahnen bestimmten Betriebsmittel neuester Bauart werden zwar nicht von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung selbst, wohl aber von den liefernden Fabriken ausgestellt werden, so dass zu erwarten ist, dass die Düsseldorfer Ausstellung auch vom preussischen Eisenbahnwesen ein seiner Bedeutung entsprechendes Bild gewähren wird. Bekannt und auch in dieser Zeitung s. Zt. besprochen ist, dass die preussische Eisenbahnverwaltung mit erheblichen Mitteln auf dem Gelände der Ausstellung einen besonderen, ausschliesslich diesem Zwecke dienenden Bahnhof erbauen lässt.

— **Tarifvergünstigung für Musterkoffer von Handlungsreisenden.** Das bayerische Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern hat das Gesuch bayerischer Handels- und Gewerbekammern, es möchte auf den bayerischen Staatseisenbahnen für die als Reisegepäck aufgegebenen Musterkoffer von Handlungsreisenden eine 50 prozentige Ermässigung der normalen Gepäckfracht gewährt und auch bei den übrigen deutschen Bahnen auf Einräumung einer ebenmässigen Vergünstigung hingewiesen werden, abschlägig beschieden und einen in ähnlicher Sache ergangenen Bescheid der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen bestätigt. Dieser Bescheid ruht auf der Erwägung, dass eine derartige Sonderbegünstigung für die Angehörigen eines einzelnen Standes gegenüber der Allgemeinheit sich schwerlich rechtfertigen liesse. Dass die anderen deutschen Eisenbahnen, bei denen eine besondere Ermässigung der Gepäckfracht für Musterkoffer ebenfalls nicht bestehe, zur gemeinsamen Schaffung einer solchen Erleichterung die Hand bieten würden, erscheine schon aus dem Grunde fraglich, weil das einmüthige Bestreben der deutschen Bahnen vielmehr darauf abziele, die bestehenden Ausnahmen zu beseitigen.

Das königliche Staatsministerium erachtet diese Erwägungen für zutreffend und sieht sich deshalb zu einer weiteren Verfolgung der Angelegenheit nicht veranlasst.

Die oberbayerische Handels- und Gewerbekammer hatte sich übrigens in ihrer Sitzung vom 10. Dezember 1901 gleichfalls mit der Frage der Ermässigung der Fracht auf Musterkoffer befasst, jedoch bei der Generaldirektion der Staatsbahnen eine allgemeine Herabsetzung des Gepäcktarifs befürwortet. Die Generaldirektion lehnte das Ansuchen ab, da kein dringliches Interesse hierfür anerkannt wurde.

— **Dienst- und Miethwohnungen im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.** Ueber die im Eigenthum der Eisenbahnverwaltung befindlichen Dienstwohngebäude sowie über die an Bedienstete und Arbeiter vermietheten Gebäude gibt der kürzlich erschienene Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten näheren Aufschluss. Abgesehen von den Verwaltungsgebäuden, Bahnwarthäusern und besonders errichteten Bauinspektionsgebäuden waren am 31. März 1901 auf 69 Stationen vorhanden 246 Gebäude (gegen 233 am 31. März 1900) mit 483 Dienstwohnungen (gegen 453 im Vorjahre) und 786 (759) Miethwohnungen. Der gesammte Bauaufwand (einschliesslich Grunderwerb) hat sich auf 8 944 248 (8 434 604) Mark belaufen. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die württembergische Eisenbahnverwaltung der Wohnungsfrage ihre Fürsorge fortgesetzt zuwendet. Auch in den Eisenbahnbaugesetzen der letzten und der laufenden Finanzperiode sind wieder erhebliche Summen für die Errichtung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete und -Arbeiter vorgesehen.

In mustergültiger Weise ist in dieser Beziehung für die Bediensteten der Verkehrsanstalten in Stuttgart gesorgt worden. Dort besteht Mangel an kleinen Privatwohnungen und die Miethzinse für derartige Wohnungen sind besonders hoch. Schon nach dem Gesetz vom 19. Januar 1869 wurden in Stuttgart 200 Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten erbaut. Die 33 Gebäude sind an der Bahnhofstrasse in der Nähe des Bahnhofs gegen den Berg ansteigend in schöner Lage errichtet worden. Zu der Gebäudegruppe gehört eine Badeanstalt mit einer Anzahl Einzelbadkabinetten und einem Schwimmbecken. In einem der Gebäude befindet sich ein Laden des Stuttgarter Spar- und Konsumvereins, ferner eine Kleinkinderschule der Olgakinderpflege. Im Jahre 1900 belief sich der Bauaufwand für diese Gebäudegruppe auf 1 231 765 ℳ. Die Einnahmen betrugen an Miethzinsen 49 323 ℳ, aus der Badeanstalt 2 481 ℳ, an Pachtzinsen, Erlös aus Obst usw. 315 ℳ, zusammen 52 119 ℳ; die Ausgaben für Gebäudeunterhaltung, Steuern, Brandversicherung, Wasser usw. bezifferten sich auf 28 633 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 23 486 ℳ verblieb, der das Anlagekapital mit rund 2,3 % verzinste. Die Höhe der Miethzinse beträgt für Wohnungen von zwei Zimmern mit reichlichem Zubehör durchschnittlich 200 ℳ, für Wohnungen von drei Zimmern durchschnittlich 290 ℳ.

Durch das Gesetz vom 9. Juni 1891 wurde sodann dem rasch wachsenden Bedürfniss nach gesunden und billigen Wohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten entsprechend die Anlage einer weiteren grossen Häuserkolonie auf der Prag im Norden von Stuttgart an der Hauptstrasse nach Ludwigsburg genehmigt. In jeder Finanzperiode wird nach Bewilligung der Mittel eine Anzahl Häuser erstellt. Zur Gewinnung von Plänen für diese Bauten war im Jahre 1892 ein Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebniss in den „Deutschen Konkurrenzen“ Band I Heft 11 und 12 veröffentlicht worden ist. Die Verwaltung liess an der Hand des hierbei gewonnenen Materials ihren Anforderungen entsprechende Pläne ausarbeiten. Zum Bau wurde eine Grundfläche von 9 ha 50 a angekauft. Die Fläche ist in 11 Häuserblocks eingetheilt und bietet Raum für 112 Wohnhäuser mit über 800 Wohnungen, eine Badeanstalt und ein Schulgebäude. Die Eckhäuser werden vierstöckig, die Zwischengebäude dreistöckig erstellt und enthalten Wohnungen von zwei und drei Zimmern. Neben den Zimmern enthält jede Wohnung noch Küche mit Wasserleitung und neuerdings auch Gaskocheinrichtung, Speisekammer, Veranda vor der Küche, ausgenommen im Erdgeschoss, Abort, Keller, Holzlege und eine bis zwei Dachkammern. Jede Wohnung ist gegen das Treppenhaus abgeschlossen. Je neun bis zehn Wohnungen haben eine gemeinschaftliche Waschküche in besonderem Hintergebäude. In einzelnen Eckhäusern sind Verkaufsläden

eingerichtet. Den Wohnungsinhabern werden, soweit möglich, kleine Gemüsegärten beim Hause mit etwa 9 qm zugetheilt. Der jährliche Miethzins beträgt für Wohnungen von zwei Zimmern 204—264 ℳ, für solche von drei Zimmern 300—384 ℳ jährlich. Der Bauaufwand der am Schluss des Etatsjahres 1900 bewohnten 42 Gebäude hat 2 527 332 ℳ betragen. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1900 an Miethzinsen 81 140 ℳ, an Pachtzinsen aus noch nicht bebauten Flächen 701 ℳ, zusammen 81 841 ℳ; die Ausgaben betrugen für Gebäudeunterhaltung, Steuern, Brandversicherung 16 954 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 64 887 ℳ ergab, durch welche Summe das Anlagekapital zu 2,567 % verzinst wurde. Das von der Eisenbahnverwaltung erbaute freundliche und zweckmässige Kinderschulgebäude inmitten der Häuserkolonie, in dem auch evangelische und katholische Gottesdienste abgehalten werden, wird in kurzer Zeit seiner Bestimmung vollständig übergeben werden.

Die Nachfrage nach den Wohnungen ist eine sehr lebhafte, was bei dem mässig gehaltenen Miethzins und der guten Ausstattung der Wohnungen begreiflich erscheint.

— Ueber die **Fahrgeschwindigkeit auf deutschen Eisenbahnen** bringt die in Berlin erscheinende neue Zeitschrift „Die Welt auf Reisen“ in Nr. 5 von W. A. Schulze, einem sehr geschätzten Mitarbeiter auch unserer Zeitung, einen Aufsatz, dem wir die nachfolgenden Angaben über die längeren deutschen Eisenbahnstrecken, die von den schnellsten Zügen zur Zeit mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 70 km und darüber in der Stunde befahren werden, entnehmen. In vorderster Reihe steht als schnellster Zug der zweiklassige D-Zug Nr. 5 von Hamburg nach Wittenberge (159 km), ab Hamburg 12.51 an Wittenberge 2.44, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,4 km, und von Wittenberge nach Berlin (126,8 km), ab Wittenberge 2 48 an Berlin 4.19, mit einer Geschwindigkeit von 83,6 km in der Stunde. Sodann folgen mit Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde von

- 80,8 km ein zweiklassiger D-Zug Berlin-Halle (161,6 km) ab Berlin 11.05, Fahrzeit 2 Std.,
- 80,3 „ ein zweiklassiger D-Zug Freiburg-Offenburg (62,9 km), ab Freiburg 10.47, Fahrzeit 47 Min.,
- 79,5 „ ein einklassiger Luxuszug Frankfurt (Oder)-Sommerfeld (75,5 km), ab Frankfurt 9.15, Fahrzeit 57 Min.,
- 79,1 „ ein zweiklassiger D-Zug Stendal-Hannover (150,3 km), ab Stendal 10.43, Fahrzeit 1 Std. 54 Min.,
- 78,5 „ ein einklassiger Luxuszug Berlin-Leipzig (172,7 km), ab Berlin 10.00, Fahrzeit 2 St. 12 Min.,
- 78,2 „ ein zweiklassiger D-Zug Berlin-Bitterfeld (131,6 km), ab Berlin 7.40, Fahrzeit 1 Std. 41 Min.,
- 77,5 „ ein zweiklassiger D-Zug Mannheim - Karlsruhe (60,7 km), ab Mannheim 4.42, Fahrzeit 47 Min.,
- 77,2 „ ein einklassiger Luxuszug Bielefeld - Dortmund (97,8 km), ab Bielefeld 4.52, Fahrzeit 1 Std. 16 Min.,
- 77,2 „ ein einklassiger Luxuszug Berlin - Frankfurt a/O. (81,2 km), ab Berlin 8.10, Fahrzeit 1 Std. 3 Min.,
- 76,9 „ ein einklassiger Luxuszug Sommerfeld - Liegnitz (107,7 km), ab Sommerfeld 10.17, Fahrzeit 1 Std. 24 Min.,
- 76,9 „ ein zweiklassiger D-Zug Colmar-Strassburg (65,4 km), ab Colmar 11.05, Fahrzeit 51 Min.,
- 76,7 „ ein zweiklassiger D-Zug Bremen-Harburg (103,6 km), ab Bremen 3.19, Fahrzeit 1 Std. 21 Min.,
- 76,3 „ ein zweiklassiger D-Zug Osnabrück-Bremen (122,1 km), ab Osnabrück 1.36, Fahrzeit 1 Std. 36 Min.,
- 75,6 „ ein dreiklassiger Schnellzug Magdeburg - Brandenburg (80,6 km), ab Magdeburg 6.51, Fahrzeit 1 Std. 4 Min.,
- 75,6 „ ein dreiklassiger Schnellzug Falkenberg - Berlin (112,2 km), ab Falkenberg 8,46, Fahrzeit 1 Std. 29 Min.,
- 74,7 „ ein zweiklassiger D-Zug Karlsruhe - Offenburg (72.2 km), ab Karlsruhe 5.36, Fahrzeit 58 Min.,
- 74,7 „ ein einklassiger Luxuszug München - Regensburg (138,1 km), ab München 11.00, Fahrzeit 1 Std. 51 Min.,
- 74,2 „ ein zweiklassiger D-Zug Freiburg - Basel (61,8 km), ab Freiburg 7.32, Fahrzeit 50 Min.,
- 74,1 „ ein dreiklassiger Schnellzug Braunschweig-Magdeburg (86,4 km), ab Braunschweig 5.33, Fahrzeit 1 Std. 10 Min.,
- 73,1 „ ein dreiklassiger D-Zug Berlin-Landsberg (129,1 km), ab Berlin 7.30, Fahrzeit 1 Std. 46 Min.,
- 73,0 „ ein einklassiger Luxuszug Bielefeld-Hamm (109,5 km), ab Bielefeld 3.12, Fahrzeit 1. Std. 30 Min.,
- 72,6 „ ein dreiklassiger Schnellzug Dobrilugk - Berlin (102,9 km), ab Dobrilugk 11.23, Fahrzeit 1 Std. 25 Min.,
- 72,4 „ ein einklassiger Luxuszug Posen-Thorn (141,1 km), ab Posen 1.08, Fahrzeit 1 Std. 57 Min.,
- 71,5 „ ein einklassiger Luxuszug Halle-Erfurt (108,5 km), ab Halle 5.31, Fahrzeit 1 Std. 31 Min.,
- 71,5 „ ein einklassiger Luxuszug München - Kufstein (98,9 km), ab München 8.41, Fahrzeit 1 Std. 23 Min.,
- 70,2 km ein zweiklassiger D-Zug Mainz-Mannheim (76 km), ab Mainz 3.33, Fahrzeit 1 Std. 5 Min.,
- 70,1 „ ein zweiklassiger D-Zug München-Nürnberg (198,7 km), ab München 8.00, Fahrzeit 2 Std. 50 Min., und
- 70,0 „ ein dreiklassiger Schnellzug Darmstadt-Heidelberg (60,7 km), ab Darmstadt 10.42, Fahrzeit 52 Min.

Auf allen übrigen deutschen Bahnstrecken werden von keinem Zuge Durchschnittsgeschwindigkeiten von 70 km in der Stunde erreicht. Es ist indess zu bemerken, dass die Zahl aller Züge, die in Deutschland mit einer so hohen Geschwindigkeit gefahren werden, sich wesentlich höher stellt als die obige Zusammenstellung ergibt, da darin bei den bezeichneten einzelnen Bahnstrecken immer nur je der schnellste Zug aufgeführt ist. So werden z. B. auf der Strecke Berlin-Halle ausser dem D-Zuge, ab Berlin 11.05, mit 80,8 km Stundengeschwindigkeit, hin und zurück noch 8 Züge und auf der Strecke Stendal-Hannover ausser dem D-Zuge, ab Stendal 10.43, mit 79,1 km Stundengeschwindigkeit, hin und zurück noch 7 Züge mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von mehr als 70 km in der Stunde gefahren.

— **Ueber den Sammelladungsverkehr** äussert sich der Jahresbericht der Handelskammer zu Mannheim für 1901, Theil I folgendermaassen: „Unser Sammelladungsverkehr konnte sich dank dem Zusammenschluss der Geschäfte der Mannheim-Rheinauer Transportgesellschaft mit dem unserigen auf seine frühere Höhe, soweit dies nach dem Stückgutstaffeltarif überhaupt noch möglich war, wieder aufschwingen.“ Hieran wird die Hoffnung geknüpft, dass sich dieser günstige Zustand auch weiter erhalten werde, falls nur der Handelsstand dem gedachten Verkehr auch ferner sein Interesse zuwende.

— **Geheimer Baurath Lüken †.** Am 22. d. Mts. verschied in Stettin nach längerem schweren Leiden der Geheime Baurath Günther Lüken, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Lüken war am 29. Mai 1841 zu Rhaude im Grossherzogthum Oldenburg geboren. Nach Besuch des Gymnasiums in Jever studirte er in den Jahren 1861—1865 an den polytechnischen Schulen in Zürich und Hannover Ingeniörbaufach und bestand nach vorangegangener praktischer Thätigkeit bei den oldenburgischen Staatsbahnen und beim Bau der Eifelbahn am 9. Januar 1872 die oldenburgische Staatsprüfung für den Wege- und Wasserbau „mit Auszeichnung“.

Nach abgelegter Prüfung war Lüken bei der rheinischen Eisenbahn als Sektionsingeniör und Abtheilungsbaumeister bis zur Verstaatlichung dieser Bahn beschäftigt. Nach Uebernahme in den Staatsdienst der königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinisch) in Köln überwiesen, wurde er am 29. März 1883 zum königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt. Mit dem 1. Januar 1883 erfolgte seine Versetzung zum Betriebsamt (Stettin-Stralsund). Gelegentlich der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden am 1. April 1895 wurde er zum Mitgliede der königlichen Eisenbahndirektion Stettin ernannt, bei der er zunächst ein bautechnisches Streckendezernat und seit dem 1. April 1898 ein betriebstechnisches Dezernat bearbeitete.

Am 9. November 1891 erfolgte seine Ernennung zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse, unterm 11. Februar 1901 wurde ihm der Charakter als Geheimer Baurath Allerhöchst verliehen.

Lüken war ein durch hervorragende Tüchtigkeit und reiche Erfahrung, gepaart mit unermüdlichem Fleiss und grosser Thatkraft ausgezeichneter Beamter. Sein liebenswürdiges Wesen machte ihn bei allen Mitbeamten und Untergebenen in hohem Maasse beliebt.

Im Anzeigentheil dieser Zeitung widmen der Präsident, die Mitglieder und die Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion Stettin dem Verstorbenen einen warmen Nachruf.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurath Richter von Speldorf nach Schneidemühl als Vorstand der Maschineninspektion 1 daselbst versetzt.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist dem Baurath Oehme, Vorstand des elektrotechnischen Büros, die Stelle eines technischen Hilfsarbeiters bei der Generaldirektion, unter gleichzeitiger Weiterführung der Vorstandsgeschäfte des elektrotechnischen Büros, übertragen worden. — Der Bauinspektor in Wartegeld Schramm ist bei der Betriebsdirektion Zwickau wieder in den Dienst getreten. — Dem Regierungsbaumeister Pokorny ist die Leitung des Baubüros Dresden-Neustadt I übertragen. — Versetzt sind die Regierungsbaumeister Benndorf, bei der Maschineninspektion Chemnitz, zum Betriebsmaschinenbüro, Hallenberg, beim Betriebsmaschinenbüro, zur Maschineninspektion Chemnitz, und Colberg, bei der Bauinspektion Dresden-A., zur Betriebsdirektion Dresden-Altstadt.

Bei den badischen Staatseisenbahnen ist der Bahnbauinspektor, Baurath Otto Straub in Eberbach zur Generaldirektion und der Bahnbauinspektor Walther Schwarzmann bei der Generaldirektion nach Eberbach versetzt.

Oesterreich.

Entscheidung über die Angebote für den Bau des Wocheiner Tunnels (vergl. Nr. 23 S. 375 d. Ztg.). Die Eisenbahnbaudirektion hat sich dahin entschieden, dass die Bauausschreibung zurückgezogen werde, da sämmtliche Angebote nach den vorgenommenen Berechnungen zu hohe Einheitspreise enthalten. Bei der Ausschreibung sowohl für den Wocheiner als auch für den Karawankentunnel wurde von dem bisherigen System der Angabe von Einheitspreisen Abstand genommen und den Unternehmern anheimgestellt, selbst Preise nach ihrem eigenen Ermessen anzubieten. So kam es, dass sich verhältnissmässig grosse Preisunterschiede zwischen den einzelnen Angeboten ergaben. Es besteht die Absicht, das Ergebniss der Angebote für den Bau des Karawankentunnels abzuwarten, ehe eine Entscheidung rücksichtlich des Wocheiner Tunnels getroffen wird. Wenn die Durchführung der Bauten für den Karawankentunnel gesichert ist, wird erst endgültig entschieden werden, ob die Wocheiner Bauten an eine Firma vergeben werden, was dann möglicherweise im Zusammenhange mit der Vergebung des Karawankentunnelbaues erfolgen könnte, oder ob der Bau von der Regierung selbst durchgeführt werden wird.

— **Erhöhung der Staatsgarantie für Lokalbahnen.** Dieser Tage wurde eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Ybbsthalbahn abgehalten. Nach dem vom Verwaltungsrath erstatteten Bericht ist die Regierung auf Grund des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1901 ermächtigt, der Ybbsthalbahn — mit Rücksicht auf die insbesondere durch Hochwasserschäden eingetretenen Mehrerfordernisse an Baukapital — für die zur Deckung dieses Erfordernisses neu auszugebenden Prioritätsobligationen im Nennbetrage von 1570000 Kr. die Garantie für die 4prozentige Verzinsung und planmässige Tilgung des erwähnten Betrages zu übernehmen und die der genannten Bahn bisher gewährte Staatsgarantie entsprechend zu erhöhen. Gleichwie der Ybbsthalbahn hat die Regierung auch den Eisenbahen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan eine Erhöhung der Staatsgarantie für die 4prozentige Verzinsung und planmässige Tilgung von neu auszugebenden Prioritätsobligationen im Nennbetrage von 1570000 Kr. gewährt. Die Generalversammlung ermächtigte in beiden Fällen den Verwaltungsrath, die erforderlichen Maassnahmen zur Durchführung dieser Bestimmung zu treffen.

— **Investitionsanleihe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Bereits zu Ende des Jahres 1900 ist die Verwaltung dieser Bahn an die Regierung mit dem Ersuchen um Genehmigung einer neuen Investitionsanleihe herangetreten. Inzwischen hat die vorjährige Generalversammlung der Verwaltung die Ermächtigung zur Aufnahme eines Investitionsanlehens im Höchstbetrage von 60000000 Kr. ertheilt. Thatsächlich hat sich auch schon die Nothwendigkeit ergeben, die laufenden Einnahmen für Investitionen heranzuziehen. Demgemäss ist die Frage der Aufnahme einer neuen Investitionsanleihe dringlich geworden. Die Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und der Regierung wurden vor kurzem wieder aufgenommen und die Entscheidung der Regierung dürfte alsbald zu gewärtigen sein.

— **„Ein internationaler Mustertarif.“** Unter dieser Ueberschrift weist Dr. Robert Chr. Spitzer in der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ auf die grossen Unzuträglichkeiten hin, die für den Nichtfachmann durch die überaus verschiedenartige Einrichtung der einzelnen Verbandstarife entstehen. Jeder einzelne Verbandstarif besitze seine besondere Zusammenstellung und Eintheilung, die sich regelmässig dem Tarife der betr. „geschäftsführenden Verwaltung“ anschliesse, beim Gebrauch aber eines eingehenden Studiums bedürfe. Dazu sei jedoch wohl der gut eingearbeitete Fachmann, nicht aber jeder Laie imstande. Um dem Uebel entgegen zu arbeiten, bedürfe es daher nicht sowohl eines „Mustertarifs“ — d. h. eines Tarifs, wie er nicht besser gemacht werden könne — als eines „Tarifmusters“, d. h. eines einheitlichen Grundrisses, dessen Anordnung und Eintheilung für die internationalen Güterverkehre maassgebend sein müsse. Zwar werde es schwer sein, auch die auf eigenartigen Verhältnissen beruhenden Tarife für den Güterverkehr mit Russland und Rumänien in dieselbe Form zu kleiden, doch könnten jedenfalls alle Gütertarife für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland, den Niederlanden und Belgien, für welche sämmtlich derselbe Tariftheil I maassgebend sei, auch nach einem einheitlichen Muster eingerichtet werden. Die gegenwärtig bestehenden Schwierigkeiten erläutert der Verfasser in recht wirkungsvoller Weise an einem Beispiele, indem er die Ermittelung der Fracht für eine Wagenladung Schafwolle von Iglau nach Halle und von Iglau nach Leipzig einander gegenüber stellt. Halle verkehrt mit Oesterreich-Ungarn im westdeutschen und Leipzig im sächsischen Verbande, und die Anordnung der hierfür maassgebenden Tarife ist allerdings eine so wesentlich verschiedene, dass das Herausfinden der richtigen Frachtsätze eine sehr schwierige, jedenfalls sehr zeitraubende Aufgabe ist. — Uebrigens sei — so schliesst der Aufsatz — der mit grösster Umsicht und Sachkenntniss ausgearbeitete neue Tarif für die direkten Güterverkehre der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Bahnen in hervorragendem Grade geeignet, um auch als Muster für die Auslandstarife zu dienen.

Uebrige europäische Länder.

— **Wagenbeschaffung für die belgischen Staatsbahnen.** Laut „Indépendance belge“ hat die belgische Staatsbahnverwaltung 800 mit allen Bequemlichkeiten versehene Wagen bestellt, welche zum Dienst der „reservirten Abtheile“ („reservés“) verwendet werden sollen. Diese sind bekanntlich dazu bestimmt, die I. Klasse zu ersetzen.

— **Kohlenpreise der belgischen Staatsbahnen.** Bei der Zutheilung von Kohlenlieferungen für die belgischen Staatsbahnen am 25. d. Mts. stellte es sich, wie die „Berl. N. Nachr.“ aus Lüttich melden, heraus, dass der Preis von Kohlen unverändert geblieben ist, mit Ausnahme von Würfelkohlen, deren Preis um 1,5 Fr., und von Presskohlen, deren Preis um 1 Fr. gesunken ist. Auch in Charleroi konnte man feststellen, dass der Preis derselbe geblieben. Englische und französische Firmen machten Lieferungsangebote, jedoch zu höheren Preisen als die belgischen Bieter.

— **Wahrnehmung der Interessen von Handel und Industrie bei den Eisenbahnen in Frankreich.** Zur Zeit wird wegen der Vertretung der Verkehrsinteressen bei den französischen Eisenbahnen ein grosser Apparat in Scene gesetzt. Ein aus den hervorragendsten Männern in Handel und Industrie bestehender Ausschuss hatte die Berufung eines Kongresses unternommen, auf welchem alsbald nach der Schaffung einer Direktion des Handelsdienstes der Eisenbahnen (direction du service commercial des chemins de fer) beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten die seit langer Zeit durch die Handelskammern und Syndikate geforderten Reformen erörtert werden sollen, die von den Eisenbahngesellschaften zu verlangen sind. Dieser Kongress wurde am 21. d. Mts. in Paris unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dem der Handelsminister Millerand zur Seite stand, eröffnet. Alfred Picard, Vorsitzender des Berathungsausschusses der Eisenbahnen, G. Villain, Leiter der Handelskontrole der Eisenbahnen, und etwa 300 Interessenten nahmen theil. Der Präsident des Kongresses, Pinard, eröffnete die Sitzung mit einer Rede, in welcher er den Ministern für die Uebernahme des Patronats dankte und erklärte, das dem Kongresse zu unterbreitende Programm sei in der Mehrzahl der Punkte sehr wohl zu verwirklichen, „namentlich wenn die Eisenbahngesellschaften mit ihren Traditionen des Partikularismus und Bürokratismus brechen und auf einen neuen Geist des Liberalismus zusteuern wollten“. Im einzelnen hob Pinard hervor: Vor allem bilden die Fragen der Beförderungsfristen, die Ablieferung und Abholung der Waaren den Gegenstand zahlreicher Beschwerden der Handelskammern und der Berufssyndikate. Die Lösung hänge augenscheinlich und enge mit einer verständigen Ausnutzung des Materials der Eisenbahngesellschaften zusammen, aber man hoffe, in diesem Punkte verhältnissmässig leicht zu einer Verständigung zu kommen; ferner gehörten hierher die Fragen der Verantwortlichkeiten, Verluste, Beschädigungen, betreffs welcher es Pflicht sei, die übertriebenen Anforderungen gewisser Kläger zu bekämpfen, deren Machenschaften dem Handel wie den Eisenbahngesellschaften selbst gleich schädlich seien; die Nebenkosten, auf deren Revision der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Rundschreiben vom 8. November 1901 die Aufmerksamkeit des Berathungsausschusses der Eisenbahnen lenkte; die Postpackete, welche von der Post nur den Namen haben und betreffs deren es aller Billigkeit entspräche, sie der Verwaltungsgerichtsbarkeit zu entziehen und dem gemeinen Recht zu unterstellen, und damit den schreienden Missbräuchen abzuhelfen, welche bisher diesem besonderen Beförderungszweig anhaften; die allgemeine Klassifikation vom vorigen Dezember, deren Bezeichnungen einer genaueren und handelsmässigeren Vereinfachung fähig erscheinen; endlich die ungenauen Inhaltsangaben, deren gegen-

wärtige Beordnung auf nichts weniger herauskomme, als darauf, die gutgläubigen Absender in einen verhärteten Betrüger umzuwandeln. Nach dieser Rede beglückwünschte Minister Baudin die Veranstalter des Kongresses zu den von ihnen ergriffenen Schritten, welche den Willen des Handels beweisen, seine Interessen gewahrt zu sehen. Ein solcher Anstoss könne ihm nur gefallen und ihn in seinen eigenen Bestrebungen unterstützen. Der Minister verlange nichts besseres, als die Bedürfnisse von Handel und Verkehr, denen die Eisenbahnen dienen müssten, richtig kennen zu lernen. In diesem Sinne habe er den Dienst der Handelskontrole umgestaltet, die Aenderung der Nebenkosten veranlasst und die Verminderung der Beförderungsfristen eingeleitet. Die Rede des Ministers fand vielen Beifall.

— **Die Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen.** Der am 20. d. Mts. auf der Pariser Arbeitsbörse abgehaltene 13. Kongress des „nationalen Syndikats der Eisenbahnarbeiter Frankreichs und der Kolonien“, dessen Sekretär Guérard ist, war von 52 Vertretern besucht, welche nach dem ausgegebenen Bericht 71 Gruppen und Untergruppen und insgesammt 36 000 Angestellte und Arbeiter vertraten. Der Kongress beschäftigte sich mit dem Gesetz Berteaux-Bourrat, welches die Arbeitsbedingungen verbessert, namentlich für Lokomotivführer usw. einen zehnstündigen Höchstarbeitstag einführt, ferner 14 tägigen Urlaub für Eisenbahnangestellte, Ruhegehalt für alle Angestellten nach 20 Jahren usw. Schon in der Abgeordnetenkammer, deren Mehrheit diesen aus dem Hause hervorgegangenen Entwurf gegen die Verwahrung des Finanzministers — der Eisenbahnminister verhielt sich etwas widersprechend — annahm, wurde die ganze Sache als Wahlmache, praktisch unausführbar und vom Senat hoffentlich wieder zu beseitigen bezeichnet. In einem Artikel der „Revue des deux Mondes“ hatte Herr Noblemaire, Vorsitzender des Syndikats der Eisenbahngesellschaften, die Mehrlasten, welche den letzteren durch dies Gesetz auferlegt werden würden, auf über 100 000 000 Franken geschätzt. Der Verwaltungsrath des Syndikats der Eisenbahnarbeiter dagegen gibt, indem er Artikel für Artikel den Kostenzuwachs berechnet, diesen nur mit 27 832 529 Fr. an; er meint, die Gesellschaften könnten sich dieses Opfer auferlegen, „um ein besser behandeltes und dienstwilligeres Personal zu bekommen, was ihren eigenen Interessen und denen des Publikums entspräche“. Der Kongress der Eisenbahnarbeiter nahm nun gegen eine geringe Minderheit eine Resolution an, welche den die Vorlage sehr abschwächenden Kommissionsbericht des Senats in Grund und Boden verdammt und ausspricht, dass die Wohlthaten der loi Berteaux einstimmig von allen Eisenbahnangestellten gefordert würden; wenn der Senat, wie wahrscheinlich, das Gesetz verwerfe, dann solle ein neuer Eisenbahnarbeiterkongress berufen werden, um die nöthigen Schritte gegen den reaktionären, nicht aus dem allgemeinen Stimmrecht hervorgegangenen Senat zu thun.

— **Das grosse Wasserbauprogramm in Frankreich.** Der Ausführungsausschuss für die Verbesserung der Schiffahrtswege hat unter dem Vorsitz des Herrn Fumouze in der Pariser Handelskammer eine Sitzung abgehalten und einstimmig beschlossen, bei dem gegenwärtig mit der Sache betrauten Staatsausschuss wegen der hohen Dringlichkeit dieses nationalen Werkes vorstellig zu werden, das die Kammer mit einer Mehrheit von 432 Stimmen beschlossen hat und das bekanntlich gegen 700 000 000 Fr. für den Bau von Kanälen, für die Schiffbarmachung von Flüssen und für Hafenbauten auswirft.

— **Eisenbahnbau in der Schweiz.** Im Jahre 1901 befanden sich in der Schweiz insgesammt 32 Bahnlinien im Bau, gegen 30 in den beiden vorangegangen Jahren. Zu den Ende 1900 unvollendet gebliebenen Linien kamen im Laufe des Jahres zwölf neue hinzu.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrath genehmigte die Wahl des Herrn Surbeck zum Vorstand des statistischen Büros der Bundesbahnen und die des Herrn Dr. Wullschlegel in Basel zum Vorstand des Rechtsbüros des Kreises III; ferner den Kredit von 880 000 Fr. für das neue Verwaltungsgebäude in Bern und einen Kredit für Anschaffung von zwölf neuen Lokomotiven; sodann den Vertrag über Lieferung von Saarkohlen in den Jahren 1903 bis 1905; die Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne und eine Reihe von Dienstvorschriften usw. Eine Anfrage wegen des baulichen Zustandes des Hauensteintunnels beantwortete der Vorsteher des Baudepartements in durchaus beruhigendem Sinne. Die in der Presse geäusserten Befürchtungen über angebliche Gefährdung der Betriebssicherheit entbehrten jeder Begründung. Im Anfang hätten wohl schlechte Gesteinsschichten stellenweise Formveränderungen des Tunnels verursacht, seit 30 Jahren seien aber keine beunruhigenden Erscheinungen mehr zu Tage getreten. Wie bei jedem Bauwerk, müssten auch beim Hauensteintunnel von Zeit zu Zeit Erneuerungen gemacht werden.

— **Juradurchstich.** Nach schweizerischen Mittheilungen ist zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Jura-Simplonbahn eine Vereinbarung getroffen zur Ausführung des verbesserten Juraüberganges mittelst Durchstichs des Mont d'Or und Erstellung der direkten Linie von St. La Joux (statt Frasne) nach Vallorbe.

— **Albulatunnel.** Nach schweizerischen Blättern erwartet man den Durchlag des Albulatunnels Ende Mai oder Anfang Juni d. J. Im Engadin bereitet man sich schon auf eine entsprechende Feier vor.

— **Bodensee-Toggenburgbahn.** Von einer Gruppe erster schweizerischer Banken unter Führung der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich ist dem Eisenbahnbauunternehmen ein Angebot auf Uebernahme einer 3,5 prozentigen Anleihe von 10 000 000 Fr. für den Bau der Linie Romanshorn-St. Gallen-Wattwyl zugegangen.

— **Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen** lassen sich günstig an. Die Verkehrseinnahmen im Februar d. J. betrugen 3 137 000 Fr. gegen 2 961 280 Fr. im Februar 1901. Der Ueberschuss der Betriebseinnahme in den beiden ersten Jahresmonaten beträgt 1 740 000 Fr. gegen 1 318 442 Franken im Vorjahre.

— **Ueber die Eisenbahn Piräus - Athen - Larissa** wird der „Köln. Ztg.“ aus Athen geschrieben: Dieses Schmerzenskind wird endlich im Jahre 1902 das Licht der Welt erblicken, hoffentlich als ein recht lebensfähiges Wesen. Die griechische Eisenbahngesellschaft Piräus-Athen-Larissa wird ihren Sitz in Athen haben. So wird denn nun endlich der heisse Wunsch, die Hauptstadt mit der reichsten Provinz des Landes, mit Thessalien, verbunden zu sehen, in nicht zu langer Zeit erfüllt werden, während heute die reichen Erzeugnisse Thessaliens erst mit den Bahnen nach Volos gebracht werden und von dort zu Schiff nach dem Piräus gehen müssen. Hoffentlich erreicht die Gesellschaft dann auch den Anschluss an die türkischen Bahnen, so dass direkte Züge Berlin-Wien-Athen-Piräus gehen können. Schritte zur Verbindung des griechischen mit dem türkischen Eisenbahnnetze sind bereits vom König gethan worden. Dann wird die Post um einige Tage früher befördert werden, und mancher Reisende, der wegen der Seereise Griechenland noch nicht besucht hat, wird sich dazu entschliessen, wenn er den ganzen Weg mit der Bahn machen kann. Griechenland, dessen Bewohner heute von dem übrigen Europa abgeschlossen sind und das nur auf dem Seewege zu erreichen ist, würde durch diese Bahn mit dem übrigen Europa verbunden werden, und das Eintreffen von Nachrichten wird dann nicht mehr von den Launen des Dreizackschwingers abhängen.

Fremde Welttheile.

— **Mekkabahn.** Wie der „Hamb. Korr.“ meldet, hat die Pforte die Botschaften in Berlin, Paris und Rom beauftragt, je drei Ingeniöre für den Bau der Mekkabahn anzunehmen. Die Kommission für diesen Bahnbau, die unter dem Vorsitz des Sultans und dem Vizepräsidium des Marineministers steht und im Yildiz tagt, hat an alle Valis die dringende Aufforderung gerichtet, neue Geldsammlungen einzuleiten. Vier Valis, deren Vilajets bisher die grössten Summen einlieferten, erhielten die goldene Mekkabahnmedaille.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Hinterindien und Südchina.** Dem Vizekönig von Indien, Lord Kurzon, ist bei seiner kürzlichen Anwesenheit in Burmah, wie „Engineering“ mittheilt, auch der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen der Mandalay-Lashiobahn und Yünnan vorgelegt worden, doch hat er eine Unterstützung dieses Projektes mit einer gewissen Schroffheit abgelehnt. Das genannte Blatt findet es nun zwar sehr gerechtfertigt, wenn die kaiserlich indische Regierung die ihr für Bahnbauzwecke zu Gebote stehenden Mittel in erster Linie zu Bauten innerhalb der Grenzen ihres Gebietes verwendet. Gleichwohl kann es sein Bedauern darüber nicht unterdrücken, dass den Franzosen auf diese Weise in Südchina die unbedingte Vorhand gelassen wird, da diese jetzt mit aller Thatkraft bemüht sind, den Handel der südchinesischen Gebiete nach ihren Provinzen abzulenken. Zwar sei die neue Bahn von Haiphong über Laokai nach Yünnan, deren wir in Nr. 75 S. 1155 Jahrg. 1901 d. Ztg. erwähnten, noch nicht in Angriff genommen, doch habe sich eine Gesellschaft für deren Ausbau jetzt endgültig gebildet, und die leitenden Finanzkreise, welche das Unter-

nehmen anfangs mit Misstrauen betrachteten, seien dafür gewonnen und günstig gestimmt, seit sich die Regierung der Kolonie Tongkin habe bereit finden lassen, günstige Bedingungen zu bewilligen. Die zwischen der Regierung von Tongkin und der Eisenbahngesellschaft getroffenen Vereinbarungen sind in kurzem folgende. Die Bahn erhält eine Spurweite von 1 m. Die erste Strecke bis Laokai wird von der Gesellschaft für Rechnung der Regierung, die Strecke von Laokai bis Yünnanfu auf ihre eigenen Kosten erbaut, jedoch erhält sie den Betrieb auch auf der ersteren Strecke für 75 Jahre. Nach Ablauf dieser Zeit fällt die Bahn der Regierung anheim, die das rollende Material gegen Ersatz des Werthes übernimmt. Die Bauzeit ist auf sieben Jahre festgesetzt. Nach dem Berichte des englischen Konsuls in Isumao, welchem „Engineering“ diese Angaben entnimmt, enthalten aber die Konzessionsbedingungen noch einen sehr beachtenswerthen Punkt, nämlich die Bestimmung, dass die Bergwerkserzeugnisse der Provinz Yünnan, als Eisen, Kohlen, Zinn usw., zu einem ermässigten Frachtsatze von 13 D. für die Tonne von Yünnanfu bis Haiphong gefahren werden müssen. Dies lasse unzweideutig erkennen, dass es in erster Linie auf eine Aufschliessung der in Yünnan lagernden werthvollen Bodenschätze abgesehen sei und zwar zu Gunsten französischer Unternehmer. Demgegenüber weist der gedachte Konsulatsbericht darauf hin, dass auch diese Verkehrserweiterung dem Handel von Hongkong zu Gute komme. Doch hält „Engineering“ diesen Hinweis für wenig tröstlich angesichts der Thatsache, dass die französische Kolonialpolitik eine sehr engherzige und überall stets bestrebt sei, den Handel nach Möglichkeit in französischen Händen zu erhalten.

— **Usambarabahn.** Nach einem beim amtlichen Kolonialblatt eingegangenen Telegramm hat die Bauspitze der Usambarabahn anfangs März Korogwe erreicht. Die Eröffnung des Betriebes bis dahin war für den 15. d. Mts. in Aussicht genommen.

— **Eisenbahnexpedition nach Togo.** Die vom kolonialwirthschaftlichen Komitee der deutschen Kolonialgesellschaft entsandte Eisenbahnexpedition trat am 10. Januar d. J. die Ausreise nach Togo an. Die Ausführung der Trassirungsarbeiten der Eisenbahnlinie Lome-Misahöhe hat das Komitee der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg übertragen. Diese Firma führt z. Zt. den Bau einer Landungsbrücke in Lome und die Vorarbeiten für eine Küstenbahn Lome-Kleinpopo im Auftrage der Regierung aus. Die Vorarbeiten für die Bahn nach Misahöhe sind in erster Linie für eine Spurweite von 75 cm auszuführen, daneben sollen aber auch die bei einer Spurweite von 100 cm entstehenden Kosten festgestellt werden. Pläne und Kostenanschläge sind bis zum 1. April 1903 an das Komitee in Berlin abzuliefern.

— **Die äthiopische Eisenbahn.** Leider muss immer von neuem Frankreich als Beispiel hingestellt werden, wie es, im Sinne einer verständigen und weitsichtigen Kolonialpolitik, ganz andere Opfer für den Eisenbahnbau in seinen Kolonien bringt, als das Deutsche Reich, welches in dieser Beziehung so wenig thut. Durch Gesetz vom 19. Dezember 1900 hat das französische Mutterland allein die Lasten aus den Fehlbeträgen der algerischen Eisenbahnen zu tragen; in den letzten beiden Jahren hat das Mutterland die Garantie für 200 000 000 Fr. Eisenbahnbauten in Tongking und für 60 000 000 Fr. auf Madagaskar übernommen. Und jetzt, sobald die durch französische Privatunternehmung gebaute äthiopische Bahn im französischen Somaliland irgendwie unter englischen Einfluss zu kommen droht, greift sofort der französische Staat mit seinen Mitteln ein. In der Kammer ist der Kommissionsbericht vertheilt worden, welcher den am 6. Februar d. J. mit der äthiopischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag billigt. Danach soll dieser französisch-äthiopischen Bahn möglichst das Monopol zur Erschliessung Aethiopiens gewahrt werden, ohne ausdrückliche Erlaubniss der französischen Regierung darf an der Linie keine Aenderung vorgenommen und keine Abzweigung zugelassen werden. Die englischerseits geplante Zweiglinie nach Zeilo wird dadurch unmöglich. Alle Mitglieder des Verwaltungsraths müssen Franzosen sein, der Direktor bedarf der Bestätigung der französischen Regierung; ohne deren Genehmigung darf keine Statutenänderung vorgenommen werden usw. Dagegen erhält die Bahn eine jährliche Staatsbeihilfe von 500 000 Franken 50 Jahre lang. Das ist insgesammt ungefähr ebenso viel, wie das Deutsche Reich für die ostafrikanische Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro gewährleisten soll, was ja nun endlich hoffentlich vom Reichstag beschlossen werden wird. Auch der Bericht der französischen Kammerkommission findet das Opfer etwas schwer; es würde aber durch die erhofften Einnahmen der Bahn später theilweise eingebracht werden. Die Staatsbeihilfe soll ausschliesslich zur Beschaffung des erforderlichen neuen Kapitals und zur Rückzahlung des von englischer Seite geliehenen Geldes verwendet werden, um die Bahn, welche von Djibuti am Meere ausgeht, bis Addis-Harrar fertigzustellen. Die englische Einflussnahme soll also damit ganz zurückgedrängt werden. Wir Deutsche haben an der Grenze unserer deutsch-ostafrikanischen Kolonie die Engländer ihre Wettbewerbsbahn nach dem Seengebiet mit über 100 000 000 ℳ Kosten fertig bauen lassen, ehe der Reichstag in 10 jährigen Erörterungen sich zu einem positiven Schritt entschliessen, geschweige denn der Bahnbau begonnen werden konnte!

— **Eine aussergewöhnlich grosse Brücke** wird nach „Eng. News & Am. Ry. J.“ in Kanada geplant, um die Kap Breton-Insel, wo bekanntlich grosse Stahlwerke errichtet werden, über die Meerenge von Canso mit dem Festland zu verbinden. Der Entwurf ist geprüft und für ausführbar erklärt worden.

Die Brücke soll Port Hastings und Kap Porcupine durch einen 610 m zwischen den Hauptpfeilern weiten Ueberbau verbinden. Das Wasser ist dort 32 m tief. Die Zufahrten sollen 381 m bezw. 213 m lang sein. Die lichte Höhe über dem Wasser am östlichen Ende der Brücke wird etwa 45,7 m betragen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Mai d. J. wird die 3,2 km lange Verbindungsstrecke zwischen den Stationen Rath und Düsseldorf-Grafenberg dem Betriebe übergeben. Die neue Strecke Rath-Düsseldorf-Grafenberg wird während der Dauer der Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf vom 1. Mai bis 31. Oktober 1902 für den Personen- und Güterverkehr und vom 1. November 1902 ab nur für den Güterverkehr betrieben. Am gleichen Tage wird ferner die 5,1 km lange Bahnstrecke vom Bahnhofe Düsseldorf-Derendorf nach dem Gelände der Gewerbe- und Industrieausstellung in Düsseldorf eröffnet. Die Verbindungsbahn Düsseldorf-Derendorf-Ausstellungsplatz in Düsseldorf bleibt nur während der Ausstellung im Betriebe und hat den Zweck, die aus Anlass der Ausstellung einzulegenden und auf dieser Strecke allein verkehrenden regelmässigen Sonderpersonenzüge unmittelbar nach dem Ausstellungsplatz und von da zurückzuleiten. Der am Ende dieser Strecke als Kopfstation eingerichtete Ausstellungsbahnhof wird nur für Personenabfertigung und Privattelegrammverkehr eingerichtet. Eine Abfertigung von Reisegepäck von und nach dem Ausstellungsbahnhof findet nicht statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird die für die Haltestelle Jaborowitz vorgesehene Beschränkung, dass Sendungen von dieser Haltestelle nur unfrankirt, nach dieser Haltestelle nur frankirt und in beiden Richtungen nicht mit Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, aufgehoben.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 20. März d. J. ist die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Lubna der Lokalbahn Rakonitz-Mlatz für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Heute verschied hierselbst nach langem, schwerem Leiden das Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Stettin

Herr Geheimer Baurath Günther Lüken,
Ritter etc.

im 61. Lebensjahre.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen durch seltene Pflichttreue, unermüdlichen Fleiss, hervorragende Thatkraft und liebenswürdiges Wesen ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken stets bewahren werden.

Stettin, den 22. März 1902. (840)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die Haltestelle Schleife für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet.

Leichen und Fahrzeuge bleiben nach wie vor von der Abfertigung ausgeschlossen. (840a)

Halle a/Saale, den 25. März 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

a) Laut amtlicher Verständigung der orientalischen Eisenbahnen war auf deren Strecke Sarambey-Konstantinopel der Güterverkehr zwischen den Stationen: Lüb-Burgas und Muradli-Köpekli wegen Ueberschwemmung des Eisenbahnkörpers vom 6. Februar bis 6. März l. J. eingestellt.

b) Auf der im Betriebe der kgl. ung. Staatsbahnen stehenden ungarischen südöstlichen Lokalbahn wurde der Güterverkehr zwischen den Stationen Kostéj und Holgya vom 21. Februar l. J. wegen Dammrutschungen auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Auf Grund der Bestimmungen des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, § 11 Punkt 4 bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Budapest, am 14. März 1902. (841)
Die Direktion
der kgl. ungar. Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XVI zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Er enthält neben Aenderungen und Ergänzungen, die seit dem Erscheinen des letzten Nachtrags im Verordnungswege bereits durchgeführt und jeweils besonders veröffentlicht worden sind, weitere Ergänzungen des Vorworts und des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in den Verband sowie Aenderungen einiger Entfernungen im Verkehr mit den bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof. Ferner treten Aenderungen in den Ausnahmetarifen ein, namentlich durch Erweiterung des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), dessen Bestimmungen unter Ziffer 2 bis 5 und 7 des Waarenverzeichnisses nunmehr im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung finden. Insoweit durch Aenderung der Tarifentfernungen in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 16. Mai d. J. ab. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. März 1902. (842)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. tritt im **Gruppenverkehr VIII (Cöln, St. Johann-Saarbrücken)**, im **rheinischen Nachbarverkehr** (Gruppen VII/VIII) und im **nordwestdeutsch-linksrheinischen** Verkehr (Gruppen IV/VIII) ein **Ausnahmetarif** für den **Uebergangsverkehr** mit der vollspurigen **Kleinbahn Beuel-Grossenbusch** in Kraft. Danach werden für die nachgenannten Artikel bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg die Frachtsätze der Staatsbahn-Uebergangsstation Beuel um **0,02 ℳ für 100 kg** gekürzt, und zwar für

Kleinschlag im Versande der Kleinbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Essen, Elberfeld und Münster,

Thon, rohen, im Versande der Kleinbahn nach den Stationen der Direktionsbezirke Cöln und Elberfeld,

Steinkohlen im Empfange der Kleinbahn von den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 22. März 1902. (843)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. werden die Stationen Château-Salins (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Maximiliansau (pfälzische Bahnen) in die Schnitttabelle A des Tarifheftes I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. März 1902. (844)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1897. (Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 28. lfd. Mts. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 29, Abtheilung I (für Cement) direkte Frachtsätze von Linz nach Karpfham, Osterhofen, Plattling, Regensburg, Sandbach, Straubing, Vilshofen und Waldmünchen zur Einführung.

München, den 23. März 1902. (845)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Tarifirung von „Schlammdünger aus Kläranlagen".

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Militärbahn, im Militärbahn-Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ist vom 1. April 1902 ab im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub" der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen",

b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)".

In dem gleichen Verkehrsumfang und von dem gleichen Tage ab ist im Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation (Neuausgabe vom 1. August 1900) auf Seite 2 unter I B a an Stelle der Worte „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)" zu setzen:
„Schlammdünger aus Kläranlagen."

Berlin, den 27. März 1902. (846)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

Das Verzeichniss der Ausnahmetarifgüter im Abschnitte Ausnahmetarife, Besondere Bestimmungen, Absatz B, Ziffer 1, wird für den Verkehr mit den k. bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen mit Gültigkeit vom 1. April 1902 an erweitert.

Nähere Auskunft wird von den betheiligten Dienststellen ertheilt.

München, den 24. März 1902. (847)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Steinabfall für den Uebergangsverkehr von der Kleinbahn Engelskirchen-Marienheide.

Am 1. April d. J. tritt für den Geltungsbereich des Gütertarifs Elberfeld-Essen (VII), des nordwestdeutsch-rechtsrhei-

nischen Gütertarifs (IV/VII), des rechtsrheinisch-hessischen Gütertarifs (VI/VII), des rheinischen Nachbartarifs (VII/VIII) sowie des Gütertarifs (Heft 1) für den westdeutschen Privatbahnverkehr ein Ausnahmetarif für Steinabfall (Kleinschlag, Grobschlag, Steinschrotten) im Uebergangsverkehr von der Kleinbahn Engelskirchen-Marienheide zu den um 0,02 *M.* für 100 kg gekürzten Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe mit den Anwendungsbedingungen dieses Ausnahmetarifs in Kraft. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Elberfeld, den 26. März 1902. (848)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

1. **Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.**
2. **Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.**
3. **Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.**
4. **Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.**
5. **Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.**
6. **Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.**

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1902 wird zu den vorstehenden Tarifen je ein neuer Nachtrag ausgegeben, welcher u. A. eine Erweiterung des Rohstofftarifs und den Ausnahmetarif für Eis enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Mai 1902.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen. (849)

München, den 24. März 1902.
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 1. April d. J. ab werden lebende Thiere auf Antrag der Versender über Bingen-Mainz-Worms statt über Bingen-(Alzey)-Worms gegen Frachtzuschläge direkt abgefertigt, über welche die Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Cöln, den 21. März 1902. (850)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 2 vom 1. März 1901. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. gelangen für Holz- und Borkesendungen, welche in Stationen der westungarischen Lokalbahn mit direkten Frachtbriefen nach bayerischen Tarifstationen aufgegeben und in Boba umkartirt werden, ab Boba die für diese Station in Abschnitt I und II angegebenen Frachtsätze, gekürzt um 0,03 *M.*, zur Anwendung.

München, den 23. März 1902. (851)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. tritt unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif 6 in Kraft, welcher u. a. neue Frachtsätze von den Stationen Boenen des Direktionsbezirks Elberfeld, Dortmund Rangirbhf., Duisburg-Hochfeld Nord, Mülheim a. d. Ruhr, Osterfeld Süd des Direktionsbezirks Essen und nach einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster sowie neue, erweiterte Anwendungsbedingungen der Abtheilungen B und C enthält.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 1,50 *M.* das Stück zu haben.

Essen, den 22. März 1902. (852)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Görlitz und mehreren Stationen des Direktionsbezirks Cassel anderweite, um 1 km erhöhte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (853)

Frankfurt a/M., den 22. März 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. Mai 1902 treten die auf den S. 371, 408 und 415 des Tarifheftes 5 (Holz) für den sächs.-österr.-ungar. Verbandsverkehr aufgeführten Anstossfrachtsätze für die Stationen Adolfsthal, Gojau, Goldenkron, Krems-Mritsch, Krumau, Oberplau, Salnau, Schwarzbach-Stuben, Stein-Irresdorf und Stögenwald ausser Kraft.

Dresden, am 26. März 1902. (854)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.
(Gruppenwechseltarif V/VI.)

Am 1. April d. J. tritt eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 14a (für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen) in Kraft. Hierdurch wird der Ausnahmetarif 14a vom 1. Juli 1901 aufgehoben.

Nähere Auskunft über die eingetretenen Aenderungen ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 26. März 1902. (855)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Die Bestimmungen über die Gültigkeit der Ausnahmetarife im Verkehre der k. bayerischen Lokalbahnen erfahren ab 1. April 1902 mehrfache Aenderungen. Nähere Auskunft wird von den Dienststellen ertheilt.

München, den 24. März 1902. (856)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 1. April 1902 tritt zum Verbands-Gütertarif der Nachtrag 6 in Kraft.

Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Kilometerzeigers und der Stationsfrachtsätze.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 *M.* durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 24. März 1902. (857)
**Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.**

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhält die Ziffer 5 des Abschnitts E (Kilometerzeiger) im Verbandstarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil II, nachstehende Fassung:

„**Im Verkehr mit den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn kommt für lebende Thiere in Wagenladungen oder Einzelsendungen ausser der Fracht noch folgende Gebühr für die Ueberführung von einem zum anderen Bahnhofe in Eidelstedt zur Erhebung: für jeden verwendeten Eisenbahnwagen 0,50 *M.*“**

Altona, den 24. März 1902. (858)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten im Verkehr zwischen Beeskow (Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen einer grösseren Anzahl der mitteldeutschen Privatbahnen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Gleichzeitig werden die Schnittentfernungen:

Bremen-Briescht . . . . in 436 km
Beckum-Nauendorf . . . „ 335 „
Dransfeld-Falkenberg . . „ 297 „
Lübben-Hohenebra . . . „ 287 „

und die Gesammtentfernungen:

Osterlinde-Burgdorf-Vöhrum . . . . . in 61 km
Scheuerfeld-Seesen B.L.E. „ 333 „

berichtigt.

Erfurt, den 24. März 1902. (859)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 treten im Verkehr zwischen den Stationen Ahlen und Vorhelm des Direktionsbezirks Hannover einerseits und einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a/M. andererseits kürzere Entfernungen in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 20. März 1902. (860)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird die nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete pfälz. Station „Hochspeyer (alt)“ in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind die gleichen wie für die seitherige Station Hochspeyer, welch' letztere nunmehr den Beisatz „(neu)“ erhält.

Stuttgart, den 22. März 1902. (861)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Württ.-bayer. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. werden die württemb. Stationen Baiersbronn, Donzdorf, Eningen Ort, Freudenstadt Stadt, Friedrichsthal in Württ., Klosterreichenbach, Leonbronn, Nenningen, Pfaffenhofen i. Württ., Weiler a. d. Zaber, Weissenstein b. Süssen und Zaberfeld in den vorbezeichneten Güter-

verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterstellen.

Stuttgart, den 24. März 1902. (862)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Am 1. April 1902 gelangt zum Tarife für den direkten Viehverkehr zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. Juli 1899 der II. Nachtrag zur Einführung.

München, den 23. März 1902. (863)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird die Station Spandau des Bezirks Berlin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 22. März 1902. (864)

Königliche Eisenbahndirektion.

Voraussichtlich zum 1. Juni d. J., spätestens mit der — noch besonders bekannt zu machenden — Wiedereröffnung der Station Essen (Hauptbahnhof) für den allgemeinen Güterverkehr, wird die Station Essen K. M. unter der Bezeichnung Essen-Segeroth als selbständige Tarifstation mit den wirklichen Entfernungen in die Gütertarife aufgenommen.

Mit obigem Zeitpunkte kommt die bisherige Bestimmung, wonach im Verkehr mit Essen K. M. die jeweilig niedrigen Wagenladungsfrachtsätze der Stationen Essen (Hauptbahnhof) oder Essen Nord anzuwenden sind, in Wegfall.

Essen, den 19. März 1902. (865)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits der Nachtrag I ausgegeben.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des Haupttarifs bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen, die Einbeziehung der Stationen Hölzlebruck und Ettlingen Holzhof für den Wagenladungsverkehr, sowie geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Getreide von Kehl transit (Wasserweg) nach Stationen der Nebenbahn Haltingen-Kandern.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter Ziffer I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 23. März 1902. (866)

Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft II E — Verkehr zwischen Kehl, sowie Strassburg transit (Wasserweg) und der Ostschweiz — ist mit Gültigkeit vom 1. April 1902 der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen, ferner für frische Aepfel und Birnen, für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehre mit Kehl loco, Kehl transit (Wasserweg) und Strassburg transit (Wasserweg). Neben Ermässigungen, insbesondere in den Eil- und Stückgutklassen, treten in den Wagenladungsklassen auch kleine Frachterhöhungen ein. Durch die neuen Frachtsätze werden die in den früheren südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften II A und III A enthaltenen Frachtsätze für Kehl im Verkehre mit der Ostschweiz aufgehoben und ersetzt. Soweit jedoch diese Frachtsätze für eine Anzahl schweizerischer Stationen nicht ersetzt werden, und soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 30. Juni l. J. in Kraft.

Der Nachtrag wird von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich abgegeben, auch wird von demselben nähere Auskunft ertheilt.

Karlsruhe, den 23. März 1902. (867)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen im Versande nach binnenländischen Werften.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Nienburg a. d. Saale in den in den Gruppen- und Gruppenwechselverkehren der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr bestehenden oben bezeichneten Ausnahmetarif als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 21. März 1902. (868)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Stationen der Reichseisenbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Zum Kohlentarif Nr. 11 erscheint am 1. April d. J. der Nachtrag III, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält. Verkaufspreis 0,10 ℳ. (869)

St. Johann-Saarbrücken, 25. März 1902.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Hefte B und C vom 1. Juni 1890.

Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 14. Februar d. J. eingeführte Aenderung der Position „grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet usw.“ im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 14, Abtheilung a der Hefte A, B und C, Anhang, tritt in gleicher Weise für die Position „grobe Façonstücke usw.“ im Waarenverzeichnisse der Abtheilung B des Ausnahmetarifs 16 der Hefte B und C in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 22. März 1902. (870)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Vom 1. April d. J. ab gelangt im Binnenverkehr ein Ausnahmetarif für Schotter zu Eisenbahnbau- und Unterhaltungszwecken sowie für Wegebaumaterialien von Verladestelle Thumkuhlenthal nach Wernigerode zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt die Betriebsleitung in Wernigerode. (871J)

Nordhausen, den 18. März 1902.

Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Am 1. April d. J. kommt der Nachtrag 1 zum diesseitigen Personen- und Gepäcktarif, Theil II, zur Einführung. Durch denselben werden die bisherigen Fahrpreise für Krankenpfleger usw. infolge anderweiter Festsetzung derselben durch den Nachtrag 2 zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, aufgehoben.

Abdrücke des Nachtrags sind bei uns und unseren Stationen zum Preise von 10 ₰ für das Stück zu haben.

Oels, den 24. März 1902. (872)

Direktion.

Zum 1. April 1902 gelangt ein Nachtrag X zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr zur Ausgabe, der u. a. die Entfernungsangaben für die dem Personenverkehr dienende Station Schwabweiler enthält.

Strassburg, den 19. März 1902. (873)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

6 Verdingungen.

Die Lieferung von 4 000 cbm gesiebtem Kies für Gleisbettung soll öffentlich verdungen werden.

Angebotsformulare und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 5. April d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 22. März 1902. (874J)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von 800 000 kg Portlandcement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 8. April 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofsstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 24. März 1902. (875)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 27. 5. April 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Das Altenbekener Eisenbahnunglück vor Gericht.
Verkehr mit Schweden auf zusammenstellbare Vereins-Fahrscheinhefte.
Nachrichten:
Deutschland: Aenderung der Betriebsordnung für die Eisenb. Deutschlands. — Die Betriebssicherheit auf den preuss. Staatsb. — Neuordnung des technischen Telegraphen- u. Sicherungswesens bei der preuss. Staatsbahnverwaltung. — Verkauf von Platzkarten in den D-Zügen. — Geschäftsanweisung für Betriebskontrolöre. — Wirthschaftsbetrieb in den Kantinen. — Sonntagsfahrkarten Berlin-Stettin u. -Swinemünde. — Altdamm-Kolberger E. — Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft. — Glogauer Eisenbahnwünsche. — Zusammensetzung der preuss.-hess. Bezirkseisenbahnräthe. — Zur Lage des Kohlenmarktes. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Spar- und Vorschussverein der badischen Eisenbahnbeamten. — Bewilligung eines Zuschusses an Arbeiter der württemberg. Verkehrsanstalten während der Dauer der Einberufung zu Friedensübungen. — Elektr. Bahn Stuttgart-Feuerbach. — Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- u. Gütertarif. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Die bosnischen Eisenbahnen. — Betriebseinnahmen der österr. Eisenbahnen im Januar d. J. — Einnahmen der österr. Staatsb. im Februar d. J. — Zählung der gewerblichen Betriebe. — Böhmische Nordb. — Eisenbahnkonzessionen. — Eisenbahnverbindung Krems-Grein. — Tarifermässigung für Düngemittel. — Eisenbahnfachschule in Linz. — Das Automobil im Eisenbahnbetriebe — Beleidigung einer Bahnverwaltung.
Ungarn: Budget des Handelsministeriums. — Vergebung der Lieferung von Inventargegenständen für die ungar. Staatsb. — Tariferhöhung für Holz. — Frachtsätze für lebendes Geflügel. — Beschränkung der Haftpflicht für Kohlenabgänge. — Bekanntgabe von Ablieferungshindernissen. — Begleitung von Pferdesendungen. — Székler Bahnen.
Uebrige europäische Länder: Die angebliche Entwendung eines Millionenschmuckes aus dem Expresszuge Ostende-Wien. — Der Handelskongress der französ. Eisenb. u. das französ. Eisenbahnsystem. — Gehaltsordnung der schweizer. Bundesb. — Splügenb. — Neue Forderungen der Angestellten der grossen italienischen Bahnen. — Die bulgarischen Eisenbahntarife. — Eine Erklärung für die zuständigen Zugverspätungen auf der baltischen E. — Betrieb der Eisenbahnstrecke Witebsk-Shlobin.
Fremde Welttheile: Bagdadbahn. — Einheitliche Form für indische Lokomotiven. — Tsingtau u. die Schantungb. — Ein schwerer Eisenbahnunfall in Transvaal. — Die afrikanische Eisenbahnfrage, mit besonderer Berücksichtigung der Ugandab. — Untertunnelung von New-york. — Bahn über die Anden.
Allgemeines.
Rechtsprechung.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisausschreiben.

Zufolge eines Beschlusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, alle vier Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 *M.* für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen auszuschreiben, werden hiermit folgende Preise ausgesetzt:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, einschliesslich deren Unterhaltung:

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

B. für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

C. für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen sowie
D. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen — für C und D zusammen —

ein erster Preis von 3 000 M. und zwei Preise von je 1 500 M.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Aufschneidbarer Doppeldrahtzug-Weichenantrieb mit einer Fangvorrichtung, die bei Leitungsbruch eine Bewegung der mit Spitzenverschluss ausgerüsteten Weichenzungen verhindert.
b) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.
c) Eine Vorrichtung zur Verständigung zwischen dem Lokomotiv- und Zugpersonal, insbesondere für lange Personen- und Güterzüge ohne durchgehende Bremsvorrichtung, auch bei der Fahrt durch Tunnels.
d) Verbesserung der Beheizung der Personenzüge durch Dampf, insbesondere bei langen Zügen.
e) Einrichtungen zur Beschleunigung der Verladung und der Beförderung des Stückgutes unter bester Zug- und Wagenausnutzung und Vermeidung öfterer Umladung und zwar auf Grundlage der bestehenden Frachtbrief- und Zahlungseinrichtungen.
f) Vereinfachung des Verfahrens bei der Stückgutabfertigung, insbesondere des Schreibwerks.

Gelangen in einzelnen der vier Gruppen die ersten oder zweiten Preise mangels geeigneter Bewerbungen nicht zur Vertheilung, so können aus den nicht zuerkannten Beträgen innerhalb derselben Gruppe mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch können, falls in einer Gruppe die zur Verfügung stehenden Geldmittel mangels geeigneter Bewerbungen nicht vollständig zur Verwendung kommen, die verbleibenden Beträge zu Preisvertheilungen in anderen Gruppen benutzt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit
   vom 16. Juli 1895 bis 15. Juli 1903
   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber demjenigen zuerkannt, welcher die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwerthung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens drei Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung oder ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Preisausschuss.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1903

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im März 1902.
W. Köthener Strasse 28/29.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Das Altenbekener Eisenbahnunglück vor Gericht.*)

Die gerichtliche Verhandlung vor der Strafkammer des königl. Landgerichtes zu Paderborn am 21. März d. J. hat ergeben, dass die Entstehung des schweren Eisenbahnunfalles, bei dem 11 Reisende ihr Leben einbüssten und 29 Reisende und Beamte zum Theil schwer verletzt wurden, im allgemeinen der Schilderung entspricht, die in No. 101 S. 1570 Jahrg. 1901 d. Ztg. gegeben wurde.

Danach war der wegen der Steigung 1:100 mit Druckmaschine versehene Schnellzug D 31 mit 4 Minuten Verspätung um 11.49 Vorm. von Paderborn in der Richtung nach Altenbeken abgefahren und nach Durchfahrt durch die Haltestelle Neuenbeken um 12.01 Nachm. und Vorbeifahrt an der Blockstation Keimberg um 12.07 Nachm. etwa um 12.08 Nachm. ungefähr in der Mitte zwischen den 2,2 km auseinander liegenden Blockstationen Keimberg und Schierenberg auf freier Strecke dadurch zum Halten gekommen, dass er ein Pferd, das herrenlos geworden und auf das Bahnplanum gerathen war, überfahren hatte. Der Zugführer des D-Zuges Peters liess, nachdem die Druckmaschine eine Wagenlänge zurückgefahren war, den Zug soweit zurücksetzen, dass der Pferdekörper, der zwischen den Rädern der Lokomotive lag, beseitigt werden konnte. Als dies nach etwa 7 Minuten geschehen war, gab er dem Lokomotivführer den Auftrag, abzufahren, ging alsdann nach der Mitte des Zuges zurück und gab von dort nochmals mit Signal 27 das Abfahrsignal. Der Führer der Zuglokomotive hielt es aber für nöthig, zunächst eine eingedrückte Lokomotivlaterne durch eine andere zu ersetzen, da wegen des hinter Altenbeken zu durchfahrenden Tunnels die Laternen brennen mussten. Während er hiermit noch beschäftigt war, fuhr 12.18 Nachm. der Personenzug 399 auf die Druckmaschine, die inzwischen wieder an den D-Zug herangefahren war, auf und warf diese in den letzten Wagen des D-Zuges, wobei sie auf dessen Untergestell kletterte und den Wagenkasten vollständig zerstörte.

Zur Zeit des Zusammenstosses herrschte starker Nebel, der die Gegenstände schon auf 50 m Entfernung nicht mehr erkennen liess. Daher hatte auch keiner der beiden Blockwärter in Keimberg und Schierenberg sehen können, dass der D-Zug auf der Strecke zwischen ihnen liegen geblieben war.

Personenzug 399 war 11.57 Vorm. hinter dem D-Zuge her von Paderborn und 12.11 Nachm. von Neuenbeken abgefahren und erreichte die Blockstation Keimberg etwa um 12.16 Nachm. Der Blockwärter Meyer daselbst hatte vorschriftsmässig den voraufgefahrenen D-Zug durch Vormeldezeichen — einmaliges

*) Anm. d. Schriftl. Wir werden nachstehender uns von hochgeschätzter zuständiger Seite zugehenden Darstellung alsbald einen Auszug aus der Niederschrift folgen lassen, die der vor Gericht vernommene Sachverständige Herr Direktionsrath Gayer aus Ludwigshafen über sein Gutachten angefertigt und uns freundlichst zur Verfügung gestellt hat.

Klingelzeichen, wobei eine kleine viereckige Scheibe fällt — nach Schierenberg vorgemeldet und nach Vorbeifahrt des Zuges die Strecke Keimberg-Schierenberg geblockt, d. h. er hatte sein Streckenblockfeld für die Richtung Paderborn-Altenbeken roth gemacht. Dadurch wurde das Ausfahrsignal auf der rückwärtsliegenden Haltestelle Neuenbeken für die Ausfahrt des Personenzuges 399 stellbar und das hinter dem vorbeigefahrenen D-Zug auf Halt gelegte Blocksignal zu Keimberg in dieser Stellung verriegelt, so dass zunächst kein zweiter Zug in die Blockstrecke Keimberg-Schierenberg einfahren konnte. Meyer gab nun, als die Zeit zur Durchfahrt des Personenzuges herranrückte und das von ihm roth gemachte Blockfeld ungewöhnlich lange roth blieb, etwa um 12.13 Nachm. in vorgeschriebener Weise mit dem Wecker das Erinnerungszeichen — drei kurze Weckertöne — nach Block Schierenberg, damit der dort dienstthuende Wärter Kleinhans die nach seiner Meinung versehentlich unterlassene Entblockung nachhole. Auf dieses Klingelzeichen meldete sich Kleinhans auf dem Morseschreiber mit der Frage: „Was wollen Sie?"; er erhielt die Antwort: „Bin nicht frei." Darauf zog er sein Signal auf „Fahrt", legte es wieder auf „Halt" — diese Signalbewegung, die bei ordnungsmässigem Zugverkehre einer Zugfahrt entspricht, ist Vorbedingung für die Blockbedienung, sog. mechanische Druckknopfsperre — und bediente ohne weiteres, ohne dass ein Zug an ihm vorbeigefahren war, ohne sich irgendwie nach der Ursache der Anfrage zu erkundigen, das Blockfeld, wodurch er das Signal der Blockstation Keimberg zum erneuten Ziehen frei machte, entblockte, und das seinige in der Haltstellung verriegelte. Meyer gab nunmehr für den Personenzug 399 das Fahrsignal, so dass jetzt ein zweiter Zug in die noch von dem D-Zuge besetzte Blockstrecke einfuhr.

Nach Vorbeifahrt des Personenzuges 399 entblockte Meyer vorschriftsmässig das Ausfahrsignal der Haltestelle Neuenbeken, die darauf den Güterzug 6513 abläutete und in der Richtung nach Keimberg abfahren liess.

Auch die beiden voraufgefahrenen Züge 31 und 399 waren vorschriftsmässig von Neuenbeken abgeläutet und die Streckenläutewerke zwischen Neuenbeken und Altenbeken waren in Ordnung.

Als Kleinhans durch die Entblockung des rückwärts liegenden Signales der Blockstation Keimberg sein Blockfeld roth gemacht und damit sein eigenes Signal auf „Halt" festgelegt hatte, forderte er die in der Zugrichtung vorwärts liegende Station Altenbeken telegraphisch auf, ihn frei zu machen, da er Keimberg frei gemacht habe. Der dienstthuende Beamte in Altenbeken willfahrte nach einigem Zögern der Aufforderung. Er gab hierfür als Grund an, dass er die Läutesignale für die Züge 31, 399 und 6513 nach einander gehört habe; er habe also, da er gewusst, dass sich zwischen Block Schierenberg und Altenbeken kein Zug befand, annehmen müssen, dass sich irgendwo zwei Züge in einer Blockstrecke befänden, weil drei Züge von Neuenbeken abgefahren und zwischen Schierenberg und Neuenbeken nur zwei Blockstrecken seien. Er habe daher das Blocksignal von Schierenberg frei geben lassen, damit wenigstens der D-Zug möglichst schnell in die freie Blockstrecke Schierenberg-Altenbeken gelangen könnte.

Angeklagt, den Unfall verschuldet zu haben, waren die Blockwärter Meyer und Kleinhans und der Zugführer des D-Zuges Peters.

Meyer wurde freigesprochen, weil seine telegraphische Mittheilung „bin nicht frei" nur eine Wiederholung des elektrischen Erinnerungszeichens auf dem Morseschreiber gewesen sei und er gegen eine bestimmte Vorschrift nicht verstossen habe.

Kleinhans ist zu 9 Monaten Gefängniss verurtheilt worden. Er hat verstossen gegen § 6 (2) der Anweisung für den Blockdienst, wonach dem Erinnerungszeichen nur Folge gegeben werden darf, wenn die Vorbedingungen für die fällige Blockbedienung auch wirklich erfüllt sind, und gegen § 11 Abs. 6 a. a. O., der angibt, wie die Streckenblockeinrichtungen zu bedienen sind.

Es ist durch die gerichtliche Verhandlung nicht recht klar geworden, wie Kleinhans dazu gekommen ist, gegen die einfachsten Grundsätze der elektrischen Streckenblockung zu verstossen. Er wird von seinem Vorgesetzten als durchaus brauchbarer und sonst zuverlässiger Beamter geschildert, anscheinend ist ihm auch der Zweck der Streckenblockung wohl bekannt, und er bedient den Block von dem Tage ab, wo dieser in Betrieb genommen ist. Man ist versucht, anzunehmen, dass er geschlafen und einen kurz vor der erwarteten Durchfahrt des D-Zuges auf dem anderen Gleise thalwärts gefahrenen Güterzug mit dem D-Zuge verwechselt hat. Für diesen Güterzug hatte er kein Signal zu ziehen, da Schierenberg nur Blockstation für die Bergfahrt ist. Er bestreitet, das Vormeldezeichen für den D-Zug gehört zu haben, da er bei dessen Eintreffen damit beschäftigt gewesen sei, die des Nebels wegen ausgelegten Knallkapseln und die ausgesteckte Langsamfahrscheibe wieder einzuziehen, er habe vielmehr das Erinnerungszeichen, das er bei seiner Rückkehr gehört, für das Vormeldezeichen gehalten. Aus der Antwort des Meyer auf dem Morseschreiber habe er dann geschlossen, dass der D-Zug noch vor dessen Signal liege, und dass das Blockfeld in Keimberg bei der Entblockung, die er hinter dem 28 Minuten vorher in derselben Richtung an ihm vorbeigefahrenen Güterzuge 3729 vorgenommen hatte, nicht frei geworden sei. Er habe geglaubt, entweder habe Meyer vergessen, den Block zu bedienen, als der Güterzug 3729 an Keimberg vorübergefahren sei, oder es liege eine Blockstörung vor, wie dies wiederholt vorgekommen.

Es ist allerdings nach den Zeugenaussagen anzunehmen, dass häufiger, etwa 10 bis 12 Mal, seit dem Bestehen der Blockeinrichtung auf der Strecke Neuenbeken-Altenbeken eine zweimalige Entblockung vorgenommen ist. Ob die Wärter hierzu durch Fehler in den Blockwerken oder durch falsche Blockbedienung veranlasst worden sind, ist in der gerichtlichen Verhandlung nicht erörtert worden, und die als Zeugen vernommenen Telegraphen- und Bahnmeister sagen aus, dass ihnen von diesen Vorgängen bis zum Unfalltage nichts bekannt geworden sei. Aber sämmtliche Zeugen betonen, dass sie in einem solchen Falle sich jedesmal vorher durch Nachfragen überzeugt hätten, dass die betreffende Strecke, für die sie zum zweiten Male eine Entblockung vornehmen sollten, nicht mit einem Zuge besetzt gewesen sei. Dass Kleinhans dies nicht auch am 20. Dezember 1901 gethan hat, wurde ihm vom öffentlichen Ankläger noch besonders zum Vorwurf gemacht.

Wenig glaubhaft ist die Aussage des Kleinhans, dass er angenommen habe, die Blockbedienung, die er hinter dem Güterzuge 3729 ausgeführt hatte, sei in Keimberg ohne Wirkung geblieben und müsse daher von ihm wiederholt werden. Seit dieser Blockbedienung war fast $\frac{1}{2}$ Stunde verflossen und es lag, wie der als Sachverständiger vernommene bayerische Direktionsrath Gayer hervorhob, keine Veranlassung zu der Annahme vor, dass Meyer so lange mit dem Erinnerungszeichen gewartet haben würde.

Die vielfach in der Presse geäusserte Ansicht, der Blockwärter in Schierenberg sei überlastet gewesen und durch die Bewachung und Unterhaltung von 500 m Bahnstrecke von der Befolgung seiner eigentlichen Dienstgeschäfte abgehalten worden, ist durch die Beweisaufnahme widerlegt. Der Blockwärter hat während des zwölfstündigen Dienstes von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends nur etwa 25 Mal den Block zu bedienen und doppelt so oft eine Zugschranke, deren Antriebvorrichtung dicht neben der Bude steht, zu schliessen und zu öffnen. Eine zweite Schranke ist dauernd geschlossen und wird — in der Regel nur im Sommer — nach Aufforderung durch ein Klingelzeichen geöffnet. Wegen dieses überaus leichten Dienstes war dem Blockwärter von dem Bahnmeister aufgegeben, am Tage in den Zugpausen je 250 m Strecke zu beiden Seiten seiner Bude zu begehen und dabei selbstverständlich auf die Gleise zu achten. Die Unterhaltung und Bewachung war aber einem besonderen Wanderwärter übertragen, der die 500 m, die in der ihm überwiesenen Bahnstrecke lagen, innerhalb 12 Stunden viermal beging.

Die Blockwerke sind, wie der Sachverständige Gayer begutachtete, in tadellosem Zustande und mit den besten dem heutigen Stande der Technik entsprechenden Einrichtungen versehen. Die Bedienung ist weder anstrengend, noch stellt sie an die Intelligenz der Wärter besondere Ansprüche. Der Unfall hat aber gezeigt, dass trotz der Einfachheit der Einrichtung und der Bedienung eine vorzeitige Streckenfreigebung nicht ausgeschlossen ist, und daher wird zu erwägen sein, ob nicht wenigstens für die stark belasteten Strecken Einrichtungen zu treffen sind, die die Entblockung nicht eher zulassen, bis der Zug am Blocksignal thatsächlich vorübergefahren ist.

Der Zugführer Peters ist zu 6 Wochen Gefängniss verurtheilt worden. Der Sachverständige Gayer hielt dafür, dass gegen § 14 der Dienstanweisung für die Zugführer verstossen sei. Hier sei die Deckung eines Zuges vorgeschrieben, sobald der Zug infolge eines Unfalles liegen geblieben, und da das Ueberfahren des Pferdes als ein Unfall angesehen werden müsse, so hätte der Zugführer entweder den nächsten Wärter benachrichtigen, oder, wenn dies nicht möglich gewesen sei, einen Beamten nach rückwärts auf die Strecke schicken müssen, selbst auf die Gefahr hin, dass er abfahren musste, ohne die Rückkehr des abgesandten Postens abzuwarten. Der Mann habe ihm bei seinem reichlich bemessenen Personal zur Verfügung gestanden und hätte auch, wenn es sofort nach dem Ueberfahren des Pferdes angeordnet worden wäre, ohne jede Gefahr durch die Druckmaschine nach dem nächsten Wärterposten befördert werden können.

Es kann aber immerhin fraglich erscheinen, ob das Ueberfahren des Pferdes als ein Unfall im Sinne des § 14 der Zugführer - Dienstanweisung angesehen werden muss, und soweit uns bekannt, ist es bislang nicht üblich gewesen, den zur Deckung eines Zuges ausgeschickten Posten auf der Strecke zurückzulassen. Allerdings wäre es im vorliegenden Falle unbedenklich gewesen, die Druckmaschine bis in die Nähe der nur 800 m entfernten Blockstation Keimberg zurückfahren zu lassen, da diese Fahrt höchstens 2 Minuten Zeit erforderte und der nächste Zug erst in 10 Minuten fällig war; aber man kann aus dem Unterlassen dieser Anordnung dem Zugführer höchstens den Vorwurf mangelnder Geistesgegenwart machen. Eine Vorschrift, die Druckmaschine in der angegebenen Weise zur Zugdeckung zu benutzen, gibt es auf den preussischen Bahnen nicht und kann auch aus leicht erklärlichen Gründen nicht gegeben werden.

Verkehr mit Schweden auf zusammenstellbare Vereins-Fahrscheinhefte.

Vom 1. Juni d. J. ab tritt in dem Verkehr mit Stationen der schwedischen Staatsbahnen nördlich von Stockholm und Örebro bei Reisen von mindestens 380 km Länge ein von dem bisher üblichen abweichendes Verfahren in Kraft, das näher zu erläutern Zweck der nachstehenden Ausführungen ist.

Nach den z. Zt. bestehenden normalen Personentarifsätzen der schwedischen Staatsbahnen für Reisen mit Schnell- und Personenzügen gelten im allgemeinen folgende Einheitssätze: I. Klasse 8,5, II. Klasse 6,0, III. Klasse 4,0 Oere für 1 km. Dagegen ist für Strecken nördlich von Stockholm und Örebro, auf denen die Züge nur die II. und III. Wagenklasse führen, ein besonderer Ausnahmetarif eingeführt, nach welchem für die ersten 300 km in II. Klasse 5,25 Oere, in III. Klasse 3,5 Oere für 1 km und für jedes folgende Kilometer in II. Klasse 1,50 Oere, in III. Klasse 1,0 Oere erhoben werden. Den Preisen der zusammenstellbaren Vereins-Fahrscheinhefte liegen andererseits folgende Einheitssätze zu Grunde: I. Klasse 6,0, II. Klasse 4,5 und III. Klasse 3,0 Oere für 1 km.

Bei Anwendung der letztbezeichneten Einheitssätze stellt sich nun, wie die nachfolgenden Beispiele I und II ersehen lassen, der Preis der Vereinsfahrscheine für Reisen von mindestens 380 km Länge nördlich von Stockholm und Örebro theurer, als der unter Anwendung des Ausnahmetarifs berechnete gewöhnliche Fahrpreis. Es beträgt z. B.:

I. Bei einer Streckenlänge von 380 km der Preis eines Vereinsfahrscheins II. Klasse

a) unter Zugrundelegung des gewöhnlichen Einheitssatzes für Vereinsfahrscheine
$380 \times 4,50 = 1\,710$ Oere oder 19 ℳ 30 ₰;

b) nach dem Ausnahmetarif
$300 \times 5,25 = 1\,575$ Oere
$80 \times 1,50 = 120$ „
zusammen 1 695 Oere oder 19 ℳ 10 ₰.

II. Bei einer Streckenlänge von 600 km der Preis des Vereinsfahrscheins II. Klasse

a) wie oben unter a)
$600 \times 4,50 = 2\,700$ Oere oder 30 ℳ 40 ₰;

b) nach dem Ausnahmetarif
$300 \times 5,25 = 1\,575$ Oere
$300 \times 1,50 = 450$ „
zusammen 2025 Oere oder 22 ℳ 80 ₰.

Im Interesse der Hebung des Verkehrs hat sich nun die schwedische Staatsbahn in dankenswerther Weise bereit erklärt, die aus der Anwendung ihres Staffeltarifs sich ergebende grössere Preisermässigung auch denjenigen Reisenden zuzuwenden, die eine zusammenhängende Strecke von mindestens 380 km Länge nördlich von Stockholm und Örebro mit Vereinsfahrscheinheften zurücklegen. Die genannte Verwaltung hat zu diesem Zwecke beantragt, dass in den Fahrscheinverzeichnissen alle Scheine für Entfernungen von 380 km und mehr, die auf Stationen nördlich der beiden bezeichneten Orte lauten, gestrichen, und die für Reisen der gedachten Art erforderlichen Scheine in Blanko handschriftlich ausgefertigt werden möchten, wobei vorausgesetzt wird, dass es sich um Zurücklegung einer in der einmal angenommenen Richtung zu befahrenden zusammenhängenden Strecke handle. Der Preis der zusammenhängenden Strecke wäre unter Zugrundelegung der kilometrischen Längen der in den Fahrscheinverzeichnissen nach wie vor enthaltenen Scheine für Einzelstrecken von weniger als 380 km Länge aus einer dem Verzeichnisse beigegebenen Preistafel zu ermitteln, welche die der betreffenden Gesammtlänge entsprechenden Preise für die II. und III. Wagenklasse sofort ersehen lässt.

So einfach die Sache an sich nun auch erscheinen mochte, so bot doch deren Vorbereitung für die demnächstige praktische Durchführung grosse Schwierigkeiten, die um so mehr ins Gewicht fielen, als es sich in letzter Reihe hierbei doch um die Durchbrechung des bisher bewährten Systems des Vereins-Reiseverkehrs zu Gunsten des Verkehrs mit einer vereinsfremden Verwaltung handelte. Allein der vom Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs stets hochgehaltene Grundsatz, soweit als immer möglich den Interessen des reisenden Publikums alle anderen Rücksichten nachzustellen und das Bestreben, einer Verwaltung, deren Strecken sich mehr und mehr als ein wichtiges Glied des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte darstellen, das Verbleiben in diesem Verkehre überhaupt zu ermöglichen, führten doch schliesslich, wenn auch erst nach langer, mühevoller Arbeit, zu dem von der schwedischen Staatsbahn gewünschten Ergebnisse. Wir müssen es uns aus räumlichen Gründen versagen, auf Einzelheiten der Verhandlungen des Ausschusses hier näher einzugehen, wollen uns vielmehr darauf beschränken, an der Hand der vorliegenden Beschlüsse an einigen Beispielen zu zeigen, wie sich das neue Verfahren in der Praxis für die Dienststellen und das Publikum vom 1. Juni d. J. ab gestalten wird.

Zunächst ist zu bemerken, dass überall da, wo es sich um Reisen über schwedische Staatsbahnlinien nördlich von Stockholm und Örebro handelt, die keine zusammenhängende Strecke von mindestens 380 km aufweisen, das bisher in Abschnitt II des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses angegebene Verfahren zur Ausfüllung des Bestellscheines Muster 7 nach wie vor beibehalten wird. Es war zwar ursprünglich in Aussicht genommen, den Bestellschein Muster 7 auch für Reisen von mindestens 380 km Länge über schwedische Staatsbahnen durch Aufnahme einer neuen Spalte nutzbar zu machen. Allein die Erwägung, dass im Vergleiche zu den vielen Millionen Reisenden

des übrigen Vereinsgebietes doch nur eine verhältnissmässig geringe Anzahl von Turisten und Handlungsreisenden die Strecken der schwedischen Staatsbahnen nördlich von Stockholm und Örebro auf eine Länge von 380 km und mehr befahren, führte dazu, für die bei letzteren Reisen nicht Betheiligten das bisherige Muster 7 des Bestellscheines auch fernerhin unverändert beizubehalten und für die nach Schweden fahrenden Reisenden ein den neuen Verhältnissen besonders angepasstes Muster (7 b) aufzulegen.

Wenn wir uns nun die Bedingungen näher ansehen, die an die Erlangung einer grösseren als der sonst üblichen Fahrpreisermässigung auf den mehrbezeichneten Strecken geknüpft sind, so ergeben sich folgende:

1. Die Reise muss Strecken der schwedischen Staatsbahnen nördlich von Stockholm und Örebro berühren.

2. Es müssen in der Reise zusammenhängende Strecken von mindestens 380 km Länge vorkommen. Die aus dem Fahrscheinverzeichnisse zu entnehmenden Einzelstrecken müssen unmittelbar aufeinander folgen; hieraus ergibt sich ohne weiteres:

a) dass alle Seitenlinien, welche von Unterwegsstationen abzweigen und die in beiden Richtungen befahren werden sollen, bei der Feststellung der Gesammtlänge aller die „zusammenhängende Strecke“ bildenden Einzelstrecken ausser Betracht zu lassen sind;

b) dass die bei dieser Feststellung zu berücksichtigenden zusammenhängenden Strecken nur in der einmal angenommenen Richtung befahren werden dürfen, so dass also bei Inanspruchnahme der grösseren Fahrpreisermässigung die wiederholte Befahrung der gesammten zusammenhängenden Strecke oder eines Theiles derselben ausgeschlossen ist.

3. Für jede so zusammenhängende Strecke wird ein besonderer Fahrschein ausgestellt, dessen Preis auf Grund der kilometrischen Gesammtlänge mit Hilfe der Fahrpreistafel zu ermitteln ist.

Die Erfahrung ergibt, dass es immerhin misslich ist, auf Grund von Leitsätzen oder trockenen Bestimmungen einem Dritten das klar zu machen, was man mit bestimmten Vorschriften anstrebt. Hier kann nur das lebendige Beispiel aufklärend wirken, und es soll deshalb an nachstehenden Probeaufstellungen nachgewiesen werden, wie der Ausschuss sich die praktische Ausführung gedacht hat.

1. Beispiel. Es soll eine Reise in II. Wagenklasse ausgeführt werden von Malmö nach Stockholm-Ljusdal-Hudiksvall-Ljusdal-Ånge-Ljusdal-Bollnäs-Stockholm-Malmö.

Der Bestellschein hätte alsdann unter Benutzung des neuen Musters 7 b wie folgt zu lauten (die Spalte 1 — Wagenklasse — ist hier fortgelassen):

2.		3.	4.	5.	6.	7.	
Strecken		Reihenzahl	Kilometer a) Fahrscheinstrecken	b) Strecken der schwedischen Staatsbahnen nördlich Stockholm und Örebro	c) Verbindungsstrecken	Fahrgeld	
von	nach					M.	Pf.
Malmö . .	Stockholm .	2 133	618	—	—	31	30
	Bollnäs . .	2 124	317	—	—	—	—
	Ljusdal . .	2 122 D	63	—	—	—	—
	Ånge . . .	2 122 C	104	484	—	21	00
Ljusdal	Hudiksvall	2 123	62	—	—	3	20
	Ljusdal . .	2 123	62	—	—	3	20
Ånge . .	Ljusdal . .	2 122 C	104	—	—	—	—
	Bollnäs . .	2 122 D	63	—	—	—	—
	Stockholm .	2 124	317	484	—	21	00
	Malmö . . .	2 133	618	—	—	31	30
	zusammen		2 328	—	—	110	—

a) Es kommt hier zunächst die Strecke Malmö-Stockholm der schwedischen Staatsbahn in Betracht, welche bei der Ermittelung, ob eine grössere Preisermässigung Platz zu greifen hat, nicht berücksichtigt werden kann, da sie südlich von Stockholm belegen ist. Die Angaben für diese Strecke sind daher aus Abschnitt V des Verzeichnisses zu entnehmen.

b) Die weitere Betrachtung der Karte und die Benutzung des Fahrscheinverzeichnisses ergibt einmal, dass die Staatsbahnstrecke Stockholm-Ljusdal-Ånge aus den unmittelbar aufeinander folgenden und in der einmal angenommenen Richtung befahrenen Einzelstrecken Stockholm-

Staats-E. nördlich Stockholm u. Örebro.

Bollnäs, Bollnäs-Ljusdal, Ljusdal-Ånge besteht, deren kilometrische Gesammtlänge nach dem Verzeichnis und der vom 1. Juni d. J. ab zur Ausgabe gelangenden neuen Uebersichtskarte 317 + 63 + 104 = 484 km beträgt. Die Gesammtstrecke Stockholm-Ånge entspricht also den oben unter 2 aufgeführten Bedingungen. Wie die Preistafel ersehen lässt, berechnet sich das Fahrgeld für dieselbe auf 21 M., und die Ausgabestelle fertigt nun für diese Gesammtstrecke einen Blankoschein aus oder sie stellt den auf Seite 191 des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses aufgeführten festen Schein für diese Strecke in das Heft ein.

Da der Reisende von Ljusdal aus die Seitenlinie Ljusdal-Hudiksvall doppelt befahren will, so konnte diese bei Ermittelung der (auf 484 km berechneten) Gesammtlänge nicht in Betracht kommen. Die für sie geltenden Angaben sind nun in dem Bestellschein nicht hinter Ljusdal, sondern an den Schluss der Angaben für die Strecke Stockholm-Ånge einzusetzen und die erforderlichen Angaben aus dem Fahrscheinverzeichnisse (Abschnitt V) zu entnehmen.

Die Fahrt führt den Reisenden von Ånge aus über die gleiche Strecke zurück nach Stockholm. Hieraus ergibt sich (siehe oben unter 2 b), dass diese Strecke ebenfalls nicht in die oben angeführte zusammenhängende Strecke (484 km) einbezogen werden konnte, sondern dass für sie eine neue Berech-

nung stattfinden und ein besonderer Schein in das Heft aufgenommen werden muss.

Es ist weiter oben die Rede von festen Fahrscheinen gewesen. Diese in dem alphabetischen Verzeichnisse nicht enthaltenen Scheine können nicht wahllos verwendet werden, sie dürfen nur insoweit Aufnahme in die Hefte finden, als sie sich aus dem richtig aufgestellten Bestellschein ergeben. Will z. B. jemand eine Reise von Stockholm nach Bräcke-Östersund-Bräcke-Gellivare-Bräcke-Stockholm in II. Wagenklasse machen, so ist der Bestellschein wie folgt aufzustellen:

Reihe	Strecke	km	₰
*	Stockholm-Gellivare	*1 312	3 510
2 122 A	Bräcke-Oestersund	71	360
2 122 A	Oestersund-Bräcke	71	360
*	Gellivare-Stockholm	*1 312	3 510
	zusammen	2 766	7 740

(* Die Strecke Stockholm-Gellivare ist natürlich aus Einzelstrecken in derselben Weise wie im vorigen Beispiel auf Grund des Abschnittes V zusammenzusetzen, was hier zur Raumersparniss nicht geschehen ist.)

Es wäre nun unrichtig, wenn die Ausgabestelle zur Erleichterung ihrer Arbeit das Heft unter Benutzung der festen Scheine in der Weise ausfertigen wollte, wie der Reisende die Fahrt wirklich auszuführen gedenkt, also feste Scheine in der Reihenfolge Stockholm-Östersund, Östersund-Gellivare, Gellivare-Stockholm in das Heft aufnehmen würde. Es würde sich alsdann auf Grund der Angaben Seite 191 des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses folgender Betrag ergeben:

Stockholm-Östersund	586 km	2 270 ₰,
Östersund-Gellivare	868 „	2 740 „
Gellivare-Stockholm	1 312 „	3 510 „
zusammen	2 766 km	8 520 ₰,

d. h. also ein Preisunterschied zu Ungunsten des Reisenden von 85,20 − 77,40 = 7,80 ℳ. Für die Ausgabestelle bildet also der richtig aufgestellte Bestellschein 7b die einzige Grundlage bei Ausfertigung des Heftes.

Zum Schlusse lassen wir noch einige Beispiele für anders gestaltete Reisen folgen, welche einen Anhalt für das Verfahren in den in der Praxis vorkommenden Fällen geben.

2. Beispiel. Reise von Hamburg nach Malmö-Stockholm-Kilafors-Söderhamn-Kilafors-Ljusdal-Hudiksvall-Ljusdal-Ånge-Sundsvall-Ånge-Bräcke-Långsele-Sollefteå-Hernösand-Sollefteå-Langsele-Mellansel-Örnsköldsvik-Mellansel-Vännäs-Umeå-Vännäs-Boden-Luleå-Boden-Gellivare-Ånge-Ockelbo-Storvik-Krylbo-Frövi-Ervalla-Örebro-Hallsberg-Fogelsta-Nässjö-Kjöbenhavn-Kiel-Hamburg (II. Wagenklasse bezw. I. Schiffsplatz). Wegen der Bedeutung der einzelnen Spalten wird auf das Beispiel Nr. 1 verwiesen.

2.		3.	4.	5.	6.	7.	
Hamburg	Kiel	10 A	114	—	—	5	50
	Korsör	2 025	136	—	—	8	50
	Kjöbenhavn	2 001	109	—	—	4	20
	Malmö	2 010	30	—	—	1	40
	Stockholm	2 133	618	—	—	31	30
	Bollnäs	2 124	317	—	—	—	—
	Ljusdal	2 122 D	63	—	—	—	—
	Ånge	2 122 C	104	—	—	—	—
	Bräcke	2 122 B	31	—	—	—	—
	Mellansel	2 119 E	222	—	—	—	—
	Vännäs	2 119 G	120	—	—	—	—
	Jörn	2 119 J	145	—	—	—	—
	Boden	2 119 K	142	—	—	—	—
	Gellivare	2 119 M	167	1 311	—	35	10
Kilafors	Söderhamn	2 125	33	—	—	1	70
	Kilafors	2 125	33	—	—	1	70
Ljusdal	Hudiksvall	2 123	62	—	—	3	20
	Ljusdal	2 123	62	—	—	3	20
Ånge	Sundsvall	2 121	95	—	—	4	90
	Ånge	2 121	95	—	—	4	90
Långsele	Sollefteå	2 613	14	—	—	—	80
	Hernösand	2 158 K	102	—	—	5	20
	Sollefteå	2 158 K	102	—	—	5	20
	Långsele	2 613	14	—	—	—	80
Mellansel	Örnsköldsvik	2 119 H	29	—	—	1	50
	Mellansel	2 119 H	29	—	—	1	50
Vännäs	Umeå	2 598	31	—	—	1	60
	Vännäs	2 598	31	—	—	1	60
	Uebertrag:		3 050			123	80
Boden	Luleå	2 119 L	36	—	—	1	90
	Boden	2 119 L	36	—	—	1	90
Gellivare	Boden	2 119 M	167	—	—	—	—
	Jörn	2 119 K	142	—	—	—	—
	Vännäs	2 119 J	145	—	—	—	—
	Mellansel	2 119 G	120	—	—	—	—
	Bräcke	2 119 E	222	—	—	—	—
	Ånge	2 122 B	31	—	—	—	—
	Ljusdal	2 122 C	104	—	—	—	—
	Bollnäs	2 122 D	63	—	—	—	—
	Kilafors	2 124 A	17	—	—	—	—
	Ockelbo	2 124 B	43	—	—	—	—
	Storvik	2 124 C	38	—	—	—	—
	Krylbo	2 124 D	58	—	—	—	—
	Snyten	2 124 H	22	—	—	—	—
	Vestanfors	2 124 J	13	—	—	—	—
	Krampen	2 124 K	35	—	—	—	—
	Frövi	2 124 L	37	—	—	—	—
	Ervalla	2 160 B	9	—	—	—	—
	Örebro	2 160 C	17	1 283	—	34	50
	Hallsberg	2 127 A	24	—	—	1	30
	Motala	2 127 B	69	—	—	3	50
	Fogelsta	2 127 C	11	—	—	—	60
	Mjölby	2 127 D	16	—	—	—	90
	Nässjö	2 140	89	—	—	4	50
	Malmö	2 142	268	—	—	13	60
	Kjöbenhavn	2 010	30	—	—	1	40
	Korsör	2 001	109	—	—	4	20
	Kiel	2 025	136	—	—	8	50
	Hamburg	10 A	114	—	—	5	50
	zusammen		5 271	—	—	206	10

3. Beispiel. Reise von Berlin nach Warnemünde-Gedser-Kjöbenhavn-Malmö-Stockholm-Upsala-Sala-Krylbo-Bollnäs-Bräcke-Trondhjem-Bräcke-Vännäs-Umeå und von hier mit Verbindungsstrecken nach Stockholm, dann mit Bahn bezw. Schiff nach Kjöbenhavn und Berlin (II. Wagenklasse bezw. I. Schiffsplatz). Die Seitenlinie Vännäs-Umeå wird nur einmal befahren und ist daher in die zusammenhängende Strecke mit einzubeziehen).

2.		3.	4.	5.	6.	7.	
Berlin	Neustrelitz	202 A	101	—	—	4	80
	Waren	297	35	—	—	1	80
	Lalendorf	297 A	36	—	—	1	80
	Rostock	298	44	—	—	2	10
	Warnemünde	299	13	—	—	—	70
	Gedser	300	42	—	—	3	00
	Kjöbenhavn (Bhf.)	2 000	176	—	—	6	10
	Kjöbenhavn (Hafen)	2 012	10	—	—	—	60
	Malmö	2 010	30	—	—	1	40
	Stockholm	2 133	618	—	—	31	30
	Upsala	2 124 G	66	—	—	—	—
	Sala	2 124 F	62	—	—	—	—
	Krylbo	2 124 E	33	—	—	—	—
	Storvik	2 124 D	58	—	—	—	—
	Ockelbo	2 124 C	38	—	—	—	—
	Kilafors	2 124 B	43	—	—	—	—
	Bollnäs	2 124 A	17	—	—	—	—
	Ljusdal	2 122 D	63	—	—	—	—
	Ånge	2 122 C	104	—	—	—	—
	Bräcke	2 122 B	31	—	—	—	—
	Mellansel	2 119 E	222	—	—	—	—
	Vännäs	2 119 G	120	—	—	—	—
	Jörn	2 119 J	145	—	—	—	—
	Boden	2 119 K	142	—	—	—	—
	Luleå	2 119 L	36	1 180	—	32	80
Bräcke	Östersund	2 122 A	71	—	—	3	60
	Storlien	2 120	162	—	—	8	20
	Trondhjem	2 190	106	—	—	5	40
	Storlien	2 190	106	—	—	5	40
	Östersund	2 120	162	—	—	8	20
	Bräcke	2 122 A	71	—	—	3	60
Luleå	Umeå	—	—	—	210	—	—
	Örnsköldsvik	—	—	—	70	—	—
	Hernösand	—	—	—	80	—	—

2.	3.	4.	5.	6.	7.	
Uebertrag:	2 963	—	—	360	120	80
Sundsvall .	—	—	—	40	—	—
Hudiksvall .	—	—	—	75	—	—
Söderhamn .	—	—	—	45	—	—
Gefle . . .	—	—	—	70	—	—
Norrtelje . .	—	—	—	135	—	—
Stockholm .	—	—	—	60	—	—
Malmö . . .	2 133	618	—	—	31	30
Kjöbenhavn (Hafen) . .	2 010	30	—	—	1	40
Kjöbenhavn (Bahnhof) .	2 012	10	—	—	—	60
Gedser . . .	2 000	176	—	—	6	10
Warnemünde	300	42	—	—	3	00
Rostock . .	299	13	—	—	—	70
Lalendorf .	298	44	—	—	2	10
Waren . . .	297 A	36	—	—	1	80
Neustrelitz .	297	35	—	—	1	80
Berlin . . .	202 A	101	—	—	4	80
zusammen	4 068	—	—	785	174	40

4. Beispiel. Reise von Berlin nach Sassnitz-Trelleborg-Malmö-Nassjö-Mjölby-Motala-Örebro-Frövi-Vestanfors-Storvik-Falun-Mora-Falun-Storvik-Ockelbo-Bräcke-Bispgården-Verbindungsstrecke nach Sundsvall und Hernösand-Sollefteå-Långsele-Bräcke-Bollnäs-Stockholm-Lübeck-Berlin (II. Wagenklasse bezw. I. Schiffsplatz; die Strecke Hernösand-Sollefteå ist eine Privatbahn).

	2.	3.	4.	5.	6.	7.	
Berlin . .	Angermünde	185	71	—	—	3	40
	Pasewalk . .	189 A	62	—	—	3	—
	StralsundBhf.	189 B	109	—	—	5	20
	SassnitzHafen	203	53	—	—	2	60
	Trelleborg .	206	102	—	—	10	—
	Malmö . . .	2 172 I	32	—	—	1	70
	Nässjö . . .	2 142	268	—	—	13	60
	Mjölby . . .	2 140	89	—	—	4	50
	Fogelsta . .	2 127 D	16	—	—	—	90
	Motala . . .	2 127 C	11	—	—	—	60
	Hallsberg . .	2 127 B	69	—	—	3	50
	Örebro . . .	2 127 A	24	—	—	1	30
	Ervalla . . .	2 160 C	17	—	—	—	—
	Frövi . . .	2 160 B	9	—	—	—	—
	Krampen . .	2 124 L	37	—	—	—	—
	Vestanfors .	2 124 K	35	—	—	—	—
	Snyten . . .	2 124 J	13	—	—	—	—
	Krylbo . . .	2 124 H	22	—	—	—	—
	Storvik . .	2 124 D	58	—	—	—	—
	Ockelbo . .	2 124 C	38	—	—	—	—
	Kilafors . .	2 124 B	43	—	—	—	—
	Bollnäs . .	2 124 A	17	—	—	—	—
	Ljusdal . .	2 122 D	63	—	—	—	—
	Ånge . . .	2 122 C	104	—	—	—	—
	Bräcke . . .	2 122 B	31	—	—	—	—
	Bispgården .	2 119 C	93	580	—	22	70
	Sundsvall . .	—	—	—	80	—	—
	Hernösand .	—	—	—	40	—	—
	Sollefteå . .	2 158 K	102	—	—	5	20
	Långsele . .	2 613	14	—	—	—	—
	Bispgården .	2 628	38	—	—	—	—
	Bräcke . . .	2 119 C	93	—	—	—	—
	Ånge . . .	2 122 B	31	—	—	—	—
	Ljusdal . .	2 122 C	104	—	—	—	—
	Bollnäs . .	2 122 D	63	—	—	—	—
	Stockholm .	2 124	317	660	—	24	—
Storvik . .	Falun . . .	2 157 N	54	—	—	2	80
	Rättvik . .	2 157 O	50	—	—	2	60
	Mora . . .	2 157 P	38	—	—	2	—
	Rättvik . .	2 157 P	38	—	—	2	—
	Falun . . .	2 157 O	50	—	—	2	60
	Storvik . .	2 157 N	54	—	—	2	80
Stockholm	Lübeck . .	557 C	908	—	—	33	80
	Wittenberge	552	161	—	—	7	60
	Berlin . . .	7	131	—	—	6	20
	zusammen	3 732	—	—	120	164	60

Rübenach.

Anm. d. Schriftl. Wir bringen obigen Aufsatz einem uns aus dem Kreise des Vereinsausschusses für den Personenverkehr geäusserten Wunsche entsprechend zum Abdruck, da die Darlegung für alle mit der Bearbeitung des Rundreiseverkehrs betrauten Beamten sehr werthvolle Fingerzeige enthält. Auch wird es allgemein von Interesse sein, die ungewöhnlichen Schwierigkeiten kennen zu lernen, die aus der Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen des Rundreiseverkehrs für die Zusammenstellung der Rundreisehefte und deren Preisberechnung erwachsen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aenderungen der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.** Um erhobenen Bedenken gegen den von uns in Nr. 6 S. 95 d. Ztg. mitgetheilten Wortlaut des neuen § 46[1] der Betriebsordnung zu begegnen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare gerichteten Erlasse bemerkt, dass die Bestimmungen dieses Paragraphen auch auf die nicht besonders erwähnten Deckungssignale der ausserhalb der Bahnhöfe und Haltestellen gelegenen unverschlossenen Weichen und Bahnkreuzungen, sowie der beweglichen Brücken Anwendung finden, dass also auch diese Deckungssignale in der Ruhe „Halt“ zeigen müssen und in dieser Stellung ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden dürfen.

Um dem neuen § 1[4] der Betriebsordnung zu genügen, muss, wie der Minister weiter mittheilt, noch eine beträchtliche Anzahl Vorsignale beschafft werden. Hierfür sei eine angemessene Befristung in Aussicht genommen, über deren Dauer noch genauere Mittheilung vorbehalten bleibe.

— **Die Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen.** In welchem Maasse diese zugenommen hat, zeigt die Thatsache, dass, während auf je 1 000 000 Zugkm im Durchschnitt der letzten Jahre die Zahl der Unfälle im ganzen 8,15, die der Entgleisungen 1,09 und die der Zusammenstösse 0,76 betrug, sich im Jahre 1900 die Zahl der Unfälle im ganzen auf 6,63, die Zahl der Entgleisungen auf 1,08 und die der Zusammenstösse auf 0,68 stellte. Sowohl in Bezug auf die Gesammtzahl der Unfälle im Verhältnisse zu der Verkehrsleistung, als der einzelnen Arten ist mithin eine nicht unerhebliche Verminderung eingetreten. Im Jahre 1900 war auch die Verhältnisszahl der Unfälle auf den preussischen Bahnen geringer, als diejenige für alle Bahnen Deutschlands, welche 7,19 betrug. Das Sommerhalbjahr 1901 zeigt einen weiteren erfreulichen Rückgang der Unfälle. Die Verhältnisszahl der Unfälle im ganzen sank bei je 1 000 000 Zugkm auf 5,35, diejenige der Entgleisungen auf 0,97 und die der Zusammenstösse auf 0,54. Noch erheblicher stellt sich die Vermehrung der Betriebssicherheit dar, wenn man mit dem Vergleiche um weitere 10 Jahre zurückgeht. Trotz der erheblichen Zunahme der Zugdichtigkeit zeigt sich in den letzten 10 Jahren eine Verminderung der Unfälle gegenüber dem unmittelbar vorhergehenden Jahrzehnt um 27,4 %. Vergleicht man die letzten 5 Jahre 1886 bis 1900 mit den ersten 5 Jahren 1881 bis 1886 der 20 jährigen Periode, so ergibt sich sogar eine Abnahme der Unfälle um 48,5 %, also nahezu um die Hälfte. Die Zahl der verunglückten Reisenden vermehrte sich zwar um ein geringes — es betrug die Vermehrung in den letzten 10 Jahren gegenüber dem vorhergehenden Jahrzehnt 4,2 % —, aber diese Vermehrung blieb weit hinter der Steigerung der Frequenz der Züge zurück. Denn die Zugbesetzung hat in demselben Abschnitte um nicht weniger als 44,6 % zugenommen, so dass auch die Zahl der von Unfällen betroffenen Reisenden im Vergleich zu der Gesammtzahl im letzten Jahrzehnt sehr beträchtlich zurückgegangen ist. Auch kommt in Betracht, dass in der neuesten Zeit selbst die geringfügigsten Verletzungen, welche nicht einmal ärztlicher Hilfe bedurften, als Unfälle gerechnet wurden, während dies früher keineswegs in dem Maasse der Fall war, so dass die in dem letzten Jahrzehnt verhältnissmässige Verminderung der Zahl der verunglückten Reisenden noch eine grössere Bedeutung hat, als die Zahlen selbst erkennen lassen. Aber nicht nur in Bezug auf die Zahl der verunglückten Reisenden, sondern auch in Bezug auf das Dienstpersonal zeigt sich eine bemerkenswerthe Besserung der Betriebssicherheit. In dem letzten Jahrzehnt ist die Durchschnittszahl der verunglückten Bediensteten, auf 1 000 000 Zugkm bezogen, von 6,11 auf 5,14 heruntergesunken, im Jahre 1900 betrug sie sogar nur 3,65, ein Beweis, dass die Fortschritte in der Betriebssicherheit gerade in den letzten Jahren besonders erheblich sind.

— Neuordnung des technischen Telegraphen- und Sicherungswesens bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. Zur Durchführung dieser Neuordnung sind die Eisenbahn-Telegrapheninspektionen bekanntlich mit dem 1. d. Mts. ausser Thätigkeit gesetzt worden. Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. März d. J. sind die Geschäfte der Vorstände der Telegrapheninspektionen von dem gedachten Zeitpunkte — soweit sie nicht nach der neu festgesetzten Anleitung zur Aufstellung und Ausführung des Geschäftsplanes für die Eisenbahndirektionen auf diese selbst übergehen — von den Vorständen der Betriebsinspektionen wahrzunehmen. Insbesondere haben die Vorstände der Betriebsinspektionen die in dem Erlass vom 30. Dezember 1901, der von uns in Nr. 5 S. 78 d. Ztg. seinem wesentlichen Inhalt nach mitgetheilt ist, als künftige Aufgaben der Betriebsinspektion bezeichneten Geschäfte übernommen. Die Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Telegrapheninspektionen ist seit 1. d. Mts. ausser Kraft gesetzt; die Abänderung der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspektionen bleibt vorbehalten. Wegen der Uebertragung der bisher von den Telegraphenmeistern wahrgenommenen Geschäfte auf die Bahnmeister und wegen der Beschäftigung der Telegraphenmeister als telegraphentechnische Beamte der Betriebsinspektionen haben die königlichen Eisenbahndirektionen nach Maassgabe der besonders mitgetheilten Etatsunterlagen unter Beachtung der in früheren Erlassen aufgestellten Gesichtspunkte das weitere unverzüglich zu veranlassen.

— Verkauf von Platzkarten in den D-Zügen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Anschlusse an die Erlasse vom 28. Mai 1900 und vom 18. April 1901 nunmehr bestimmt, dass die Platzkarten, soweit es noch nicht geschehen sein sollte, ausschliesslich durch einen Beamten zu verkaufen sind, der bei Verkauf und Prüfung der Platzkarte gleichzeitig die Fahrkarte zu prüfen hat. In der Regel ist hiermit der Zugführer allein zu betrauen. Soweit dies wegen starken Verkehrs oder zu dichter Stationsfolge nicht angängig ist oder die ordnungsmässige Verausgabung der Platzkarten und die Fahrkartenkontrole sonst erschwert sein sollte, können ein oder mehrere Schaffner, die das nöthige Verständniss und die erforderliche Gewandtheit besitzen, in einzelnen Wagen diese Geschäfte erledigen. Die Abrechnung über den Platzkartenverkauf mit den zuständigen Fahrkartenausgabestellen verbleibt in den Händen des Zugführers, an den die mitbetheiligten Schaffner die vereinnahmten Geldbeträge und die Platzkartenbestände nach Beendigung der Fahrt abzuliefern haben.

— Für die Betriebskontrolöre im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. an eine neue Geschäftsanweisung erlassen und in Nr. 15 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlicht worden. Danach sind nach den vom Minister bei der Zuweisung der Kontrolörstellen getroffenen Anordnungen zu unterscheiden: a) Kontrolöre für die Ueberwachung des Personenzugdienstes, b) Kontrolöre für die Ueberwachung des Güterzug-, Beförderungs- und Wagendienstes, c) Kontrolöre für die Ueberwachung des gesammten Zug- und Beförderungsdienstes. Die Kontrolöre sind je nach ihrer vorzugsweisen Thätigkeit dem Dezernenten für den Personenzugfahrplan oder dem Dezernenten für den Güterzugfahrplan oder dem Dezernenten für den Beförderungs- und Wagendienst zur Beschäftigung zugetheilt. Je nach den Umständen kann ein Betriebskontrolör auch gleichzeitig einem Fahrplan- und dem Beförderungsdezernenten überwiesen werden. Die übrigen Dezernenten können die Kontrolöre im allgemeinen nur zu Aufträgen heranziehen, für welche die Sachkenntniss eines Kontrolörs erforderlich ist, und auch nur insoweit, als den Kontrolören die Erledigung innerhalb ihres Dienstplanes möglich ist. Die Kontrolöre zu a) und b) werden vorwiegend innerhalb des Direktionsbezirks, die Kontrolöre zu c), die stets dem Beförderungsdezernenten zugetheilt sind, vorwiegend auf durchgehenden Linien und für den Umfang grösserer Verkehrsgebiete beschäftigt. Für jeden Kontrolör wird durch den Dezernenten, dem er zugetheilt ist, unter Mitwirkung aller anderen Dezernenten für den Betriebs-, Beförderungs- und Betriebsmaschinendienst in bestimmten Zeitabschnitten ein Dienst- oder Reiseplan aufgestellt. Bei den Kontrolören für die Ueberwachung des durchgehenden Verkehrs stellt den Plan jedoch die unmittelbar vorgesetzte Eisenbahndirektion nach Benehmen mit den übrigen betheiligten Direktionen fest. — Bei ihren Dienstreisen sind die Betriebskontrolöre forthin verpflichtet, auch allen Vorgängen, die nicht unmittelbar mit ihrem Geschäftsbereich oder dem besonderen Zweck ihrer Reise zusammenhängen, ihre Aufmerksamkeit zu widmen. Sie haben, wenn sie mit Schnell- und Personenzügen fahren, und auch während ihres Aufenthalts auf den Stationen nach Möglichkeit darüber zu wachen, dass das Zugpersonal eine sorgfältige Fahrkartenkontrole ausübt. Auch in jeder anderen Weise werden sie die Vorstände der Inspektionen bei der unmittelbaren Ueberwachung des Dienstes unterstützen und bei ihren Reisen ihr Augenmerk allezeit auf die Betriebshandhabung richten.

— Ueber den Wirthschaftsbetrieb in den Kantinen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten einen umfassenden Erlass an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichtet, dem nachstehende wesentliche Punkte zu entnehmen sind: Bei der verwaltungsseitigen Einrichtung von Unterkunftsräumen und Wirthschaftsbetrieben (Kantinen) handle es sich lediglich darum, das in seiner dienstfreien Zeit zu längerem Aufenthalt ausserhalb seiner Häuslichkeit gezwungene, der Eisenbahnverwaltung angehörige Personal in gesunden, wohnlichen Räumen unterzubringen und ihm hier zu einer zweckmässigen, seinen wirthschaftlichen Verhältnissen angemessenen Verpflegung, und zwar, soweit es für diesen Zweck geboten ist, durch Einrichtung von Speiseanstalten und anderen Wirthschaftbetrieben (Kantinen) Gelegenheit zu geben. Die Eisenbahnverwaltung erfülle durch Schaffung solcher Einrichtungen einerseits eine Verpflichtung gegen diejenigen ihrer Bediensteten, welchen sie durch ihre aus dienstlichen Gründen gebotenen Anordnungen die körperliche Pflege erschwert, diene aber andererseits durch ihre Fürsorge auf diesem Gebiete auch ihrem eigenen Vortheil, der die Erhaltung eines leistungsfähigen, seinem verantwortlichen Dienste jederzeit gewachsenen Personals bedingt. Es seien demnach bei der Einrichtung von Kantinen folgende Gesichtspunkte zu beachten: 1. Nach dem bestehenden Muster zu Verträgen für Bahnhofswirthschaften ist der Pächter verpflichtet, dem Stations- und Fahrpersonal, sofern diesem der Verkehr in den Wartesälen gestattet ist, auf Verlangen ein einfaches, aber kräftiges Mittagessen, eine Tasse Kaffee, ein Glas Bier oder im Winter ein Glas Warmbier gegen eine von der Eisenbahndirektion festzustellende Taxe, für welche $^3/_4$ der tarifmässigen Sätze den Höchstbetrag bilden, zu verabfolgen. Wo den Bedürfnissen der Bediensteten durch Inanspruchnahme dieser Verpflichtung des Bahnhofswirths Rechnung getragen werden kann, ist von Einrichtung besonderer Kantinen abzusehen. Es ist aber in diesem Falle geboten, mit dem Bahnhofswirth entsprechende Verabredung zu treffen, deren ordnungsmässige Ausführung sorgfältig zu überwachen und das betheiligte Eisenbahnpersonal von der ihm zustehenden Befugniss in ausreichender Weise zu verständigen. — 2. Kann mit der vorstehenden Einrichtung den Bedürfnissen des Personals nicht genügt werden, so ist auf Herstellung besonderer Kantinen Bedacht zu nehmen. Hierfür gilt folgendes: a) Die Kantinen sind ausschliesslich für Eisenbahnbedienstete bestimmt, andere Personen sind von deren Benutzung ausgeschlossen. b) Die Ausrüstung der Kantinen mit dem erforderlichen Inventar (Tischen, Stühlen, Bänken, Kocheinrichtungen usw.) obliegt der Eisenbahnverwaltung, die Vorhaltung des zur Bereitung, Verabreichung und Einnahme der Speisen und Getränke nothwendigen Geschirres ist Sache des Kantinenwirths. c) Der Kantinenbetrieb ist nicht von der Verwaltung zu führen, sondern von ihr zu verpachten. Die Verpachtung kann freihändig erfolgen. Wenn es angängig und für den zweckentsprechenden Wirthschaftsbetrieb vortheilhaft ist, ist der Bahnhofswirth zu berücksichtigen. Ist dies nicht der Fall, so sind andere geeignete Personen anzunehmen. Dabei kommen besonders solche in Betracht, die wegen ihrer persönlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse auf einen nur bescheidenen Verdienst aus dem Wirthschaftsbetriebe, wenn möglich auf nur einen Zuschuss zu einem schon vorhandenen Einkommen zu rechnen brauchen. Unter diesen sind wiederum solche geeignete Personen zu bevorzugen, die wegen ihres Verhältnisses zur Eisenbahnverwaltung (z. B. als pensionirte Beamte, Eisenbahninvaliden) besondere Rücksicht verdienen. d) Die Pacht hat in einer mässigen Entschädigung für die von der Verwaltung für den Kantinenbetrieb zur Verfügung gestellten Grundstücke und Baulichkeiten nebst Ausrüstung sowie für etwaige verwaltungsseitige Heizung und Beleuchtung zu bestehen. Sofern die dem Kantinenbetrieb dienenden Räume auch ohne diesen ganz oder theilweise als Aufenthaltsräume für das Eisenbahnpersonal vorgehalten werden müssen, ist hierauf bei Bemessung der Pacht Rücksicht zu nehmen. e) Die vorzuhaltenden Speisen und Getränke sind von der Eisenbahndirektion vorzuschreiben. Verabreichung von Branntwein ist grundsätzlich auszuschliessen. f) Wegen des Zwecks der Kantinen müssen die in ihnen gebotenen Speisen und Getränke preiswerth und billig sein. Die Eisenbahnverwaltung hat daher den Kantinenbetrieb zu überwachen und sich öfters davon zu überzeugen, dass das Gelieferte in Menge und Güte dem angesetzten Preise entspricht. Der Preis für die einzelnen Speisen und Getränke ist von der Eisenbahndirektion festzusetzen und der Tarif so zu bemessen, dass der Pächter damit seine Betriebskosten, einschliesslich der Pacht, bestreiten und einen bescheidenen Gewinn (vgl. c) erzielen kann.

— Sonntagsfahrkarten Berlin-Stettin und -Swinemünde. Den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft ist auf eine an den

preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe wegen Beibehaltung dieser seit Jahrzehnten bestehenden ermässigten Sonntagsfahrkarten zum Besuch der Ostsee ein ablehnender Bescheid zugegangen. Es wird darin erklärt, dass, nachdem die Geltungsdauer der Rückfahrkarten eine so erhebliche Verlängerung erfahren hat, künftig ausnahmslos den bezüglichen Tarifbestimmungen gemäss bei allen „verwaltungsseitig“ abzulassenden Sonderzügen als Mindestpreis für Hin- und Rückfahrt der einfache Personenzugfahrpreis zu erheben ist. Damit ist also eine Fahrpreiserhöhung von 2,40 ℳ. für die Fahrt III. Klasse im Sonntagszuge Berlin-Stettin und zurück ausgesprochen.

— **Altdamm-Kolberger Eisenbahn.** In der am 25. März d. J. in Stettin abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft wurde die Erhöhung des Aktienkapitals um 600 000 ℳ. durch Ausgabe von 600 Stammaktien auf den Inhaber zu 1 000 ℳ. zum Mindestbetrage von 100 % beschlossen. Ferner ertheilte die Versammlung ihre Genehmigung zu dem neuen Pachtvertrage zwischen der preuss. Staatsbahnverwaltung und der Altdamm-Kolberger Eisenbahn bezüglich der Strecke Altdamm-Gollnow auf fernere 10 Jahre.

— **Die Angelegenheiten der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft** sind durch die Beschlüsse der am 26. März stattgehabten Generalversammlung der Aktionäre nun endgültig in dem Sinne der eingehenden Vorschläge geordnet, welche zur Gesundung des Unternehmens von der hierzu eingesetzten Kommission der Schutzvereinigung gemacht waren (vergl. Nr. 19 S. 310 d. Ztg.). Hiernach sollen die Obligationen aller der Inhaber, welche der Vereinigung angehören oder bis zum 10. d. Mts. noch beitreten, auf dem Wege der Abstempelung auf 60 % ihres bisherigen Nennbetrages herabgesetzt werden und die derart herabgesetzten Obligationen vom 1. Januar d. J. ab mit dem festen Zinsfuss von 3 % ausgestattet werden. Ferner sollen gegen die restlichen 40 % des Nennbetrages dieser Obligationen Inhaberaktien zu 1 000 ℳ., und zwar auf je 4 000 ℳ. der bisherigen 4,5 prozentigen Obligationen oder auf je 5 000 ℳ. der bisherigen 4 prozentigen Obligationen gewährt werden. Die Durchführung soll in der Weise erfolgen, dass 40 % des bisherigen Nennwerthes bei der Schutzvereinigung hinterlegter Obligationen gegen Aktien der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft derart eingebracht werden, dass die Aktien durch die Einbringung als vollgezahlt gelten und dass gleichzeitig die Obligationen durch Abstempelung auf 60 % ihres bisherigen Nennwerthes und die Zinsen auf 3 % herabgesetzt werden.

Das Aktienkapital der Gesellschaft wird von 7 500 000 ℳ. auf 1 250 000 ℳ. in der Weise herabgesetzt, dass die Aktionäre ihre Aktien bei der Gesellschaft auf deren Aufforderung hin zum Zwecke der Zusammenlegung einreichen.

In den Aufsichtsrath des neu geordneten Unternehmens wurden gewählt die Herren: Justizrath Gesse-Berlin, Bankier Philippi-Hamburg, Bauinspektor Bandekow, Regierungsrath Kemmann, Eisenbahndirektor Ströhler, Regierungsrath Magnus, Bankier Weill, Bankier Hansen, Bankier Max Richter und Justizrath Dorn. Vorsitzender ist Bankier Max Richter und dessen Stellvertreter Eisenbahndirektor Ströhler.

In der Generalversammlung wurden noch eine Reihe Satzungsänderungen einstimmig angenommen, von welchen erwähnenswerth ist, dass der aus 10 Personen bestehende Aufsichtsrath nicht wie früher Gewinnantheile, sondern eine Pauschsumme von insgesammt 15 000 ℳ. erhält. Aus der Mitte der Versammlung wurde die Zusammensetzung des jetzigen Aufsichtsrathes als eine glückliche und im Interesse der Gesellschaft liegende bezeichnet, sowohl in Bezug auf die kaufmännische und juristische als auch die eisenbahntechnische Seite hin. Direktor Ströhler machte sodann auf Grund des Beschlusses der letzten Versammlung noch die Mittheilung, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten den bisher geleisteten Staatsbeitrag zu erhöhen sich bereit erklärt habe und bezüglich der oberschlesischen Bahn Gleiwitz-Ratibor die Hoffnung berechtigt sei, dass die bestehenden Verkehrsbeschränkungen aufgehoben werden, so dass die Kohlen aus dem oberschlesischen Kohlenrevier dann über diese Schmalspurbahn geleitet werden können. Ueberhaupt habe der Minister grundsätzlich erklärt, auch diesem Unternehmen wie allen anderen nothleidenden Bahnen sein Wohlwollen zuzuwenden, was jedenfalls den Erfolg haben wird, die Verhältnisse einzelner Bahnen wesentlich zu verbessern. Bezüglich des Wiesbadener Bezirksverbandes theilte Redner mit, dass dieser noch eine abwartende Haltung einnehme; doch sei zu erwarten, dass auch dort, ähnlich wie der preussische Minister zu thun sich bereit erklärt hat, der Beitrag zu dem Unternehmen (nassauische Kleinbahnen) erhöht werden dürfte.

Es kann wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, dass die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft nunmehr die Krisis überstanden hat und einer gesunden Entwickelung entgegengeht.

— **Glogauer Eisenbahnwünsche.** Der kurz vor Ostern in Glogau zusammengetretene Kreistag beschloss einstimmig, den Kreisausschuss zu beauftragen, an maassgebender Stelle in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, dass 1. die Strecke Breslau-Stettin mindestens bis Reppen zweigleisig ausgebaut werde und dass auf dieser Strecke Schnellzüge verkehren; 2. eine direkte Verbindung, sei es von Glogau oder von Klopschen über Primkenau nach Kohlfurt hergestellt wird; 3. dass der nördliche Theil des Kreises Glogau durch eine Bahnverbindung erschlossen wird, die, von Glogau bezw. Glogischdorf ausgehend, bei Neudorf oder einer anderen Station die Strecke Lissa-Bentschen erreicht; 4. dass ein Schnellzug Ostrowo-Lissa-Glogau nach Mitteldeutschland eingelegt wird. — Herzog Ernst Günther von Schleswig-Holstein theilte mit, der Eisenbahnminister habe sich den Bestrebungen Glogaus gegenüber wohlwollend ausgesprochen. Von anderer Seite wurde erwähnt, das Glogau, wie aus den Erörterungen in den Kommissionssitzungen des Herrenhauses hervorzugehen scheine, Aussicht habe, in der Richtung Breslau-Stettin und Lissa-Sagan bessere Verbindung zu erhalten.

— **Ueber die Zusammensetzung der preussisch-hessischen Bezirkseisenbahnräthe** hat sich, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ berichtet, unter den betheiligten Körperschaften eine Meinungsverschiedenheit erhoben, die von einer durch die Magdeburger Handelskammer im November 1901 herausgegebenen Denkschrift ihren Ausgang genommen hat. In dieser wurde darauf hingewiesen, dass in den Eisenbahnräthen neben 149 Vertretern der Handelskammern 98 Mitglieder ihren Sitz hätten, die von freien zum Theil kaufmännischen, grösstentheils aber industriellen Vereinigungen unmittelbar gewählt würden, während doch die Handelskammern gesetzlich zur Vertretung nicht nur des Handels, sondern auch der Industrie berufen seien. „Sollte es angezeigt erscheinen“ — so schliessen die betreffenden Ausführungen — „der Industrie eine besondere Vertretung in den Bezirkseisenbahnräthen zu gewähren, so lässt sich dies dadurch erreichen, dass den in Frage kommenden Kammern die Ernennung eines besonderen Vertreters für diese oder jene Industrie aufgetragen wird. Es liegt uns fern, den freien wirthschaftlichen Vereinen das ihnen einmal zugebilligte Recht der Vertretung ihrer Interessen in den Bezirkseisenbahnräthen rauben zu wollen; nur halten wir es nicht für sachgemäss und nicht der heutigen Bedeutung der Handelskammern entsprechend, dass die Vertreter der freien Vereine anstatt von den Handelskammern, die doch zur Wahrung der Interessen der Industrie ebenso gut wie der des Handels berufen sind, direkt von den freien Vereinen ernannt werden.“

Demgegenüber hat das Direktorium des Centralverbandes deutscher Industrieller unter dem 8. Januar d. J. eine Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, in der zwar die seit Errichtung der Bezirkseisenbahnräthe wesentlich gesteigerte Bedeutung der Handelskammern bereitwillig anerkannt, ein gleicher Fortschritt aber auch für die freien wirthschaftlichen Vereinigungen geltend gemacht und sodann folgendes ausgeführt wird: „Die deutsche Industrie hat niemals die Handelskammern als die eigentlichen Vertreterinnen ihrer Interessen anerkannt, sondern ihre Gesammtinteressen stets durch die Fachvereine wahrgenommen, welche sich wiederum zu grösseren Sammelverbänden organisirt haben. Dies gilt von der Wirthschaftspolitik gerade so wie von der Sozialpolitik und Verkehrspolitik. Gegenüber der freihändlerischen Richtung zahlreicher deutscher Handelskammern steht die deutsche Industrie als Ganzes durchaus auf dem Boden einer nationalen Schutzpolitik. Die Stellung des deutschen Handelstags und des Centralverbands deutscher Industrieller zu den Getreidezöllen ist eine durchaus verschiedene. Solche Unterschiede wären unmöglich, wenn hier nicht ganz verschiedenartige wirthschaftliche Interessen vorhanden wären. Ebenso wären sie unmöglich, wenn die Interessen der Industrien in einiger Reinheit in den Beschlüssen der deutschen Handelskammern zum Ausdruck kämen. So wichtige Dienste einzelne Handelskammern daher auch einzelnen Industrien schon geleistet haben und so gern die freien wirthschaftlichen Verbände jeder Zeit die Handelskammern bei Beschaffung sachlicher Auskünfte und Gutachten unterstützen, so kann die deutsche Industrie unmöglich die Handelskammern als die berufenen Vertreterinnen ihrer Interessen ansehen und sich willig unter ihre Bevormundung begeben. . . . Die Mitwirkung der freien wirthschaftlichen Vereine in den Bezirkseisenbahnräthen hat bis jetzt noch keinerlei Missstände oder Nachtheile für irgend ein Gewerbe oder einen Bezirk hervorgerufen, sondern sich durchaus als zweckmässig bewährt. Bei ihrer Heranziehung zu den Bezirkseisenbahnräthen und dem Landeseisenbahnrath muss die Wahrscheinlichkeit, dass alle vorhandenen grösseren wirthschaftlichen Interessen nach ihrer Bedeutung zu Worte kommen, viel grösser sein, als ohne sie. Durch ihre planmässige Vertretung in diesen Körperschaften allein ist es möglich, zu vermeiden, dass wichtige Maassnahmen über den Kopf ganzer grosser Erwerbszweige hin getroffen werden. Bei den Handelskammern ist es mehr oder weniger Zufall, ob der Präsident ein

Bankier, Grosskaufmann, Eisenindustrieller, Textilindustrieller usw. ist. Ein Fachverein aber wird immer einen Fachmann aus seinem Gewerbe an seine Spitze stellen. Aus diesen Gründen halten wir eine Abänderung des bestehenden Zustandes nicht für zweckmässig und richten daher an Ew. Excellenz ganz ergebenst die Bitte, etwaige von den Handelskammern ausgehende Bestrebungen, eine derartige Aenderung in der Zusammensetzung des Landeseisenbahnraths oder der Bezirkseisenbahnräthe oder beider Arten von Behörden herbeizuführen, nicht unterstützen zu wollen."

Während nun eine grosse Zahl von Handelskammern sich den zuerst erwähnten Ausführungen der Magdeburger Denkschrift angeschlossen haben, sprachen sich die Handelskammern zu Bonn, Münster, Osnabrück und Siegen dahin aus, dass sie ein Bestehen von Mängeln in der Zusammensetzung der Bezirkseisenbahnräthe nicht anzuerkennen vermöchten.

— **Zur Lage des Kohlenmarktes.** Bei der königlichen Eisenbahndirektion in Essen hat dieser Tage, wie der „Berl. Akt." mittheilt, die alljährlich übliche Verhandlung behufs Erörterung der voraussichtlichen Gestaltung der Förderungs- und Absatzverhältnisse für Steinkohlen, Koks, Steinkohlen- und Braunkohlenbriketts im laufenden Jahre stattgefunden. An der Berathung nahmen Theil ausser den Vertretern der Eisenbahndirektionen Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken, der Reichseisenbahnverwaltung auch Vertreter der Oberbergämter zu Dortmund und Bonn, der Bergwerksdirektion zu Saarbrücken, der bergbaulichen Vereine für das Ruhr- und Aachener Revier, des westfälischen Kokssyndikats, des Dortmunder Brikettverkaufs-Vereins und der rheinischen Braunkohlenindustrie. Die bei der gleichen Verhandlung im Vorjahre gehegten Erwartungen über die Förderung und den Absatz im Jahre 1901 haben sich bekanntlich nicht als zutreffend erwiesen. Während damals für 1901 gegen 1900 für das Ruhrrevier eine Zunahme der Förderung und des Absatzes von 5 %, der Kokserzeugung und des Absatzes insgesammt von 5—6 % und des Koksabsatzes nach dem Minetterevier allein von 16 % veranschlagt worden war, ist thatsächlich die Kohlenförderung von 59 618 900 t im Jahre 1900 auf 58 447 657 t im Jahre 1901, also um 1 171 243 t oder um 1,9 % zurückgegangen, während die Kokserzeugung für 1901 mit 8 778 207 t einen Rückgang von 9 % aufweist. Im Bezirke des Oberbergamts Bonn (Bonn und Aachener Revier einschliesslich Zeche Rheinpreussen) betrug die Steinkohlenförderung im Jahre 1900: 12 057 543 t, sie ist im Jahre 1901 auf 12 162 906 t, also um 107 363 t oder 0,9 % gestiegen. Die Förderung an Rohbraunkohlen im linksrheinischen Bezirke stieg von 5 202 000 t im Jahre 1900 auf 6 241 000 t im Jahre 1901 und die Steinkohlenbrikett-Erzeugung von 1 275 000 t auf 1 520 000 t. Hinsichtlich der Beurtheilung der für das laufende Jahr in Aussicht zu nehmenden Förderung und des Absatzes gingen die Ansichten der Vertreter des Bergbaues übereinstimmend dahin, dass, wenngleich unverkennbare Merkmale für eine allmählich vor sich gehende Besserung der gewerblichen Verhältnisse vorlägen und insbesondere die Roheisenindustrie, die für den Absatz von Steinkohlen und Koks von ausschlaggebender Bedeutung sei, sich in wieder aufsteigender Bewegung befände, doch mit Rücksicht auf die allerwärts vorhandenen grossen Vorräthe für das laufende Jahr nur mit den Verkehrsziffern des Jahres 1901 zu rechnen sein werde, höchstens aber und falls kein Rückschlag im Erwerbsleben einträte, die im Jahre 1900 erzielten Absatzmengen erreicht werden würden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. März d. J. in 6 Arbeitstagen 90 183 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 031 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 97 529 und auf den Arbeitstag 16 255 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. März d. J. auf den Arbeitstag 1 224 und im ganzen 7 346 Doppelwagen oder 7,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis einschl. 22. März d. J. 15 111 Doppelladungen zu 10 t.

— **Spar- und Vorschussverein der badischen Eisenbahnbeamten.** Am 1. Juli 1896 hat die badische Staatseisenbahnverwaltung unter obigem Namen eine Einrichtung geschaffen, welche von der Beamtenschaft lebhaft gewünscht und begrüsst wurde. Dieser mit Körperschaftsrecht ausgestattete Verein verfolgt den Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen, weiter auch den Mitgliedern im Bedarfsfalle durch Gewährung verzinsbarer Vorschüsse beizustehen. Zur Theilnahme an dem Verein sind sämmtliche Beamten der badischen Staatseisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung sowie die mit fester Jahres- oder Monatsvergütung vertragsmässig auf einer Beamtenstelle bei dieser Verwaltung angestellten Personen berechtigt. Die Vereinsmitglieder sind verpflichtet, mindestens 50 ₰ monatlich als Spareinlage der Kasse zuzuführen. Erreicht die Spareinlage den Betrag von 150 ℳ, so ist das Mitglied zu weiteren Spareinlagen nicht mehr verpflichtet, aber berechtigt, seine Einlagen bis zur Erreichung des Betrages von 1 200 ℳ fortzusetzen. Innerhalb dieser Höchstgrenze können auch ausserordentliche Spareinlagen gemacht werden. Die regelmässigen Spareinlagen werden durch Abzüge am Diensteinkommen erhoben und vom zweiten auf den Monat der Einzahlung folgenden Monat an mit 3 % verzinst. Vorschüsse an die Mitglieder des Vereins werden auf die Dauer von 2, ausnahmsweise 3 Jahren gegen entsprechende Sicherheit (Bürgschaft usw.) und 5 prozentige Verzinsung gewährt. Die Tilgung erfolgt durch monatliche Abzüge am Diensteinkommen. Der Geschäftsgewinn wird, soweit er nicht zur Ansammlung eines Reservefonds dient, alljährlich in den Sparbüchern der Mitglieder gutgeschrieben. Die Geschäfte des Vereins werden unter Aufsicht der Generaldirektion der Staatseisenbahnen von dem Vereinsvorstand unentgeltlich geführt. Er besteht aus einem Oberbeamten der Generaldirektion als Vorsitzendem, einem Beamten der Eisenbahnhauptkasse als Kassirer, einem Schriftführer, einem Buchhalter und 3 Beisitzern. Der Vorsitzende und der Kassirer sowie deren Stellvertreter werden von der Generaldirektion ernannt, die übrigen Vorstandsmitglieder und deren Stellvertreter werden aus der Zahl der Vereinsmitglieder von der alle 3 Jahre einzuberufenden Generalversammlung gewählt. Die Verwaltung der Kassenangelegenheiten und die eigentliche Kassen- und Rechnungsführung wird unter Mitbenutzung der bei der Eisenbahnhauptkasse für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Einrichtungen vollzogen, so dass dem Verein nur geringe Verwaltungskosten für Drucksachen, Buchbinderarbeiten usw. zur Last fallen.

Ueber die Benutzung der Einrichtung geben folgende Zahlen Aufschluss:

Am Jahresschluss	Mitgliederstand	Monatseinlagen ℳ	Gesammtguthaben der Mitglieder ℳ
1896	1 969	7 955,—	49 036,86
1897	2 068	9 115,—	163 279,15
1898	2 476	10 989,50	285 315,19
1899	2 541	12 191,50	422 145,02
1900	2 597	13 691,50	547 367,84
1901	2 640	15 081,50	700 321,85

Im Jahre	Gewährte Vorschüsse		
	Anzahl	im Gesammtbetrag von ℳ	Zurückbezahlt wurden ℳ
1896 . . . . (½ Jahr)	28	3 560	433,—
1897	158	18 006	8 431,50
1898	347	45 708	24 117,—
1899	520	67 369	50 447,50
1900	542	67 325	61 001,—
1901	615	72 058	74 392,50

An Zinsen und Gewinnantheil zusammen gelangten an die Mitglieder auf ihr Guthaben zur Vertheilung: 1896: 3 %, 1897: 3,70 %, 1898: 3,80 %, 1899: 4,20 %, 1900: 4,20 % und 1901: 4,65 %. Infolge Neuanmeldungen und Erhöhung der Einlagen ist der Stand ab 1. Januar d. J. 2 680 Mitglieder mit 16 160,50 ℳ Monatseinlagen.

— **Bewilligung eines Zuschusses an Arbeiter der württembergischen Verkehrsanstaltenverwaltung während der Dauer der Einberufung zu Friedensübungen.** Das königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat am 21. März d. J. verfügt, dass Arbeitern, die bei der Einberufung zu Friedensübungen auf Grund des Reichsgesetzes vom 10. Mai 1892 Anspruch auf Unterstützung ihrer Familien aus öffentlichen Mitteln während der Dauer dieser Uebungen erheben können, sofern sie nach Ableistung des aktiven Militärdienstes mindestens ein Jahr bei der Verkehrsanstaltenverwaltung ständig beschäftigt waren, vom

1. d. Mts. an zu jener Unterstützung aus den Kassen der Verkehrsanstalten ein Zuschuss in der Höhe gewährt wird, dass die Unterstützung und der Zuschuss zusammen dem am Wohnort üblichen Tagelohn erwachsener männlicher Arbeiter (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes) gleichkommen. Der Zuschuss wird nur gewährt, wenn vor der militärischen Uebung von keiner Seite gekündigt worden ist. Die Berechnung der Zuschüsse ist von den betheiligten Dienststellen von Amtswegen vorzunehmen, sobald feststeht, dass und in welchem Umfang den Arbeitern eine Familienunterstützung aus öffentlichen Mitteln gewährt wird. Die Zuschüsse werden an denselben Terminen bezahlt, wie die Unterstützungen.

— **Elektrische Bahn Stuttgart-Feuerbach.** Der Ingeniör Sprickerhof-Stuttgart hat der Feuerbacher Gemeindevertretung ein Projekt vorgelegt, nach welchem eine elektrische Bahn Stuttgart-Weissenhof-Feuerbacher Heide-Feuerbach erbaut werden soll. Die Ersteigung der beiderseitigen Höhen würde durch eine Bergbahn erfolgen, das Ueberfahren der Höhe durch eine Adhäsionsbahn. Die Kosten der Pläne würden etwa 4 000 ℳ betragen, wovon die an der Erschliessung des betreffenden Geländes zu Bauzwecken hauptsächlich interessirte Weissenhofgesellschaft die Hälfte übernimmt. Auch die bürgerlichen Kollegien in Feuerbach bewilligten für Ausarbeitung der Pläne mit Kostenvoranschlag die Summe von 2 000 ℳ.

— **Im deutschen Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif** sind mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. an verschiedene Aenderungen in Kraft getreten, von denen wir folgende als die für das Publikum wichtigsten hervorheben: 1. Die Schüler von Fachschulen werden bei Ausflügen zu belehrenden Zwecken künftig ebenso behandelt wie die Studirenden akademischer Anstalten bei Ausflügen zu wissenschaftlichen Zwecken. Zur Benutzung von Schnellzügen ist bei solchen Ausflügen für die Studirenden akademischer Anstalten sowohl wie für die Schüler von Fachschulen die Genehmigung der den Ausgangsstationen vorgesetzten Direktion erforderlich. Bei Benutzung von D-Zügen ist die tarifmässige Platzgebühr zu entrichten. Freigepäck wird nicht gewährt. 2. Die Bestimmungen über die Zulassung von Viehbegleitern sind dahin geändert, dass in der Regel die Begleiter ihren Platz in den zu beaufsichtigenden Viehwagen zu nehmen haben. Ist dies nicht möglich — z. B. bei mehrbödigen Wagen, bei starker Kälte oder bei grosser Hitze —, so können die Begleiter nach Befinden des diensthabenden Stationsbeamten ausnahmsweise im Packwagen oder in einem Güterwagen oder auch in einem Personenwagen der niedrigsten im Zuge befindlichen Klasse befördert werden. 3. Der Frachtzuschlag für Angabe des Interesses an der Lieferung ist sowohl im Gepäck- wie im Vieh- und im Güterverkehr von 0,25 ₰ für je 10 ℳ und 10 km auf 0,2 ₰ herabgesetzt. 4. Bei Umladungen von Sendungen auf Unterwegsstationen, die im Interesse der Betriebssicherheit vorzunehmen sind, haben die Dienststellen in jedem Falle gewissenhaft zu prüfen, ob die Umladung durch mangelhafte Verladung seitens des Absenders nothwendig geworden ist und nur in diesem Falle die Sendung mit den Umladekosten zu belasten. 5. Zu den gebrauchten Emballagen, welche bei ihrer Rücksendung nach dem halben wirklichen Gewichte abgefertigt werden, treten zu den bisherigen noch folgende hinzu: gebrauchte leere Flaschen, Blechkannen, Blechbüchsen, metallene Kakeskasten, Glas- und Thonballons in Körben oder Kübeln, Krüge, Haspeln, Walzen, Packbretter und Packlatten, Schachteln und Kartonnagen, ferner gebrauchte Fässer, Körbe und Kisten, in welche leere Flaschen, Kannen, Krüge, Schachteln und Cigarrenkistchen verpackt sind.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind der Regierungs- und Baurath Carl Nowack, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 14 zu Berlin, der Eisenbahndirektor Götze, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Frankfurt a/O., und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Heinrich Gremler, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Gleiwitz, gestorben.

Dem Ober-Baurath Pagenstecher, Mitglied der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, ist der Titel und Rang eines Geheimen Bauraths verliehen.

Oesterreich.

— **Die bosnischen Eisenbahnen.** Das österreichische Herrenhaus hat die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der bosnischen Bahnen, in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung angenommen und auch der von der Eisenbahnkommission beantragten Resolution (vergl. Nr. 24 S. 392 d. Ztg.) zugestimmt. Bei der Berathung gab u. a. der dem Herrenhause angehörende Generalstabschef seiner Freude darüber Ausdruck, dass in der Resolution die Aufmerksamkeit auf die Verbindung Knin-Novi-Agram hingelenkt werde.

Der Fall stehe einzig in Europa da, dass ein Reichsland ohne Schienenverbindung mit dem Centrum der Monarchie bleibe. Es sei nun eine solche Verbindung allerdings schwer herzustellen, aber es sei für die Zukunft unbedingt nothwendig, jedenfalls danach zu streben, dass eine oder die andeze zur Ausführung gelange.

Zwei solcher Linien wären möglich: die eine, die schwierigere, durch ein langes Gebiet von Kroatien führende, gehe über Knin durch die Licca gegen Karlstadt oder Osteria. Die leichtere Verbindung, die im Bericht angedeutet ist, sei jene von Knin, die auf einer kurzen Strecke durch Kroatien, dann im Unnathal auf bosnischem Boden mit wenig Bodenhindernissen nach Novi führe. Von Novi aus sei die bereits bestehende normalspurige Eisenbahn vorhanden, welche von Agram nach Budapest und Wien führe.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Januar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 11 022 867 Personen und 7 975 020 t befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 43 925 737 Kr., das ist für das Kilometer 2 229 Kr. Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 9 833 235 Personen und 8 437 049 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 19 404 km 44 929 449 Kr. oder für das Kilometer 2 315 Kr., daher ergibt sich für den Januar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,7 %.

Die auf Grund der Ergebnisse des Januar ermittelte kilometrische Jahreseinnahme beziffert sich für Jahr 1902 auf 26 748 Kr., gegen 27 780 Kr. für das Vorjahr (— 3,7 %).

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses im Januar d. J. ergibt sich im Vergleich mit demselben Monat des Vorjahres bei der Eisenbahn Wien-Aspang (10,1 %), dann bei der Leoben-Vordernberger Eisenbahn (9,5 %) und bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (6,1 %).

Eine bedeutende Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses im Monat Januar d. J. hingegen weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres die nachfolgenden Hauptbahnen aus:

österreichische Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2,7 %
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4,0 „
österr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4,9 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . .	6,3 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) .	7,8 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) .	8,0 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	12,0 „
Buschtĕhrader Eisenbahn, Linie Lit. A.	12,7 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	16,4 „
Buschtĕhrader Eisenbahn, Linie Lit. B.	16,7 „
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbaugesellschaft	17,9 „

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im Februar d. J.** betrugen im Personenverkehr 3 227 900 Kr., im Güterverkehr 12 537,600 Kr., sonach im ganzen 15 765 509 Kr. Bei Vergleichung der Gesammteinnahme mit jener des Februar 1901 zeigt sich für den Berichtsmonat im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 136 228 Kr. (+ 113 400 Reisende) und im Güterverkehr von 657 353 (+ 151 600) t, somit im ganzen eine Zunahme um 793 581 Kr. Eine Steigerung des Güterverkehrs ergab sich auf den westlichen Staatsbahnen insbesondere bei Eis, Erz, Roheisen, Schnittholz und Stückgütern, während der Kohlenverkehr noch immer einen Ausfall aufwies. Auf den östlichen Staatsbahnen blieb der Verkehr in Getreide von Russland und Rumänien nach Deutschland auch im Februar ein anhaltend reger; nebst diesem gelangten unter anderem Baumaterialien und Petroleum in zunehmender Menge zur Aufgabe. Vom 1. Januar bis 28. Februar haben die Staatsbahnen im Personenverkehr 7 649 400 (+ 377 246) Kr., im Güterverkehr 25 510 400 (599 340) Kr. vereinnahmt.

— **Zählung der gewerblichen Betriebe.** Nach dem Gesetze vom 18. Januar d. J. ist in diesem Jahre eine Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern vorzunehmen. Nach der Vollzugsverordnung zu diesem Gesetze erfolgt die Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen durch das Eisenbahnministerium, dem auch der Erlass der näheren Bestimmungen hierüber sowie die Festsetzung der hierbei zur Anwendung gelangenden Drucksachenmuster zusteht.

— **Böhmische Nordbahn.** Gegenüber den Gerüchten von einer bevorstehenden Verstaatlichung der böhmischen Nordbahn weist das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ auf die bei dieser Bahn bestehenden verwickelten Verhältnisse hin, welche die Verstaatlichung dieses Unternehmens keinesfalls als eine leicht zu lösende Frage erscheinen lassen. Nach Angabe des ge-

nannten Blattes eilen auch jene Mittheilungen, die die Verhandlungen über die Beschaffung der Mittel zur Deckung der schwebenden Schuld der Gesellschaft sowie zur Bedeckung des Aufwandes der von der Gesellschaft zu bauenden Lokalbahnen zum Gegenstande haben, den Thatsachen voraus. Allerdings sei es angesichts der Verhältnisse des Geldmarktes nicht unwahrscheinlich, dass die Gesellschaft den gegenwärtigen Zeitpunkt als geeignet ansehen werde, um an die berührten Fragen heranzutreten.

— **Eisenbahnkonzessionen.** Das „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht die Konzessionsurkunden für mehrere neue Lokalbahnen. Zunächst wird dem niederösterreichischen Landesausschusse die Konzession einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Gänserndorf der Ferdinands-Nordbahn über Pyrawarth nach Gaunersdorf ertheilt. Der Bau ist binnen anderthalb Jahren zu vollenden. Die Konzession läuft 90 Jahre. Der Konzessionär ist ermächtigt, eine Aktiengesellschaft zu gründen. Die Aufnahme von Prioritätsobligationen ist nur dann zulässig, wenn die Verzinsung und Tilgung durch eine Reinertragsgarantie des Erzherzogthumes Niederösterreich hergestellt sein wird. Ausserdem verlautbart das „Reichsgesetzblatt" die Konzessionsurkunde für die Lokalbahn von Böhmisch-Leipa nach Steinschönau. Der Vollendungstermin des Baues ist 2 Jahre. Für die Bahn kann eine Aktiengesellschaft gebildet werden, wobei die Ausgabe von Prioritäten nur dann zulässig ist, wenn das Land Böhmen die Garantie übernimmt.

— **Die Eisenbahnverbindung Krems - Grein** bildet seit langem den Gegenstand lebhafter Bestrebungen der Interessenten. Bisher ist vom Lande Niederösterreich ein namhafter Beitrag zu den sich auf rund 15 000 000 Kr. beziffernden Kosten dieser Bahn zugestanden worden. Auch das Land Oberösterreich hat einen Beitrag zu diesen Kosten genehmigt und es sind auch von den Interessenten Zuschüsse zugesichert worden. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, haben sich die Interessenten entschlossen, zunächst die Einzelpläne ausarbeiten zu lassen, und beabsichtigen eine Beitragsleistung des Landes und des Staates zu den Kosten der Projektaufstellung anzustreben.

— **Tarifermässigung für Düngemittel.** Die schon seit mehreren Jahren von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen gewährte Tarifbegünstigung für die Beförderung von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdüngerherstellung wurde auch für das laufende Jahr zugestanden. Die Tarifermässigung besteht darin, dass für die betreffenden Düngemittel und Rohmaterialien bei der Beförderung in Mengen unter 5 000 kg anstatt der Gebühren nach Klasse II nur jene der Klasse A, bei Beförderung in Mengen von mindestens 5 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen anstatt der Gebühren nach Klasse A nur jene der Klasse B berechnet werden, während bei Beförderung in Mengen von mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen ein Nachlass von 15 % von den Gebühren der Klasse C bezw. des Spezialtarifes 3 gewährt wird, je nachdem die betreffenden Artikel in die Klasse C oder in den Spezialtarif 3 eingereiht sind.

— **Die Eisenbahnfachschule in Linz,** an welcher mit dem heurigen (dritten) Schuljahre die ersten Hörer ihre Studien abschliessen werden, hat trotz des Umstandes, dass erst vor wenigen Wochen dieser Anstalt das Oeffentlichkeitsrecht verliehen, bis heute aber den Schülern noch nicht die Befähigung zum Einjährig-Freiwilligendienst zuerkannt wurde, einen sehr regen Besuch aufzuweisen. Sie hat im ersten Jahrgange 30, im zweiten 43 und im dritten 18 Hörer.

Der aufgestellte, vom Schulkomitee des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten ausgearbeitete Lehrplan entspricht, soweit er die Eisenbahnfächer betrifft, vollkommen. An der Anstalt werden folgende Fächer gelehrt, und zwar Eisenbahnbuchhaltung und Rechnungsdienst, Telegraphen-, Telephon-, Signal- und Blockwesen, Transportdienst, Eisenbahntariflehre und Zollvorschriften, Eisenbahntechnologie, Eisenbahngesetzes- und Bürgerkunde, Verkehrsdienst und Verkehrsstatistik.

Der Lehrerfolg ist ein zufriedenstellender. Insbesondere erweisen sich die praktischen Uebungen im Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienste als sehr nützlich und erfolgreich. Man kann daher wohl annehmen, dass sich die an der Linzer Eisenbahnfachschule vorgebildeten Beamten auch im praktischen Dienste bewähren werden.

— **Das Automobil im Eisenbahnbetriebe.** Vor kurzem ist mit dem vom Eisenbahnministerium bestellten Daimler'schen Automobilwagen auf der Strecke Wiener-Neustadt-Wittmannsdorf-Sollenau eine Probefahrt unternommen worden. Die Probefahrt hatte den Zweck, etwaige Mängel des Automobils klarzustellen und deren Abstellung zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung der bei der Probefahrt gemachten Wahrnehmungen werden an dem Automobil die entsprechenden Aenderungen vorgenommen werden. Hinsichtlich der Strecke, auf welcher der Wagen in Betrieb gestellt werden soll, ist bisher noch keine Entscheidung getroffen worden.

— **Beleidigung einer Bahnverwaltung.** Ein Reisender beschwerte sich in der Bestimmungsstation über das angeblich ungebührliche Benehmen eines Schaffners, der ihm einen Platz in einem überfüllten Wagen angewiesen habe. Der Reisende erging sich dabei in den heftigsten Ausfällen gegen die betreffende Bahnverwaltung. Dieser Vorfall bildete den Gegenstand eines Ehrenbeleidigungsprozesses, welchen die Bahnverwaltung gegen den Reisenden anstrengte. Der Beklagte wurde nach durchgeführtem Verfahren vom Bezirksgerichte und dem Landesgerichte als Berufungsinstanz der Uebertretung gegen die Sicherheit der Ehre schuldig gesprochen und zu 20 Kr. Geldstrafe oder zwei Tagen Arrest und zum Ersatze der Kosten verurtheilt.

Ungarn.

— **Budget des Handelsministeriums.** Anlässlich der Berathung des Budgets des Handelsministeriums im ungarischen Reichstag besprach der neue Handelsminister in längerer Rede die Aufgaben des ihm anvertrauten Ressorts. Hierbei berührte er auch in Kürze die Frage der ungarischen Staatsbahnen. Er erklärte unter dem Beifalle des ganzen Hauses, dass er die Interessen der Angestellten dieses Instituts warm am Herzen trage und dass er zur Besserung ihrer Lage gern alles thun wolle, was die Finanzen des Staates gestatten. Auch werde er es für seine Pflicht erachten, die Einrichtung der Verwaltung der Staatsbahnen zu untersuchen und thunlichst zu vereinfachen. Ueberdies werde aber die Regierung sich mit der Aenderung der Tarife der Staatsbahnen beschäftigen und die finanziellen mit den kommerziellen Interessen nach Möglichkeit in Einklang bringen.

— **Vergebung der Lieferung von Inventargegenständen für die ungarischen Staatsbahnen.** In dieser Angelegenheit hat der ungarische Handelsminister verfügt, dass Erfordernisse unter 600 Kr. von den Betriebsleitungen bei den Gewerbetreibenden im Bereiche der betreffenden Betriebsleitung ohne öffentliche Lieferungsausschreibung zu beschaffen seien. Ausserdem sind gewisse Artikel im Anschaffungswerthe von mehr als 600 Kr. zwar seitens der Direktion im Wege öffentlicher Ausschreibung sicher zu stellen, doch ist bei der Zutheilung darauf Bedacht zu nehmen, dass mit der Herstellung dieser Artikel gleichmässig die in Gebieten aller Betriebsleitungen befindlichen vertrauenswürdigen Gewerbetreibenden zu betrauen und die Lieferungen unter ihnen verhältnissmässig zu vertheilen seien.

Das Erforderniss der Staatsbahnen an Inventargegenständen betrug im Jahre 1899: 98 000 Kr., im Jahre 1900: 61 000 Kr.

— **Tariferhöhung für Holz.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat den Landesverein der ungarischen Holzhändler verständigt, dass eine Erhöhung der ungarischen Holzausfuhrtarife in Aussicht genommen ist. Die Erhöhungen, welche durchschnittlich 4 Kr. für den Wagen, in einzelnen Fällen auch 6 und 9 Kr. betragen, werden am 1. Juli d. J. in Kraft treten und beziehen sich auf die Frachtbegünstigung von ungarischen Stationen nach Oderberg Uebergang für Norddeutschland, nach Wien und Pressburg Uebergang für Sendungen nach dem westlichen Auslande und von ungarischen Stationen nach Fiume.

— **Frachtsätze für lebendes Geflügel.** Um das verfrachtende Publikum zu veranlassen, bei der Beförderung von lebendem Geflügel anstatt der jetzt üblichen rundbödigen und schwach gebauten Ruthenkörbe, welche infolge ihrer Form und des Umfangs zum Eisenbahntransporte weniger geeignet sind, Behältnisse mit festen Wänden zu benutzen, wurde für Sendungen von lebendem Geflügel als Frachtgut, welche in viereckigen Steigen oder Verschlägen mit festen Wänden zur Aufgabe gebracht werden, auf sämmtlichen Linien der ungarischen Staatseisenbahnen und auf der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn eine Frachtermässigung eingeräumt. Die Länge solcher Steigen oder Verschläge soll 120 cm, die Breite derselben 100 cm nicht überschreiten, wogegen deren Höhe bei Hühnersteigen 35—38 cm und bei Gänse- oder Truthühnersteigen 50—60 cm betragen kann. Die Frachtbegünstigung besteht darin, dass die Frachtberechnung für das Rohgewicht nach Klasse II anstatt wie früher nach Klasse I oder nach den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut erfolgt. Diese Begünstigung gilt bis auf Widerruf, vorläufig jedoch bis Ende dieses Jahres, und gelangt im Kartirungswege

zur Anwendung. Das verfrachtende Publikum wurde auf diese Begünstigung mit dem Beifügen aufmerksam gemacht, dass auf den ungarischen, österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen eine Frachterhöhung für das in Körben zur Aufgabe gelangende lebende Geflügel in Aussicht genommen sei, weshalb es im Interesse der Geflügelhändler liege, schon jetzt Vorsorge zu treffen, dass ihre Körbevorräthe durch die zum Bahntransporte geeigneteren viereckigen festen und nunmehr billiger tarifirenden Behältnisse ersetzt werden.

— **Beschränkung der Haftpflicht für Kohlenabgänge.** Auf Grund der von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlassten fachmännischen Versuche wurde festgestellt, dass die bei Kohle jeder Gattung infolge Austrocknung eintretenden Gewichtsverluste schon innerhalb 24 Stunden mindestens 2 % betragen.

Kohle wird daher seitens der ungarischen Staatsbahnen unter jene feuchten Güter gerechnet, bezüglich deren die Haftpflicht der Eisenbahn im Sinne des § 78 des Betriebsreglements bei Gewichtsverlusten bis 2 % ausgeschlossen ist, und lehnen die ungarischen Staatsbahnen jeden Ersatzanspruch für Kohlenabgänge bis 2 % ab.

— **Bekanntgabe von Ablieferungshindernissen.** Bei den österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen erfolgt die Anzeige von Ablieferungshindernissen seitens der Empfangsstationen in allen Fällen telegraphisch, wo es sich um verderbliche Güter handelt, und wird hierbei nicht berücksichtigt, ob der Werth des Gutes im Verhältniss zu den Kosten des Telegramms steht. Dieser Vorgang führte zu zahlreichen Parteibeschwerden, was die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasste, ihre Stationen anzuweisen, die telegraphische Verständigung nur dann zu wählen, wenn dies dringend nothwendig erscheint und nach genauer Beurtheilung des Falles diese Art der Verständigung im Interesse der Partei liegt.

— **Begleitung von Pferdesendungen.** Bei Sendungen von Pferden, welche zur Beförderung mit Personenzügen aufgegeben werden, wurde auf den ungarischen Staatsbahnen bisher die Beigabe einer Begleitung gefordert. Da nun die Versandstationen nicht immer in der Lage sind, von vornherein festzustellen, ob die Beförderung der aufgegebenen Pferde auf der ganzen zu befahrenden Strecke mittelst Güter- oder Personenzügen erfolgen wird, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen im Interesse eines einheitlichen Vorganges angeordnet, dass bei Pferdesendungen Begleitung — ohne Rücksicht darauf, ob sie als Eil- oder Frachtgut zur Aufgabe gelangen — unbedingt zu fordern ist.

— **Székler Bahnen.** Dieser Tage empfing der ungarische Handelsminister eine aus 100 Mitgliedern bestehende Abordnung von Széklern, welche gekommen war, den Minister um den schleunigen Ausbau der Székler Ringbahn zu bitten.

Der Wortführer der Abordnung überreichte dem Minister die in dieser Angelegenheit ausgearbeitete Denkschrift. Diese betont im Eingange, dass bei der Feststellung des Eisenbahnnetzes des Landes der Székler Boden vergessen wurde. Daraus seien für das Székler Volk schwere wirthschaftliche Schäden entstanden. Die Gesetzgebung habe im Jahre 1895 diesen Fehler der Eisenbahnpolitik erkannt und den Gesetzartikel VII über den Ausbau der Székler Ringbahn als Hauptlinie und der anschliessenden Nebenlinien geschaffen. Seither seien 7 Jahre verflossen, ohne dass die Székler Ringbahn ausgebaut worden wäre. Der wirthschaftliche Niedergang der Székler Bevölkerung greife immer mehr um sich und diese Gefahr habe endlich die Aufmerksamkeit des ganzen Landes erweckt. Die Gesuchsteller wenden sich daher an den Minister mit der Bitte, er wolle bei der Gesammtregierung und dem Parlamente dahin wirken, dass zur Rettung des Székler Volkes mit dem noch in diesem Jahre in Angriff zu nehmenden Ausbau der Székler Bahnen begonnen und dieser in 3 Jahren zu Ende geführt werde. Der Bau würde auch der nothleidenden Bevölkerung Beschäftigung geben und so der massenhaften Auswanderung Einhalt thun.

Der Handelsminister versicherte in seiner Antwort, dass sich die Regierung für den Ausbau der Székler Bahnen lebhaft interessire, und brachte zur Kenntniss, dass der Bau der Székler Ringbahn wahrscheinlich noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden wird; da aber die Verhandlungen noch im Zuge seien, könne er sich hinsichtlich der Einzelheiten noch nicht äussern.

Uebrige europäische Länder.

— **Die angebliche Entwendung eines Millionenschmuckes aus dem Expresszuge Ostende-Wien** wurde vor einiger Zeit vom „Petit bleu“ aus Brüssel gemeldet. Es sollte ein Koffer mit Juwelen im Werthe von 2 500 000 Fr. gestohlen worden sein.

Hierzu geht den Zeitungen vom Vertreter der belgischen Staatsbahnen und Postdampfer, Herrn F. Fabritius in Berlin, eine Mittheilung zu, wonach der Diebstahl von Juwelen im Werthe von nur 2500 Fr. an einer Gepäcksendung von London nach Wiesbaden über Calais, also nicht auf der Ueberfahrt zwischen Dover und Ostende, stattgefunden hat. Auf letzterem Wege sei überhaupt noch kein Diebstahl vorgekommen.

— **Der Handelskongress der französischen Eisenbahnen und das französische Eisenbahnsystem.** Auf dem schon kurz erwähnten congrès commercial des chemins de fer hatte der Vorsitzende des Bundes von Handel und Industrie Pinard zunächst die ausserordentliche Bedeutung des Kongresses geschildert, der nicht nur Landwirthschaft, Handel und Industrie, sondern auch dem Staat selbst und den Eisenbahngesellschaften, zwischen denen allen das engste Band bestehe, Nutzen bringen solle. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hatte zunächst mit allgemeinen Versicherungen geantwortet, hielt dann aber auf dem Festbankett eine Rede, in welcher er sich über das französische Eisenbahnsystem grundsächlich aussprach. Er sagte dabei u. a.: Thatsächlich ist die französische Verwaltungsform von der englischen (reines Privatbahnsystem) viel weiter entfernt als von der deutschen (Staatsbahnsystem). „Erinnern Sie sich doch, dass der Staat durch sein Eingreifen die Eisenbahnen monopolisirt hat, da er von ihrem Ursprung an gewisse dieser Unternehmungen aus dem Marasmus herauszog, um eine sehr beschränkte Anzahl grosser Gesellschaften zu errichten, die fähig sind, den Prüfungen der Zeit zu widerstehen. Der Staat ist es, der ihnen das früher geschaffene Kapital geliefert hat und der sie in die Lage versetzte, es fruchtbringend auszunutzen, und der übrigens auch die grösste Summe für die Gründung und Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes hergegeben hat. Einige Zahlen reden eine beredte Sprache: die Eisenbahngesellschaften, d. h. die Aktionäre, haben 1 500 Millionen Franken eingezahlt, während der französische Staat 4 500 Millionen einzahlte. Später hat der Staat, gerade durch die ihm obliegende Nothwendigkeit, den von seinen eigenen Händen geschaffenen Organismus zu stärken, den Eisenbahngesellschaften eine Zinsgewähr geleistet, und er zahlt ihnen aus dieser jedes Jahr eine Summe, welche 10—25 % der von den Aktionären für die Errichtung der Strecken bewilligten Opfer entspricht.“ Der Minister führte weiter aus, dadurch würde den Eisenbahnen eine ganz andere Stellung geschaffen, als sonstigen privaten Industriezweigen, in denen die Interessen der Betheiligten genau ihrer Verantwortlichkeit entsprächen; bei den Eisenbahnen seien diese Interessen durch ein Einkommen gewährleistet, welches den allgemeinen Ertrag des werbenden Kapitals ausserordentlich übersteige. Wie die menschliche Natur einmal sei, könne man wohl glauben, dass so die Rührigkeit auf diesem Gebiete eingeschläfert und das Gleichgewicht zwischen wirthschaftlichem Interesse und moralischer Verantwortlichkeit gestört sei, welches in allen anderen Industrien bestehe. Die Eisenbahngesellschaften könnten zu leicht auf ihrem Monopol einschlafen. Deshalb sei es gut, wenn diejenigen, für welche sie gebaut seien, häufiger ihre Stimmen erhöben. Ein solcher Organismus bedinge sonach auch seitens des Staates sehr strenge Aufsichtspflichten.

Diesen Darlegungen des Ministers war eine Rede des Herrn Pinard vorangegangen, worin er bemerkte, die Vertreter von Handel und Industrie seien keineswegs unbekehrbare Gegner der Eisenbahngesellschaften, sondern als überzeugte und entschlossene Verfechter der Freiheit von Handel und Industrie sähen sie die Eisenbahngesellschaften gleichfalls als grosse industrielle Betriebe, als Beförderungslieferanten, an. Heurteaux, Direktor der Orléansbahngesellschaft, antwortete, wenn man nur diese persönlichen Beziehungen häufiger gestalte, so würden sich viele Missverständnisse vermeiden und leichter Lösungen finden lassen. Die Eisenbahngesellschaften rechneten es sich zur Ehre an, selber Industrielle und Kaufleute zu sein. Die vom Vorsitzenden geäusserten Wünsche würden bereitwilligst geprüft und gegebenenfalls erfüllt werden; nur beim Gedeihen von Handel und Industrie könnten die Eisenbahnen auf ihre Rechnung kommen, die Solidarität der Interessen müsse das Einvernehmen leicht machen.

— **Gehaltsordnung der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten veröffentlicht „als Vertrauensbehörde von 12 000 Eisenbahnbeamten“ in schweizerischen Blättern eine Kundgebung, worin der Meinung widersprochen wird, „das Eisenbahnpersonal stehe sich unter dem Bunde besser als unter dem System der Privatbahnen“. Diese Darstellung sei durchaus unrichtig. Allerdings seien solche Zusicherungen gemacht, sie hätten sich aber als „trügerische“ erwiesen. Ziehe man den Verlust der Gratifikationen und der Familienfreikarten in Berücksichtigung, so könne festgestellt werden, dass bei einer grossen Zahl von Beamten eine erhebliche Schlechterstellung eintreten werde.

Das schweizerische Volk, an welches zu appelliren gedroht wird, werde das nicht dulden. Die schneidige Verwarnung schliesst: „Wir wollen hoffen, dass dies unnöthig sein wird, und dass die Bundesbehörden selbst einsehen werden, dass ein gedeihliches Zusammenwirken nur bei einer loyalen und den gemachten Zusicherungen entsprechenden Behandlung des Personals zu erwarten ist."

— Splügenbahn. In Mailand hat eine Versammlung, an welcher der Bürgermeister, Vertreter der Handelskammer usw. und auch anderer Städte theilnahmen, den Vorsitzenden der Handelskammer mit Bestellung eines Ausschusses zum Studium der Splügenbahn beauftragt und ihn angewiesen, sich mit dem schweizerischen Ausschuss in Verbindung zu setzen. Die zur Betheiligung eingeladene Handelskammer in Genua hat die Einladung abgelehnt; sie hält einen neuen Alpendurchstich für überflüssig, bevor der Hafen von Genua nicht vergrössert und andere dringende Arbeiten zur Hebung von Handel und Verkehr ausgeführt seien.

— Die Angestellten der grossen italienischen Eisenbahngesellschaften sind neuerdings, einer Meldung der „Nat.-Ztg." zufolge, mit neuen Forderungen hervorgetreten. In der Deputirtenkammer hatte die Mehrheit, mit der auch die Abgeordneten der äussersten Linken stimmten, das Verhalten des Ministeriums Zanardelli-Giolitti gebilligt, das zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Angestellten in erfolgreicher Weise vermittelt und den Frieden wieder hergestellt hatte. Um so mehr musste es daher überraschen, dass neue Forderungen erhoben wurden. Da die Regierung sowohl als auch die Eisenbahngesellschaften mehrere Millionen behufs Verbesserung der Lage der Angestellten bewilligt haben, wäre es mit grossen Schwierigkeiten verbunden, falls nunmehr weitere Ausgaben zu demselben Zwecke in das Staatsbudget eingestellt werden sollten. Gerade weil der Ministerpräsident Zanardelli und der Minister des Innern Giolitti gezeigt haben, dass sie sozialpolitische Reformen auf allen Gebieten der Staatsverwaltung durchzuführen gewillt seien, müssen sie auch die durch die finanziellen Verhältnisse des Landes vorgeschriebenen Grenzen in Betracht ziehen Wie nun das „Giornale d'Italia" hervorhebt, würde es sich bei der Bewilligung der jüngsten Forderungen der Eisenbahner wiederum um Millionen neuer Ausgaben handeln. Die Vertreter der Angestellten sind in Rom eingetroffen und haben sich mit dem Deputirten Niccolini in Verbindung gesetzt. Das Ministerium verhält sich jedoch ablehnend und betont, dass die endgültige Erledigung des durch das frühere Abkommen gelösten Streites durch das Verhalten der Angestellten nur verzögert werden könnte.

— Die bulgarischen Eisenbahntarife. Das bulgarische Ministerium hat, wie das „Oesterr. Handelsmuseum" einem Konsulatsbericht entnimmt, im Laufe des Jahres 1901 den grössten Theil der für den Lokalverkehr auf den bulgarischen Staatsbahnen gültigen Gütertarife einer Umarbeitung unterzogen. Man geht nun in Sofia daran, die Reform der Eisenbahntarife für den Waarentransport auch auf den direkten Verkehr mit den anderen Staatsgebieten — mit Serbien, der Türkei, Oesterreich-Ungarn und Deutschland, bezw. auf den Transitverkehr durch Bulgarien — auszudehnen. Zu diesem Zwecke hat das bulgarische Ministerium die direkten Gütertarife im Verkehr mit Serbien, Oesterreich-Ungarn, der Türkei usw. gekündigt und sollen die jetzigen Tarife am 1. Juli d. J. ausser Kraft treten und durch neue Frachtsätze ersetzt werden. Für den Konstantinopeler Handelsverkehr ist es hierbei von besonderem Interesse, dass für mehrere wichtige Einfuhrwaaren aus Oesterreich-Ungarn, wie Spiritus, Zucker, Bier, Glas, Eisen und Stückgüter aller Art, ferner in der Ausfuhr von Konstantinopel nach Oesterreich für Eier mit 1. Juli d. J. infolge der neuen bulgarischen Frachtsätze Tariferhöhungen von 10—50 Fr. für den Wagen eintreten sollen.

— Eine Erklärung für die ständigen Zugverspätungen auf der baltischen Bahn. In diesem Winter wurde beständig, so schreibt der „Rev. Beob.", über mehr oder weniger grosse Unregelmässigkeiten in unserem Eisenbahnverkehr geklagt. Vielfach mögen diese wegen der Schneemassen, die in diesem Winter besonders reichlich und oft mit grossen Stürmen niedergegangen sind, schwer zu vermeiden gewesen sein. Allein Unregelmässigkeiten im Eisenbahnverkehr gehören bei uns auch ohne solche natürlichen Hindernisse zu den gewöhnlichen Erscheinungen. Es braucht nur in geringer Menge Schnee zu fallen, so trifft der Eisenbahnzug der baltischen Bahn sicher mit einer Verspätung ein. Gelegentlich werden Verspätungen sogar durch ungünstigen Wind erklärt und entschuldigt auch in Zeiten, wo es keinen Schnee gibt. Es dürfte kaum unrichtig sein, wenn man sagt, dass der Turendampfer auf dem leicht erregbaren finnischen Golf und gar über die offene Ostsee mit grösserer Pünktlichkeit in Reval eintrifft, als unsere Eisenbahnzüge. Es ist so weit gekommen, dass die Zeitangaben des Fahrplans nur einen annähernden Werth beanspruchen dürfen. Was bei uns feststeht, und das verdient die volle Anerkennung der auf der Station Reval herrschenden Pünktlichkeit, ist nur der Abgang der Züge.

Auf unüberwindliche natürliche Hindernisse lässt sich diese Ungehörigkeit nicht zurückführen Sie hat eine viel greifbarere wirthschaftliche Ursache, die in der durchaus nicht zeitgemässen Beschaffenheit der Lokomotiven zu suchen ist. Diese sind den allergewöhnlichsten Anforderungen des Verkehrs, wie sie überall in der Welt gestellt werden, eben nicht gewachsen. Mit einem einer besseren Sache würdigen Konservatismus müssen sie an ihrem langsamen Tempo festhalten und dieses noch mehr verlangsamen, wenn ihnen irgend ein Hinderniss entgegentritt. Alljährlich kehren in der Petersburger Presse mit grosser Regelmässigkeit Ankündigungen einer Beschleunigung des Personen- und Postverkehrs auf den Eisenbahnen wieder. Seit dem Bestehen der baltischen Bahn, die übrigens keinerlei Geländeschwierigkeiten von Belang zu überwinden hat, kommt man aber auf der Strecke zwischen Reval und St. Petersburg über eine Schnelligkeit von 40 Werst nicht hinaus; es tritt sogar eher allmählich eine kleine Verlangsamung hervor. So weit der „Rev. Beob.".

Es ist dies aber keineswegs eine Erscheinung, die ausschliesslich auf der baltischen Bahn beobachtet werden kann, sie tritt vielmehr fast überall auf. Für die baltische Bahn erklärt sie sich aber noch aus dem ehrwürdigen Alter der Lokomotiven.

Nach dem letzten Berichte des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten „Die Lokomotiven der Eisenbahnen im Jahre 1900" ergibt sich, dass am Schlusse des Jahres 1900 auf der baltischen Bahn überhaupt 234 Lokomotiven vorhanden waren. Die Betriebslänge der vereinigten baltischen und Pleskauer Bahn betrug 946 Werst. Von diesen Lokomotiven stammt die älteste aus dem Jahre 1867, älter als 30 Jahre waren 75 oder 32,1 %, älter als 20 Jahre waren 75 + 132 oder 88,6 %, der kleine Rest von 27 Lokomotiven oder 11,4 % ist in den letzten 20 Jahren beschafft worden, und zwar 1887: 3 Lokomotiven, 1899: 13 Lokomotiven und 1900: 11 Lokomotiven. Also — der Betrieb auf der vereinigten baltisch-Pleskauer Bahn hat sich fast ausschliesslich mit Maschinen behelfen müssen, an denen die Errungenschaften der Technik aus den letzten 20 Jahren spurlos vorübergegangen sind. Es kann daher auch kaum Wunder nehmen, wenn die Versprechungen, den Zügen eine grössere Geschwindigkeit geben zu wollen, nicht erfüllt worden sind; es liegt offenbar nicht im Bereiche der Möglichkeit, mit dem vorhandenen Lokomotivmaterial mehr zu leisten, als schon geschieht.

— Betrieb der Eisenbahnstrecke Witebsk-Shlobin. Laut Verfügung des russischen Ministers der Verkehrsanstalten wird die im Bau begriffene Eisenbahnstrecke Witebsk-Shlobin nicht als selbständige Bahn betrieben, sondern als ein Zweig der Riga-Oreler Bahn der Verwaltung der letzteren einverleibt werden. Aus diesem Anlass wird auch das ganze Betriebsmaterial, das zur Zeit auf den Fabriken hergestellt wird, mit den Abzeichen der Riga-Oreler Bahn versehen in den Dienst dieser Bahn genommen, obgleich die Witebsk-Shlobinbahn für den öffentlichen Verkehr noch nicht eröffnet worden ist.

Diese Verfügung des Ministers steht im Gegensatz zu allem, was bisher über den Bau und Betrieb dieser Bahn bekannt geworden ist. Die Theilstrecke Witebsk-Shlobin ist bekanntlich nur ein kleiner Theil der projektirten, grossen, durchgehenden Linie von Petersburg über Witebsk und Shlobin nach Kiew. Von dieser grossen Eisenbahnstrecke ist der nördliche Theil, nämlich von Petersburg nach Witebsk, der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft zum Bau und Betrieb konzessionirt. Der Rest der Strecke sollte, soweit aus den Veröffentlichungen zu entnehmen war, einheitlich als Staatsbahnstrecke bis Kiew durchgeführt und betrieben werden. Nunmehr scheint es, als werde der Bau zunächst in Shlobin, wo die Libau-Romny-Eisenbahn erreicht wird, enden. Trotz aller dieser Anzeichen kann dennoch kaum angenommen werden, dass der Bau thatsächlich für längere Zeit aufgeschoben sein wird. Kiew ist ein viel zu wichtiger Punkt, als dass Petersburg es lange in Geduld ertragen könnte, dorthin nur auf dem grossen Umwege über Moskau und Kursk zu kommen. Aber selbst wenn die Bahn von Petersburg über Witebsk nach Shlobin dem Betriebe übergeben sein wird, so kann Kiew von Petersburg aus bei Benutzung der zur Zeit im Bau begriffenen Strecke immer nur auf dem Umwege über Bachmatsch erreicht werden. Auch das kann kaum lange Zeit so gehen und wird wohl auch kaum viel länger dauern, als bis die Schwierigkeiten in technischer Beziehung gelöst sein werden, die dadurch entstehen, dass grosse Flussläufe überschritten werden müssen. Ausserdem ist der Streit noch nicht entschieden, ob Kiew auf dem östlichen oder westlichen Ufer des Dnjepr erreicht werden soll. Es kann daher kaum bezweifelt

werden, dass, sobald Verständigung über alle diese Fragen erzielt sein wird, auch die ursprüngliche Absicht der direkten Verbindung zwischen Petersburg und Kiew zur Ausführung gelangen wird.

Fremde Welttheile.

— **Ueber die Bagdadbahn** hielt der auch von uns mehrfach erwähnte Reisende Dr. Paul Rohrbach, der in jenen Gegenden, durch welche die Bagdadbahn gehen soll, volle zwei Jahre geweilt hat, in der deutsch-asiatischen Gesellschaft zu Berlin vor einigen Tagen einen interessanten Vortrag. Redner wies nach, wie diese Gegenden Asiens zu grosser Ackerkultur befähigt sind, sobald hier für künstliche Bewässerung vermittelst fliessenden Wassers gesorgt ist. Er zeigte, wie hier Oasen von wechselndem Umfange entstanden sind, die meist eine hochentwickelte Kultur gezeigt haben. Vor allem gehören dazu die vom Strombett des Euphrat und Tigris durchzogenen Gegenden sowie das alte Babylonien. An der Hand zahlreicher Aufnahmen führte er den Nachweis, dass die Gebiete mit den Mittelpunkten Urfa, Aleppo, Diarbekir meist eine hochentwickelte Kultur besessen haben. Zahlreiche „Tells“ — das sind die verwitterten Lehmhaufen meist volkreicher Städte — beweisen das neben den geschichtlichen Ueberlieferungen. Er rechnet im Norden allein auf ein kulturfähiges Gebiet, dessen Grösse der Norddeutschlands entspricht. Wenn die alten Kanäle wieder hergestellt sind — das würde einige Jahre beanspruchen —, so könnte man in der Nähe von Bagdad ein Gebiet von der Grösse Bayerns wiedergewinnen. Zur Wiedergewinnung dieser alten Kulturländer bedürfe es vor allem der Sicherheit für die Kolonisten. Sie müssten die Gewissheit haben, dass ihnen die Früchte des Bodens nicht von räuberischen Nomaden geraubt würden. Die Bahn würde ihnen diese Sicherheit geben. Dann wird auch hier die Bevölkerung, die zur Kulturarbeit nothwendig ist, bald anwachsen. Vorerst müsste man ihnen auch wohl Geld, zum mindesten Saatgut, Ochsen und Pflüge geben. Alsdann würde auch die Steuerkraft dieser Bevölkerung bald zunehmen. Als besonders anbaufähig empfiehlt Dr. Rohrbach Weizen und Baumwolle. Es sei irrig, anzunehmen, dass man in diesen Gebieten etwa deutsche Kolonisten ansiedeln könne. Dem widersprechen schon die klimatischen Verhältnisse. Die normale Tagestemperatur sei während der fünf Monate, in der die Feldarbeit verrichtet werden muss, nie unter 30, steige aber oft bis zu 40 Grad Celsius. Bei einer solchen Hitze könne kein Deutscher auf freiem Felde arbeiten. Dazu komme noch, dass der Sultan, unter dessen Oberhoheit diese Gegenden stehen, wohl keineswegs damit einverstanden sein könnte, dass sich hier ein fremdes, von der mohamedanischen Bevölkerung völlig verschiedenartiges Element ansiedele. Zum Schluss hob der Redner nochmals die Fruchtbarkeit Mesopotamiens hervor, wo unter sieben Ernten höchstens zwei missrathen. Die Bebauung der durch die Bagdadbahn erschlossenen Gebiete solle zur Folge haben, die einheimische Bevölkerung kaufkräftig zu machen, um sie zur Abnahme deutscher Industrieerzeugnisse zu befähigen. Mehr dürfe man von der Bagdadbahn nicht erwarten. General Freiherr von der Goltz, der erste Präsident der deutsch-asiatischen Gesellschaft, beleuchtete hierauf die Bahn vom strategischen Gesichtspunkt aus. Er hob hervor, dass die Bahn eine greifbare Centralisirungsmaassregel der türkischen Regierung bedeute. Es sei sehr weise vom Sultan angeordnet, dass er den Anfangspunkt der Bahn nicht von Kleinasien, sondern von Konstantinopel nehmen lasse. Es sei mit Hilfe dieser Bahn leicht, Truppenmassen bis in die entferntesten Gegenden des türkischen Reiches zu werfen. Jedenfalls bedeute diese Bahn eins der grossartigsten Unternehmungen der Neuzeit.

— **Die einheitliche Form für indische Lokomotiven** ist nach einem Bericht des kaiserlichen Generalkonsulats in Kalkutta von einer Konferenz der Eisenbahnsachverständigen in Kalkutta innerhalb bestimmter Grenzen als möglich bezeichnet. Dort ist der Beschluss gefasst, dass die englischen Fabrikanten zur Einreichung von Normalentwürfen für Lokomotiven aufgefordert werden, welche eine kürzere Ablieferungsfrist bei verminderten Kosten hauptsächlich dadurch ermöglichen sollen, dass die einzelnen Theile der verschiedenen Maschinenklassen unterschiedslos bei allen oder doch bei mehreren von ihnen Verwerthung finden können.

— **Tsingtau und die Schantungbahn.** Hierüber hat der durch seine Reisen in Australien und China in weiten Kreisen bekannt gewordene Dr. Georg Wegener im ostasiatischen Verein einen längeren Vortrag gehalten, in dem er dem „Hamb. Korresp.“ zufolge als das Ergebniss seiner an Ort und Stelle gemachten Wahrnehmungen mittheilen konnte, dass sich das Bild der betr. Oertlichkeit in drei Jahren wesentlich zum Guten verändert habe. In Tsingtau selbst habe namentlich ein starker Zuzug von Chinesen bereits begonnen, der kleinere der dort zu bauenden Häfen sei fertiggestellt und für den grösseren sei der Bau der Aussenmole beendet. Mit der Zeit würden sich die vom Mutterlande gemachten Aufwendungen zweifellos bezahlt machen. Wenn für das nächste Jahr eine Ausgabe von 12 000 000 ℳ für Kiautschou im Voranschlage in Aussicht genommen sei, so erscheine diese Summe keineswegs hoch angesichts der Thatsache, dass Russland für Wladiwostok und Port Arthur alljährlich das Doppelte verwende. — In Betreff der Schantungbahn schilderte der Vortragende die Verhältnisse und Aussichten im gleichen Sinne, wie sie in Nr. 70 S. 1080 Jahrgang 1901 d. Ztg. besprochen worden sind. „Der Bahn, die einer starken Bevölkerung als Verkehrsstrasse dienen soll, wird, was sehr ins Gewicht fällt, kein Wettbewerb durch eine Wasserstrasse von Bedeutung bereitet, auch der für das Hinterland in Betracht kommende Hoangho ist kein schiffbarer Strom, sein Charakter ist bis zur Mündung der eines Wildbaches, sein Lauf unregulirbar und wechselnder als der irgend eines Stromes auf der Erde, die Fahrt auf ihm daher sehr gefährlich. Nur ein bedeutender Karrenverkehr folgt seinem Lauf auf den Flussdämmen. An Gütern werden für die Bahn zunächst die bisher bereits wichtigen Erzeugnisse der Provinz in Betracht kommen: Baumwolle, Gerste, Weizen, Seide und namentlich Oele, Speise- und Schmieröle, ferner Häute und Felle, Strohgeflechte, Töpferwaaren, von denen das berühmte Cloisonné-Porzellan in Poschan nach geheimen Rezepten angefertigt wird. Unter den Einfuhren kommt ebenfalls Baumwolle, chinesische Papiere, ferner Petroleum in Betracht. Weiterhin wird für die Ausfuhr namentlich Schantungkohle in Betracht kommen, die der japanischen wohl die Waage halten dürfte. Ganz besonders wichtig sind für die Einträglichkeit der Bahn eben die Kohlenfelder in Schantung. Ueber die Mineralreichthümer Schantungs ist viel gefabelt worden, sie haben sich als trügerisch erwiesen; dagegen sind die Kohlenfelder vorhanden und liefern eine treffliche Kohle in grosser Fülle. Namentlich hat sich Kohle aus dem Felde von Poschan als vorzüglich, der Cardiffkohle ausserordentlich nahekommend und der japanischen Kohle weit überlegen erwiesen. Man darf daher hoffen, dass sie sowohl im Binnenlande Absatz finden, wie auch am Meere die japanische verdrängen wird.“ Die eingleisige, später zweigleisig auszubauende Bahn sei vorzüglich hergestellt und werde voraussichtlich im Juni d. J. bereits die Kohlenfelder erreichen. Im Sommer 1904 stehe nach Maassgabe ihres bisherigen Voranschreitens die Vollendung bis Tsinanfu in Aussicht, wo später der Anschluss der Linie nach Tientsin erfolgen werde.

— **Ein schwerer Eisenbahnunfall in Transvaal.** Am 1. d. Mts. entgleiste beim Herabfahren von einem Abhang in der Nähe von Barberton ein Militärzug. Der Lokomotivführer hatte die Herrschaft über den Zug verloren, als dieser den Abhang hinabfuhr. An einer scharfen Krümmung entgleiste die Maschine und stürzte mit sechs von Soldaten besetzten Gepäckwagen um; hierbei explodirte der Kessel der Maschine. Der Heizer, Lokomotivführer, 35 Soldaten und ein Reisender wurden getödtet. Von den Verwundeten, die sofort in das Krankenhaus zu Barberton gebracht wurden, erlagen bisher sechs ihren Verletzungen.

Nach einer Auslassung des „Petit bleu“ soll der Eisenbahnunfall durch einen Ueberfall der Buren entstanden sein. Bestätigt ist diese Meldung aber bisher nicht.

— **Ueber die afrikanische Eisenbahnfrage mit besonderer Berücksichtigung der Ugandabahn** hielt vor einigen Tagen in der Abtheilung Berlin der Deutschen Kolonialgesellschaft Hauptmann Schlobach einen interessanten Vortrag. Die Anlage von Verkehrswegen sei die hauptsächlichste Vorbedingung für die gedeihliche Entwickelung von Kolonien. Die ersten Eisenbahnen in Afrika, die in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts in Algerien, Aegypten und im Kaplande angelegt worden seien, hätten grosse Erfolge für Land und Volk erzielt, ebenso vortheilhaft in ihrer Entwickelung seien die Kongobahn und die Ugandabahn, bei denen sich das kolonisatorische Geschick und die energische Ausdauer der Engländer bewährt hätten. Deutschland habe erst sehr spät mit dem Bau von Eisenbahnen in seinen afrikanischen Kolonien begonnen und habe auch jetzt erst sehr wenig erreicht. Die 1892 begonnene Usambarabahn sei noch nicht zu ihrem Ziele gelangt, und ganz Deutsch-Ostafrika sei nach zehn Jahren infolge des Mangels an günstigen Eisenbahnen noch sehr wenig vorwärts gekommen. Redner bedauerte die Schwierigkeiten, die der günstigen Entwickelung der deutschen Kolonien durch Ablehnung der nothwendigen Mittel für koloniale Eisenbahnbauten vom Reichstag entgegengestellt würden. Dann gab er eine Schilderung der von den Engländern erbauten und in englischem Besitz befindlichen Ugandabahn, auf der er zweimal weite Strecken zurückgelegt und deren Einrichtungen er von

Grund aus kennen gelernt hat. Die Ugandabahn ist eine Gebirgsbahn ersten Ranges, durchweg eingleisig und mit einer Spurweite von 1 m. Cecil Rhodes plante die Verlängerung der Bahn bis Kairo, der vorauseilende Telegraph habe den Njassasee bereits erreicht, und mit der grössten Beschleunigung werde der Bahnbau weiter gefördert. Die Lokomotiven seien aus Indien nach der Ugandabahn geschafft worden. Die hölzernen Schwellen, aus norwegischem Holz hergestellt, welchselten mit eisernen Schwellen ab, auf provisorischen Holzbrücken fahre die Bahn über hohe Thalschluchten dahin und überwinde mit der grössten Leichtigkeit die schwierigsten Kurven. Die Wagenfenster seien mit dunklem Glas versehen, um die Augen der Reisenden vor der Tropensonne zu schützen, und so gross, dass es vorgekommen sei, dass ein Löwe während der Fahrt durch ein Fenster in einen Wagen gesprungen und auf seinem Rückwege einen Engländer als Beute durch das Fenster fortgeschleppt habe. (?) Unter der Gefahr dieser Raubthiere hätten auch die Bahnarbeiter, die zumeist aus Indiern bestanden, viel zu leiden gehabt, es sollen an 60 Mann aus ihren Reihen den blutgierigen Bestien zum Opfer gefallen sein. Auch viele Krankheiten seien unter den Arbeitern der Ugandabahn, namentlich in den langen, wasserarmen Strecken, vorgekommen und hätten zahlreiche Opfer gefordert. Wir auf der deutsch-ostafrikanischen Mittellandbahn würden — so führte der Redner mit besonderer Betonung weiter aus — in ganz Südostafrika niemals so wasserlose Strecken zu durchfahren haben, wie es bei der Ugandabahn der Fall sei. Die indischen Arbeiter, von denen 70 bis 80 % erkrankt seien, könnten das Klima ebenso schlecht vertragen, wie die Europäer; viel besser liessen sich die Eingeborenen zu solchen Arbeiten verwerthen, wie es mit Leichtigkeit in den deutschen Kolonien geschehen könnte. Die Kosten für die Ugandabahn waren anfangs auf 40 bis 50 000 000 ℳ. veranschlagt, dann stiegen sie auf 60 000 000 ℳ. und schliesslich mussten 100 000 000 ℳ. beantragt werden, die auch anstandslos vom englischen Parlament bewilligt wurden. England hat mit seinen Bahnbauten die Herrschaft in Centralafrika errichtet, für Deutschland bleibt nur wenig noch in Deutsch-Ostafrika übrig. Im Norden kommen wir zu spät mit einer Bahn, retten wir — so schloss der Vortragende unter lebhaftem Beifall — wenigstens den Süden. Nach dem Vortrage zeigte Hauptmann Schlobach noch eine grosse Anzahl von Lichtbildern von der Ugandabahn nach eigenen, an Ort und Stelle gemachten Aufnahmen.

— **Die Untertunnelung von Newyork** durch die Pennsylvania- und Long-Island-Bahnen, deren wir in Nr. 15 S. 251 d. Ztg. erwähnten, scheint einen Wettbewerb erhalten zu sollen; denn nach „Eng. News and Am. Ry. Journal“ wurde am 28. Januar die „Union Terminal Co. of Newyork“ in Albany gebildet, um einen 16 km langen Tunnel zu bauen und mit elektrischer Zugkraft zu betreiben. Der Tunnel soll unmittelbar westlich von den „Bergen-Hügeln“ in New-jersey beginnen, wo 12 Eisenbahnen zusammen kommen. Er würde unter dem Hudson River in einer Tiefe von 33,5 m hindurchgehen, und zwar mit 8 Gleisen, von denen jedes ein besonderes Tunnelrohr erhält. Im Union Square, 12 m unter der Oberfläche, soll ein Centralbahnhof mit einer unterirdischen Verbindung zur Station in der 42. Strasse eingerichtet werden. Zwei Gleise würden unter dem East River bis zu irgend einem Punkt in Brooklyn gehen. „Die Absicht ist, die Tunnel zu bauen und sie zur Ausrüstung und zum Betriebe an die Eisenbahngesellschaften zu verpachten — vorausgesetzt, dass diese sie haben wollen. Wenn nicht, so werden wir nicht bauen“ — sagt Oberingenör Roy Stone in einem Interview in dem Newyorker „Sun“.

Nach diesem in wörtlicher Uebersetzung von uns wiedergegebenen Schlusssatz scheint das Unternehmen, dessen Kosten auf 168 000 000 ℳ. geschätzt werden, noch auf recht schwachen Füssen zu stehen.

— **Bahn über die Anden.** Die von uns in Nr. 82 S. 1265 und Nr. 90 S. 1394 Jahrg. 1901 d. Ztg. gebrachte Nachricht über den Ankauf der chilenischen Strecke der sogen. Transandinobahn durch den nordamerikanischen Milliardär Pierpont Morgan, der bereits seit Jahren im Besitze der Aktien für den argentinischen Theil dieses Unternehmens ist, bestätigt sich durch einen im „Archiv für Eisenbahnwesen“ veröffentlichten Bericht, dem wir folgende weitere Angaben entnehmen. Die chilenische Strecke ist dadurch besonders schwierig, dass die Hauptkette der Anden in einem Tunnel von 5,06 km Länge in 3 186 m Meereshöhe überschritten werden muss, und dass ausserdem noch vier andere Tunnel von 1 bis 3,75 km Länge erforderlich sind. Die Bahn ist in ihrer ganzen Ausdehnung meterspurig und auf grösseren Strecken, welche Steigungen bis zu 1 : 12⅕ aufweisen, für Zahnstangenbetrieb nach dem Abt'schen System eingerichtet. Bis Ende 1899 stellte sich das aufgewendete Baukapital auf 25 000 000 ℳ. oder auf rund 176 000 ℳ. für das Kilometer. Im November 1899 hat die argentinische Regierung die Zinsgewähr, durch welche sie den Bau der Oststrecke ermöglicht hat und die sich auf 7 % für rund 40 000 000 ℳ. erstreckte, durch Zahlung von 6 400 000 Pesos Gold (26 000 000 ℳ.) abgelöst und dafür 4 500 000 ℳ. Aktien erhalten. Zugleich hatte die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, die Bahn zum 1. Februar 1902 bis zur chilenischen Grenze fertig zu bauen und sie bis Ende 1903 auch gegen alle Unbilden des Winters zu sichern. Die fertig gestellten Strecken sind alsbald dem Betriebe übergeben, aber trotz steigender Einnahmen arbeitet der argentinische Theil mit einem jährlichen Fehlbetrage, der sich 1892/93 auf 180 000 ℳ. und im Jahre 1896/97 sogar auf 270 000 ℳ. stellte. Auf einen Reinertrag ist erst dann zu rechnen, wenn auch der chilenische Theil fertig sein wird und die westlichen Provinzen Argentiniens dadurch einen kürzeren Weg zum stillen Ozean gewinnen, als sie ihn jetzt zum atlantischen besitzen.

Allgemeines.

— **Ueber die elektrische Kraftstation an den Niagarafällen**, die in letzter Zeit vom preussischen Prinzen Heinrich gelegentlich seiner Amerikareise besucht wurde, berichten Kirchhoff's „Technische Blätter“, dass diese von der „Niagara Falls Power Company“ errichtete Anlage zur Zeit die grösste derartige ist, die auf der Erde besteht. Gegenwärtig verfügt sie über 50 000 PS. Eine zweite Kraftstation derselben Gesellschaft ist im Bau und steht nach den neuesten Meldungen aus Amerika unmittelbar vor ihrer Vollendung. Der Eisenbau des Motorhauses mit seinen riesigen Abmessungen ist bereits fertig. Diese zweite Station soll auf eine noch grössere Leistung als die bereits vorhandene eingerichtet werden, nämlich auf 55 000 PS. Die neue Radgrube wird nicht weniger als 11 Turbinen in Bewegung setzen, von denen jede wieder eine Dynamomaschine von 5 000 PS speisen soll. Nach Vollendung dieser zweiten Anlage wird die „Niagara Falls Power Company“ über 2 Kraftstationen mit insgesammt 105 000 PS verfügen.

Rechtsprechung.

— **Fahrlässige Eisenbahntransportgefährdung.** Das Landgericht Mülhausen i. E. verurtheilte den Stationsassistenten H. am 31. Januar d. J. deshalb zu einer Geldstrafe von 30 ℳ., weil er als Telegraphist einen angemeldeten Zug der Nachbarstation gegenüber ohne ausdrückliche Anordnung des stellvertretenden Stationsvorstehers angenommen hatte. Diese Annahme hatte das Auffahren des angenommenen Personenzuges auf einen noch in der Einfahrt begriffenen Güterzug und dabei die Verursachung eines Sachschadens von etwa 4500 ℳ. zur Folge. Der auf § 326 Absatz 2 des Reichsstrafgesetzbuchs und auf das Gesetz vom 27. Dezember 1899 gestützten Bestrafung liegt folgender Sachverhalt zu Grunde.

Infolge eines grösseren Eisenbahnunfalls auf dem Bahnhofe B. mussten eine Reihe von Zügen auf dem Nachbarbahnhof St. L. liegen bleiben, wodurch die Unterbringung der von Norden ankommenden Züge sehr erschwert wurde. In der folgenden Nacht hatte der stellvertretende Stationsvorsteher den Güterzug 5280 von der nördlichen Nachbarstation angenommen, jedoch das Einfahrtssignal zunächst geschlossen gehalten, um sich an Ort und Stelle zu vergewissern, dass das für den Zug bestimmte Gleis frei sei. Während nun der bereits vor dem Signal haltende Zug von einem Beauftragten hereingeholt wurde und einfuhr, fuhr ein zweiter von Norden her kommender Zug auf das Ende des ersteren auf. In das Telegraphenbüro zurückgekehrt, erfuhr der Vorsteher, dass der Angeklagte ohne sein Geheiss die Ankunft des Güterzuges der letzten Abgangsstation mitgetheilt und zugleich den nachfolgenden Personenzug angenommen hatte. Der Auftrag zu diesen Meldungen wird von dem Vorsteher durch Ausfüllung zweier Spalten des Zugmeldebuchs ertheilt, deren eine der Vorsteher allerdings vorzeitig ausgefüllt hatte. Hiermit sowie mit der Behauptung, dass gewohnheitsmässig die Telegraphisten in St. L. selbständig die Zugmeldungen besorgen, kann sich Angeklagter indessen nicht entschuldigen. Das Vorgehen desselben enthält eine bedenkliche Verletzung der Dienstvorschriften, und bei einigem Nachdenken konnten ihm die Gefahren nicht verborgen bleiben, welche dasselbe begründete. Der Umstand, dass der Dienst ein aussergewöhnlich anstrengender war, sowie dass er unter der Ermüdung infolge dieser Anstrengung litt, kann die Bestrafung nicht ausschliessen, sondern nur lindern. W. C.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/Saale. Die Haltestelle Schleife ist am 1. April d. J. für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden. Die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen dieser Haltestelle erstreckt sich fortan nur noch auf die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Rosenheim-Salzburg liegende, bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Krottenmühl ist am 1. April d. J. für den beschränkten Eilstückgutverkehr — Eilgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Die zwischen den Stationen Hoorn und Enkhuizen liegende, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet gewesene Haltestelle Blokker ist am 26. März d. J. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/Saale. Die an der Strecke Lübbenau-Kamenz gelegene Haltestelle Kunnersdorf b. Kamenz wird künftig nicht mehr mit K, sondern mit C geschrieben.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Weiler der Privatlokalbahn Röthenbach b. Lind.-Weiler wird fernerhin den Namen Weiler im Allgäu führen.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 113 vom 21. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. März d. J.).

Nr. I 121 vom 26. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 29. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 1. d. Mts. entschlief nach längerem Leiden der Vorstand der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 14 zu Berlin

Herr Regierungs- und Baurath **Carl Nowack.**

Die Verwaltung beklagt den Verlust eines tüchtigen und pflichttreuen Beamten, wir alle den eines hochgeschätzten Kollegen und lieben Freundes, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Magdeburg, den 3. April 1902. (876)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird die Station Hausen vor Wald in den südwestdeutschen Verbandsthiertarif Heft 3 (Verkehr Main-Neckarbahn-Baden) einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 25. März 1902. (877)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Zum Gütertarif Basel S. C. B. (neu S. B. B.)-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. April 1902 der Nachtrag I ausgegeben.
Derselbe enthält die Einbeziehung der Stationen Hölzlebruck und Basel-St. Johann sowie geänderte Frachtsätze für die Stationen Kehl transit und Karlsruhe Hafen transit.
Die in den Nachtrag aufgenommene besondere Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 26. März 1902. (878)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 werden zu der 1. und 2. Abtheilung des badischen Binnengütertarifs die Nachträge I ausgegeben.
Dieselben enthalten die seit Erscheinen der Haupttarife bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen, geänderte Frachtsätze für Kehl transit sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Gutach i/Br., Hölzlebruck und Kollnau.
Die in den Nachtrag zur Abtheilung I aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter Ziffer I (3) genehmigt worden.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 25. März 1902. (879)
Grossh. Generaldirektion.

Saarkohlenverkehr nach den Reichseisenbahnen.
Am 1. April d. J. erscheint ein neuer Kohlentarif Nr. 9 nach den Stationen der Reichseisenbahnen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die billigeren Sätze bis einschl. den 14. Mai d. J. Gültigkeit. Verkaufspreis 0,75 ℳ. (880)
St. Johann-Saarbrücken, 25. März 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1902 treten im sächsisch-österr.-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 5 (Holz) für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b von verschiedenen österreichischen Stationen nach Chemnitz, Kohlmühle und Pirna direkte Frachtsätze in Kraft. — Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wienerstr. 4.
Dresden, am 27. März 1902. (881)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker an Raffinerien.
Der Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien erhält vom 1. April d. J. ab im Gütertarif Elberfeld-Essen (VII), im Berlin-Stettin-westdeutschen Gütertarif (III/VII, VIII) sowie im ostdeutsch-westdeutschen Gütertarif (I, II/VII, VIII) eine anderweite Fassung. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.
Elberfeld, den 27. März 1902. (882)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.
Zum Gütertarif vom 1. Januar 1896 erscheint der Nachtrag 8 vom 1. April d. J., der Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen 5 und D für Zucker zur Ausfuhr enthält.
Schwerin, den 27. März 1902. (883)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr.
Zum Gütertarif vom 1. August 1899 erscheint der Nachtrag 5 vom 1. April d. J., der Aenderungen und Ergänzungen insbesondere zum Ausnahmetarif 11 für Zucker zur Ausfuhr enthält.
Schwerin, den 27. März 1902. (884)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.
Am 1. April d. J. tritt — an Stelle des bisherigen — ein neuer Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von minde-

stens 10000 kg an Raffinerien in Kraft.
Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 25. März 1902. (885)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V, Ostdeutsch-mitteldeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.
Vom 1. April 1902 ab erhält der Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker an Raffinerien vom 1. Juli 1901 eine theilweise geänderte Fassung. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 27. März 1902. (886)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.
Vom 1. April d. J. ab findet der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) bezüglich der unter den Ziffern 1 bis 5 und 7 bis 9 des Waarenverzeichnisses aufgeführten Artikel im Verkehr mit sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen Anwendung. Von den unter Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses bezeichneten Hölzern gilt der Ausnahmetarif für Grubenhölzer und Holzsägespähne, wie im Spezialtarif III genannt, sowie (wie bisher) Schleifholz und Schwarten ebenfalls im Verkehr mit sämmtlichen bayerischen Stationen, für die übrigen Hölzer des Spezialtarifs III dagegen nach wie vor nur im Verkehr mit den Gemeinschafts- und Wettbewerbsstationen Aschaffenburg usw.
Magdeburg, den 26. März 1902. (887)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Göttingen-Bebra gelegene Haltestelle Oberrieden für den Kleinviehverkehr in Einzelstücken eröffnet und von dem genannten Tage ab in den Staatsbahn-Thiertarif, sowie in den Privatbahn-Staatsbahnthiertarif einbezogen.
Cassel, den 25. März 1902. (888)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1902 tritt zum sächsischen Binnen-Gütertarife für vollspurige Linien der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält insbesondere Aenderungen des Nebengebührentarifs. Die Bestimmung unter 2 b des Nachtrages, nach der unter gewissen Voraussetzungen die Wiegegebühr mit nur 50 ₰ für die Wagenladung berechnet wird, gelangt gleichzeitig für den Verkehr der schmalspurigen Linien mit der Maassgabe zur Einführung, dass für einen Wagen zu 5000 kg Ladegewicht ein ermässigter Satz von 30 ₰, für einen Wagen von grösserem Ladegewichte ein solcher von 50 ₰ berechnet wird. Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.
Dresden, am 27. März 1902. (889)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. gelangt ein Nachtrag I zum badisch-elsässischen Expressguttarif vom 1. Juli 1898 zur Einführung, welcher infolge Aenderung und Berichtigung der kilometrischen Entfernungen bei einigen Schnitttaxen geringfügige Erhöhungen der Frachtsätze von 1 bis 2 ₰ pro 10 kg aufweist. Die erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 1. Juni d. J. in Kraft.
Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,15 ℳ pro Exemplar bezogen werden.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 27. März 1902. (890)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Binnengüterverkehr.
Ausnahmetarif für Erze und Schlacken zum Hochofenbetrieb.
Mit Geltung vom 1. April 1902 wird für Schlacken zum zollinländischen Hochofenbetrieb im Versande von Bous nach Diedenhofen ein Frachtsatz von 0,19 ℳ für 100 kg eingeführt.
Strassburg, den 25. März 1902. (891)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im Militärbahn-Staatsbahnverkehr treten am 10. April 1902 neue oder ermässigte Entfernungen für die Stationen der Strecken Lichtenberg-Friedrichsfelde (ausschl.) - Jädickendorf, Vietnitz-Ferdinandstein, Neu-Trebbin-Alt-Ranft in Kraft.
Berlin, den 27. März 1902. (892)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Seehafen-Ausnahmetarif E 2 (Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern).
Nachdem ab 1. Januar d. J. vorstehend bezeichneter Ausnahmetarif auf den Versand nach sämmtlichen aussereuropäischen Ländern ausgedehnt worden ist, werden nunmehr auch in diesem Tarif für sämmtliche in Betracht kommenden Verkehrsverbindungen in gleichem Umfange wie im Seehafenausnahmetarif E — Eisen und Stahl nach den Seehäfen — ermässigte Frachtsätze zur Einführung gebracht. Im Gruppentarif I sind gleichzeitig Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen (Ausnahmetarif E 1) von Landsberg a. W. und Landsberg a. W. Brückenvorstadt nach den Hafenplätzen Danzig, Elbing, Königsberg i/Pr., Memel und Neufahrwasser erstellt worden.
Die im Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.), im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) und im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) neueingeführten Ausnahmesätze treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in Kraft.
Bromberg, den 26. März 1902. (893)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.
Die von der niederländischen Staatsbahn und holländischen Bahn gemeinsam betriebene Station Hillegersberg sowie die Station Zetten-Andelst der holländischen Bahn werden mit Gültigkeit vom 10. April d. J. in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Dortmund, den 27. März 1902. (894)
Namens der betheiligten Verwaltungen: die Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Am 1. April 1902 kommt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag 18 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu in den Verband aufgenommene Station Gliesmarode der braunschweigischen Landeseisenbahn, ferner anderweite gekürzte Entfernungen für die Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, sowie Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen. Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.
Hannover, den 28. März 1902. (895)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Vom 1. Mai d. J. ab werden die Güternebenstellen Burgstaken a/Fehmarn, Kongsmark a/Röm und Westerland a/Sylt als Stationen in den Verbandstarif für die Beförderung von lebenden Thieren einbezogen. In der Höhe der bisher für diese Güternebenstellen geltenden Zuschläge zu den regelmässigen Lieferfristen und Frachten tritt hierdurch eine Aenderung nicht ein.
Vom gleichen Tage ab werden die Stationen Wittdün a/Amrum und Wyk a/Föhr in den Verbands-Thiertarif neu einbezogen. Für die Beförderung von lebenden Thieren nach und von diesen Stationen ist eine von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Zuschlagsfrist von 36 Stunden zu den Lieferfristen der Station Niebüll festgesetzt worden.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen sowie die vorgenannten Dienststellen.
Altona, den 25. März 1902. (896)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
Der Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker an Raffinerien erhält mit Gültigkeit vom 1. April d. J. eine neue hinsichtlich der Anwendungsbedingungen theilweise geänderte Fassung.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.
Altona, den 26. März 1902. (897)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe II und Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.
Der Wortlaut des in den vorbezeichneten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker an Raffinerien erhält mit Gültigkeit vom 1. April d. J. eine anderweite Fassung.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
Breslau, den 29. März 1902. (898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit werden für den Binnenverkehr zwischen der Station Steinau-Oderhafen und den übrigen Stationen der Bahn ermässigte Frachtsätze eingeführt. Auskunft ertheilen die Dienststellen der Bahn, auch sind Stationstariftabellen ebendort käuflich zu erhalten.
Rawitsch, den 1. April 1902. (899)
Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Die Direktion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1902.
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. April d. J. der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags VIII durch besondere Bekanntmachung eingeführten Tarifveränderungen sowie neue Frachtsätze der Tarif-

klassen 6 und 7[1] für Station Tönisheide, der Tarifklasse 7[1]b der Stationen Bergneustadt und Littfeld, der Tarifklasse 7[2] der Stationen Ringelstein, Engelskirchen, Herdecke-Nord, Littfeld, Tönisheide und Wiehl, der Tarifklasse 14 der Stationen Osnabrück (Bremer Bahnhof) und Osnabrück (Hann. Bahnhof) und Aufnahme der Station Dortmund Rangirbahnhof in den Tarif. Preis 20 ₰.

Essen, den 26. März 1902. (900)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlen- etc. Verkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Vom 10. Mai d. J. ab wird der Frachtsatz Wattenscheid-Essen Hptbhf. (Filiale Krupp) in 0,09 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 27. März 1902. (901)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April cr. wird die Station Gleiwitz der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in den direkten Verkehr mit der Crefelder Eisenbahn einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 27. März 1902. (902)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb treten am 1. April d. J. die nachstehenden Ausnahmesätze in Kraft:

von Taucha nach Georgsmarienhütte . . . . . = 0,59 ℳ
von Raunheim nach Wetzlar . . . . = 0,25 „
für 100 kg.

Mit demselben Tage finden die Frachtsätze der Abtheilung A—C des vorbezeichneten Ausnahmetarifs auch auf „eisenhaltige Abfälle der chemischen Industrie" Anwendung.

Essen, den 24. März 1902. (903)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 1. April d. J. wird die Station Bütow des Direktionsbezirks Danzig in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 24. März 1902. (904)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. wird die nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Hochspeyer (alt) der pfälzischen Eisenbahnen mit den Entfernungen und Frachtsätzen der bisherigen Station Hochspeyer, die nunmehr Hochspeyer (neu) heisst, in die Hefte 1—5 der Abtheilung C (Pfalz) aufgenommen. Wagenladungen nach Hochspeyer werden, wenn im Frachtbrief nicht Hochspeyer (neu) vorgeschrieben ist, auf Hochspeyer (alt) abgefertigt.

Am gleichen Tage treten andere, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Bentheimer Kreisbahn im Verkehr mit den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf., Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen a. Rh.-Giuliniwerk und Mannheim in Kraft. Die höheren Sätze gelten erst vom 15. Mai d. J. ab.

Cöln, den 26. März 1902. (905)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899.

Ab 15. April 1902 wird die Station Strassburg Rheinhafen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den für Strassburg C. B. gültigen Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen.

Die genannte Station ist jedoch nur für die Abfertigung solcher Wagenladungen eröffnet, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

München, den 24. März 1902. (906)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Infolge Einführung der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn in die Staatseisenbahn bei der Station Eidelstedt treten am 1. April d. J. nachstehende Aenderungen im Gütertarif Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) ein:

1. Auf Seite 25 treten an Stelle der für die Ueberführung zwischen Altona St. B. und Altona Bahnhof Nebenzollamt der Altona-Kaltenkirchener Bahn vorgesehenen Bestimmungen die folgenden:
   a) für die Ueberführung zwischen Altona (Staatsbahn) und Altona (Altona-Kaltenkirchener Bahn) — nur im Durchgangsverkehr von Eilstückgütern und eilgutmässig zu befördernden Frachtstückgütern — werden erhoben:
      0,30 ℳ für 100 kg, für jede Frachtbriefsendung mindestens 0,20 ℳ;
   b) für die Ueberführung zwischen Eidelstedt Staatsbhf. und Eidelstedt Ost — nur im Durchgangsverkehr von Wagenladungs- und Frachtstückgütern — werden erhoben:
      für Wagenladungsgüter 0,50 ℳ für den Wagen, für Frachtstückgüter nichts.
2. Die auf Seite 26 unter II 2 für die Ueberführung zwischen Altona Kai und Altona Bahnhof Nebenzollamt der Altona-Kaltenkirchener Bahn vorgesehenen Bestimmungen werden aufgehoben. Im Verkehr zwischen Altona Kai und den über Altona hinaus gelegenen Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn kommen die auf Seite 26 unter II 1 aufgeführten Bestimmungen zur Anwendung.

Altona, den 26. März 1902. (907)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Ankündigung in Nr. 5 vom 15. Januar d. J. in dieser Zeitung wird bekannt gegeben, dass die beiden Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide usw. ab württembergischen Stationen nach Stationen der schweizerischen Nordostbahn etc. und nach Stationen der Central- und Westschweiz nebst den zugehörigen Nachträgen über den 1. April hinaus noch bis 1. Mai d. J. in Kraft bleiben.

Stuttgart, den 25. März 1902. (908)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr.

Vom 1. April 1902 ab gelten die im Ausnahmetarif 8 des Binnengütertarifs angegebenen Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Strassburg (Wasserumschlag) nach Basel (0,69 und 0,55 ℳ) auch für den Ortsverkehr der Strassburger Bahnhöfe, also von Strassburg Centralbahnhof, Strassburg-Neudorf, Strassburg Rheinhafen, Schiltigheim, Bischheim und Königshofen nach Basel.

Strassburg, den 25. März 1902. (909)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 7. April d. J. erhält im Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900 der Absatz „Einstreupulver usw." des Abschnitts I. 1. A für den Bereich der preussisch-hessischen und der oldenburgischen Staatsbahnen, der Militäreisenbahn sowie für deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn folgende Fassung:

„Einstreupulver für Stalldünger, aus Superphosphat, rohem Kalisalz, Gips, Kieserit und Natriumbisulfat oder nur aus zweien dieser Stoffe zusammengesetzt."

Berlin, den 27. März 1902. (910)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.

Zum Saarkohlenausnahmetarif Nr. 14 erscheint am 1. April d. J. der Nachtrag II, der zum Theil um 1 bis 2 Cts. für 100 kg erhöhte Frachtsätze ab den deutschen Versandstationen sowie Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der schweizerischen Bahnen enthält. (911)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1900 der Nachtrag IV, welcher Frachtsätze von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord und Mülheim a. d. Ruhr, sowie Aenderungen der Anwendungsbedingungen für die Tarifabtheilung B enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 27. März 1902. (912)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag X, welcher u. a. neue bezw. anderweite Tarifentfernungen für die Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, Eisenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Gogarten, Ohl-Rönsahl und Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld enthält

und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.
Die Entfernungen für Pattscheid gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.
Essen, den 27. März 1902. (913)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer, mitteldeutsch-rechtsrheinischer und nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab erhält der Ausnahmetarif 14a für Rohzucker an Raffinerien eine anderweite Fassung.
Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 1. April 1902. (914)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Am 7. April d. J. tritt im rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr ein Ausnahmetarif für Steinabfall (Kleinschlag, Grobschlag, Steinschrotten) in Ladungen von mindestens 10 t im Uebergangsverkehr von der Kleinbahn Engelskirchen-Marienheide in Kraft. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.
Elberfeld, den 1. April 1902. (915)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch bayerischer Gütertarif.

Vom 1. April d. J. ab wird im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif an Stelle des bisherigen Waarenverzeichnisses und der bisherigen Bestimmungen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen bestehende Fassung des Rohstofftarifs — in Ziffer 6 jedoch nur für „Grubenhölzer wie unter Ziffer 6 der Position Holz des Spezialtarifs III genannt“ und für „Holzsägespähne (Holzsägemehl)“ — für den gesammten Verbandsverkehr eingeführt.
Für „Holz wie im Spezialtarif III gegenannt“ (soweit hierfür nicht der Rohstofftarif, Ziffer 6 im Gesammtverkehr gilt — siehe oben —) findet der Ausnahmetarif 2 im Verkehr mit den Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen (Aschaffenburg usw.) für die Folge nur noch insoweit Anwendung, als sowohl für den bayerischen wie auch für den preussischen bezw. sächsischen Verkehr dieser Stationen beiderseits Tarifentfernungen vorgesehen sind. Soweit hierdurch für einzelne nördliche Stationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 31. Mai d. J. in Kraft.
Die im Ausnahmetarif 2 des nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarifs unter C für einzelne Stationsverbindungen und einzelne Artikel bestehenden besonderen Ausnahmesätze kommen mit der allgemeinen Einführung des Rohstofftarifs in Wegfall.
Nähere Auskunft ertheilen die Tarifstationen.
Hannover, den 29. März 1902. (916)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. werden die Nachträge VIII zu den Heften D 1, 2 und 3 des rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs vom 1. April 1895 eingeführt unter Aufhebung der zwischen Gronau und niederländischen Stationen bestehenden Frachtsätze, welche in den Gütertarifen für den internationalen Lokalverkehr der niederländischen Staats- und Centralbahn sowie der holländischen Bahn vom 15. Oktober 1892, ferner im holländisch-deutschen Gütertarif vom 15. März 1893 sowie in den zugehörigen Nachträgen enthalten sind. Durch die Nachträge VIII werden die Stationen Gronau, Neuenkirchen Kr. Sulingen und Schwaförden des Direktionsbezirks Münster, Amsterdam Y- und Ertskaden der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatsbahn in den Verkehr aufgenommen, anderweite direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Barenburg, Gestringen, Hann. Ströhen, Lübbecke, Rahden, Ströhen-Wagenfeld, Sulingen und Varrel einerseits und mehreren niederländischen Binnenstationen der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Eisenbahn andererseits an Stelle der seither durch Anstoss gebildeten Frachtsätze für die betreffenden Verkehrsbeziehungen eingeführt, das Assimilationstableau im Heft D 3 und der Ausnahmetarif 7 für Heringe abgeändert und ergänzt. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft; die Frachtsätze des in den aufgehobenen internationalen Lokaltarifen enthaltenen Ausnahmetarifs 7 für Garne, Baumwolle und dergl. gelten noch bis zum 31. Dezember d. J.
Am 1. April d. J. werden gleichfalls die für Gronau bisher geltenden Frachtsätze für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, die in den internationalen Lokaltarifen der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Bahn sowie im holländisch-deutschen Tarife vom 1. Mai 1893 enthalten sind, aufgehoben.
Abdrücke der Nachträge VIII zum Heft D 1 zum Preise von 0,20, zum Heft D 2 von 0,30 und zum Heft D 3 von 0,20 ℳ sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster zu beziehen.
Elberfeld, den 27. März 1902. (917)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die besondere Zusatzbestimmung 2 zu § 45 der Verkehrsordnung im badischen Thiertarif, Theil II vom 20. August 1901 erhält eine andere Fassung, die gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt ist.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 31. März 1902. (918)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1895.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1902 kommt für Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen von Eger nach Salzburg ein Kartirungssatz von 224 Hellern für 100 kg zur Einführung.
München, den 28. März 1902. (919)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 5. April d. J. an werden im bayerisch-sächsischen Güterverkehre (Heft 2) zwischen Marxgrün und sächsischen Stationen neue Tarifentfernungen eingeführt, die bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind. Gleichzeitig verlieren die im bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarife vom 1. Juli 1900 für Marxgrün vorgesehenen Anstossbeträge auch bezüglich des bayerisch-sächsischen Güterverkehres — Tarifheft 2 — ihre Gültigkeit.
Dresden, am 2. April 1902. (920)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif I, ostdeutscher Gütertarif (I/II) und Berlin-Stettin-nordostdeutscher Gütertarif (I/III).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten für den Ausnahmetarif 14a für Rohzucker an Raffinerien anderweite Anwendungsbedingungen in Kraft.
Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Bromberg, den 29. März 1902. (921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Vom 7. April d. J. ab finden die Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) auch auf die in den Nachträgen 3 und 4 unter Ziffer II. 1 bis 4, 6 und 7 aufgeführten Artikel Erde und Thon, Kartoffeln, Rüben, Torf, Torfstreu und Torfmull, Holzbriketts, sowie auf Holzsägespähne (Holzsägemehl) unter den bei einzelnen Artikeln für das Ladegewicht der gestellten Wagen vorgesehenen Bedingungen im gesammten Verbandsverkehr Anwendung.
Für den unter Ziffer II 5 des Ausnahmetarifs aufgeführten Artikel Holz tritt mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die Einschränkung ein, dass im Verkehr mit Lichtenfels die Ausnahmesätze nur in den Stationsverbindungen berechnet werden, für die im Berlin-Stettin-mitteldeutschen und ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif im Verkehr mit Lichtenfels Entfernungen vorgesehen sind.
Der Ausnahmetarif 2a (Porzellanerde) — Seite 11 des Nachtrags 1 — wird am 7. April d. J. aufgehoben.
Berlin, den 29. März 1902. (922)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif IV (Altona, Hannover und Münster), ostdeutsch-nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-nordwestdeutscher, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr.

Der am 1. April 1901 in Kraft getretene Ausnahmetarif Nr. 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien erhält mit dem 1. April d. J. eine anderweite Fassung.
Weitere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.
Hannover, den 27. März 1902. (923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die Station Hochspeyer der pfälzischen Eisenbahnen die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)“. Ausserdem wird eine weitere Station mit der Bezeichnung „Hochspeyer (alt)“ in das Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) einbezogen.
Für die Station Hochspeyer (alt) gelten die Entfernungen und Frachtsätze der Station Hochspeyer (neu).
Die Abfertigungsbefugniss der Station Hochspeyer (alt) ist auf den Wagenladungsverkehr beschränkt.

Weitere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 30. März 1902. (924)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Am 1. April d. J. gelangen bis auf weiteres folgende direkte Frachtsätze für Heu und Stroh in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen auf Grund regelrechter Antheile der preussischen Staatsbahn zur Einführung:

Zwischen	Breslau			Bunzlau
	oberschl. Bahnhof	Märk.-Frb. Bahnhof	Oderthorbahnhof	
und	Pfennige für 100 kg			
Kis Terenne (U.St.E.) trans.	157	159	160	182
Kötegyán (U.St.E.) trans.	210	212	213	235

Breslau, den 27. März 1902. (925)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. werden im Verkehr zwischen Würzburg bad. B. einerseits und Bronnbach, Reicholzheim und Wertheim anderseits theilweise ermässigte Stationsfrachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 29. März 1902. (926)
Gr. Generaldirektion.

Im niederländisch - österreichisch - ungarischen Eisenbahnverbande tritt am 1. Mai 1902 ein Tarif, Theil II, Heft 5 für die Beförderung lebender Schafe von Station Wien (St. Marx) der pr. österr.- ungar. Staatseisenbahngesellschaft nach Rotterdam in Kraft, der bei den Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen ist.

Dresden, am 29. März 1902. (927)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden.

Vom 1. Juni d. J. ab scheidet Hamburg in den Gruppenwechselverkehren mit der Gruppe IV, im Oldenburg-mitteldeutschen und -Altonaer, im nordwestdeutsch-bayerischen und norddeutsch - hessisch - südwestdeutschen Güterverkehr, sowie im mitteldeutschen Privatbahnverkehr aus dem obengenannten Ausnahmetarif als Versandstation aus.

Altona, den 26. März 1902. (928)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 14 für die Beförderung von Farberden (Erdfarben) zwischen der Station Aussig der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der Station Messel des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Messel I	Messel II
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Aussig	225	146

München, den 31. März 1902. (929)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag V, welcher u. a. neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord, Mülheim a. d. Ruhr und den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, neue Frachtsätze für Kohlen etc. in Sendungen von mindestens 45 000 kg nach Eidelstedt Ost und anderweite Anwendungsbedingungen für den Kohlenausfuhrtarif nach Lübeck enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 27. März 1902. (930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI, Berlin-Stettin-hessischer, Ostdeutsch-hessischer und hessisch-linksrheinischer Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird der seit dem 1. Juli v. J. geltende Ausnahmetarif für Zucker Nr. 14a durch einen neuen ersetzt, durch den lediglich die Anwendungsbedingungen geändert werden.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 27. März 1902. (931)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bork (Prov. Brandenburg), Coschen, Mahlsdorf, Neumark-Bedra, Prittitz und Teltow;
2. theilweise ermässigte Entfernungen zwischen einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Halle und einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin;
3. neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl (Ausnahmetarif 9) für die Stationen Bergen a. Rügen, Ferdinandshof, Körlin a. Persante und Schivelbein;
4. Aufnahme der Stationen Fürstenwalde, Kremmen und Oranienburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen;
5. Erweiterung des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 durch Aufnahme der Empfangsstationen Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney und Zabelsdorf, sowie der Versandstationen Bernburg, Braunschweig Ostbhf., Burg b. Magdeb., Cöthen, Gernrode a. H., Ilsenburg, Lauchhammer, Merseburg, Nienburg a. d. S., Ortrand, Schönefeld bei Leipzig und Wernigerode;
6. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs (Aenderung von Stationsnamen, Abfertigungsbefugnisse, Berichtigungen von Entfernungen).

Aus dem Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl sind die Frachtsätze für die Stationen Crampas-Sassnitz, Lauterbach (Rügen), Neddemin und Rokow gestrichen; die bisherigen Sätze bleiben noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 27. März 1902. (932)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Wechselverkehr mit bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft im München und bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 wird auf der Lokalbahn Kronach - Nordhalben für Stammholz (Lang- und Rundholz) bei Aufgabe in Wagenladungen der Lokalbahnzuschlag von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 28. März 1902. (933)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 20. April l. J. werden für Tabak etc. (Ausnahmetarif 20) und Erdwachs (Ausnahmetarif 31) die Frachtsätze der Station Altona mit denjenigen für Hamburg B gleichgestellt. Der Haupttarif ist auf Seite 148 und 165 entsprechend abzuändern.

Breslau, den 2. April 1902. (935)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ab hat das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Binnengütertarif der Main-Neckarbahn, dem Gütertarif des Main-Neckarbahn - pfälzischen Verkehrs und dem Gütertarif des direkten Verkehrs der Main-Neckarbahn mit der Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn unter Ziffer 1 und 4 eine Aenderung erfahren.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 1. April 1902. (936)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch - westösterreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Melk und Pöchlarn der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 16 für Baumwolle einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 29. März 1902. (937)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 20. April l. J.

werden für Bohnen (Ausnahmetarif b) die Frachtsätze nach Altona transit mit denjenigen nach Hamburg B transit gleichgestellt. Nachtrag VI ist auf Seite 6—9 entsprechend abzuändern.

Breslau, den 2. April 1902. (938)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im norddeutsch-sächsischen Güterverkehre treten am 10. April 1902 verschiedene Neuerungen in Kraft, und zwar werden a) neu einbezogen die Stationen Schneverdingen und Woltorf des Direktionsbezirks Hannover, b) abgeändert die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Bremerhaven/Geestemünde-Dorum/Loxstedt und Langen-Bederkesa sowie für die Stationen der Bentheimer Kreisbahn, c) eingeführt Frachtsätze des Ausnahmetarifes M für Holzstoff usw. im Verkehre mit den Stationen Emden, Emden Aussenhafen und Papenburg des Direktionsbezirks Münster, d) ermässigt die Frachtsätze des Ausnahmetarifes M für Petroleum und Naphta im Verkehre mit der Station Altona des Direktionsbezirks Altona. Ausserdem werden, jedoch erst mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902, die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Kamenz in Sachsen einerseits und den Stationen der Strecken Bremerhaven/Geestemünde-Dorum und Langen-Bederkesa aufgehoben. Soweit die Tarifänderungen im Verkehre mit den Stationen der Bentheimer Kreisbahn Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung mit sich führen, bleibt letztere noch bis mit 31. Mai 1902 in Wirksamkeit. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 1. April 1902. (939)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

(Gruppen II/III.)

Vom 5. April d. J. ab werden die Mehrzahl der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen sowie die Station Potsdam als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Kattowitz, den 2. April 1902. (940)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

(Tarif Theil II, Heft 1.)

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab erhält die Waarenbezeichnung des Ausnahmetarifs Nr. 14 C (Chlorkalium usw.) auf Seite 179 des vorbezeichneten Tarifhefts nachstehende Fassung:

„14 C. Chlorkalium (Kali, salzsaures)
a) zur Verwendung in Oesterreich zur Kunstdüngerfabrikation oder als Düngemittel,
b) für andere Zwecke."

Die gegenwärtig im Ausnahmetarif Nr. 14 C aufgeführten Frachtsätze erhalten die Bezeichnung
„14 C a".

Gleichzeitig tritt ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 14 C b (Chlorkalium usw. für andere Zwecke) von Stassfurt K. E. D. Magdeburg nach Welwarn St. E. G. in Höhe von 115 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 29. März 1902. (941)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. April 1902 treten im Berlin-Stettin-sächsischen Thierverkehre direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Hoppegarten und Lichtenberg-Friedrichsfelde einerseits und Dresden-Altstadt andererseits für Pferdesendungen in Kraft, für die die Beförderung über Röderau beantragt wird. Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Dresden, den 3. April 1902. (942)

K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

1. **Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern).**
2. **Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.**
3. **Württembergisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899.**

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 kommt zu den vorgenannten Gütertarifen ein erweiterter bezw. neuer Ausnahmetarif (Rohstofftarif) zur Einführung.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 27. März 1902. (943)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Bischoflack in den Tariftheil III, Heft 1 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1902 wird die Station Bischoflack der k. k. österr. Staatsbahnen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 3 Centimes für 100 kg an die Frachtsätze für Krainburg.

Die Station Bischoflack rangirt in die Reexpeditionsgruppe E.

Wien, am 27. März 1902. (944)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

(Ermässigung der Seehafen-Ausnahmetarifsätze im Verkehre mit den Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze.)

Mit Gültigkeit vom 20. April 1902 finden die in den Seehafenausnahmetarifen der Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 2 (Verkehr mit Oesterreich) und Heft 4 (Verkehr mit Ungarn) für den Verkehr mit Harburg H. und Harburg U. E. vorgesehenen Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen Altona und Hamburg-Sternschanze Anwendung.

Wien, am 27. März 1902. (945)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

(Theilweise Aenderung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen der im Verbande (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn) bestehenden Ausnahmetarife für Düngemittel etc.)

Die auf den Seiten 218 und 219, dann 230 und 231 des vom 1. Januar 1902 gültigen Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Oesterreich), sowie die auf den Seiten 130 bis 133 des vom 1. August 1900 gültigen Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 3 (Verkehr mit Ungarn) für die laut besonderer Bekanntmachung bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1902 prolongirten Ausnahmetarife 39 A bezw. 39 B bezw. 19 vorgesehenen Nomenklaturen und Anwendungsbedingungen erhalten mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 nachstehende Fassung:

I. Abfalllauge der Zuckerfabrikation, Ammoniak, schwefelsaures, unreines, Blutdünger, Blutmehl, Fischmehl, Fleischdünger, Guano aller Art, Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle), Hornmehl, Knochenasche, Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Knochenpräzipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk), Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, Poudrette, Rückstände der Blutlaugensalzfabrikation, Rückstände, gypshaltige, der Weinstein- und Weinsteinsäurefabrikation aus Weinhefe und daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger), Salpeterlauge (mit Salpeter gesättigtes Abfallwasser von Chilisalpeter aus Schiffen), Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk), Walkhaare, Wollfegedreck.

II. Chilisalpeter (roher Natronsalpeter).

III. Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl, Gypsasche, Gaskalk, Dünger (Mist), Wollstaub, Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Saturationsschlamm), Kalkmehl aus Muscheln.

Anwendungsbedingungen.

1. Der Ausnahmetarif gilt:
a) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen;
b) bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

2. Die in der nachstehenden Tariftabelle enthaltenen Ausnahmefrachtsätze werden sogleich berechnet, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe den Zusatz enthält, und zwar:
a) bei Sendungen nach Deutschland (Ausnahmetarif 39 A des Tarifheftes 1 bezw. Ausnahmetarif Nr. 19 des Tarifheftes 3):
„Zur Anwendung als Düngemittel bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation im deutschen Vereinszollgebiet",
b) bei Sendungen nach Oesterreich (Ausnahmetarif 39 B des Tarifheftes 1):
„Zur Anwendung als Düngemittel bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation in Oesterreich",
c) bei Sendungen nach Ungarn (Ausnahmetarif Nr. 19 des Tarifheftes 3):
„Zur Anwendung als Düngemittel bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation in Ungarn",

jedoch bleibt vorbehalten, die thatsächliche Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe in der gleichen Weise nachträglich festzustellen, wie dies am Schlusse der nachstehend unter 3 abgedruckten Erklärung vorgesehen ist.

3. Fehlt der obige Zusatz im Frachtbriefe, so werden die Ausnahmefrachtsätze nur im Wege der Rückver-

gütung und nur bei Erfüllung folgender Bedingungen gewährt:

Die Erstattung erfolgt an den Frachtzahler und ist von diesem binnen längstens 3 Monaten nach Ankunft der Sendung auf der Bestimmungsstation bei der letzterer vorgesetzten Eisenbahnverwaltung durch Vorlage des Originalfrachtbriefes und einer Erklärung folgenden Inhaltes zu beantragen:

„Der/die unterzeichnete (Name oder Firma des Empfängers) erklärt hierdurch pflichtmässig, dass die in de . . . anliegenden Originalfrachtbriefe . . . bezeichnete . . . ., am . . . . . von de . . . Station . . . . . an ihn/sie abgegangene . . . Sendung . . . . vollständig/in der Menge von . . . kg im deutschen Vereinszollgebiet*) als Düngemittel (zur Kunstdüngerfabrikation) verwendet werden/wird oder worden sind/worden ist; er/sie ist bereit, dies auf Verlangen der Eisenbahn durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine/ihre Kosten vorzunehmende Prüfung dieser nachzuweisen."

4. Wird nur ein Theil einer Wagenladung im deutschen Vereinszollgebiet*) als Düngemittel oder zur Kunstdüngerfabrikation verwendet, so richtet sich die Frachtberechnung für diese Theilmenge nach den Bestimmungen des § 11 des Theiles I B für den Güterverkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits.

*) „Im deutschen Vereinszollgebiet" hat es nur im Ausnahmetarif 39 A zu heissen. Anstatt der Worte „im deutschen Vereinszollgebiet" hat es zu heissen, u. z.:
a) im Ausnahmetarif 39 B: „in Oesterreich";
b) im Ausnahmetarif Nr. 19: „im deutschen Vereinszollgebiet/oder in Ungarn."

Wien, am 27. März 1902. (946)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 15. Mai d. J. wird der Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr der holländischen Eisenbahn vom 15. Oktober 1892 nebst Nachträgen aufgehoben. Die für den Verkehr der Station Gronau darin enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Garne, Baumwolle und dergl. bleiben jedoch noch bis zum 31. Dezember 1902 in Kraft.

Amsterdam, den 27. März 1902. (947)
Der Administrationsrath.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 15. Mai d. J. wird der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im internationalen Lokalverkehr der holländischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Mai 1893 aufgehoben.

Amsterdam, den 27. März 1902. (948)
Der Administrationsrath.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge.

Am 1. Mai 1902 tritt ein neuer Tarif für den vorgenannten Verkehr in Kraft. Die darin aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft über die gegen früher theilweise veränderte Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach den Nordseebädern ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie die Dampfschiffsrhedereien.

Münster i/W., den 1. April 1902. (949)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle an der Saale.

Zu dem vom 1. September 1900 ab gültigen Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Direktionsbezirk Halle a. Saale tritt mit dem 15. April d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die im Nachtrag enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) daselbst genehmigt worden.

Halle a/Saale, den 2. April 1902. (950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badische Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen auf den badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1900 ist mit Gültigkeit vom 1. April 1902 der Nachtrag IV erschienen. Durch denselben wird u. a. die besondere Bestimmung 2 L zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigung für Mitglieder der Krankenkassen) aufgehoben, nachdem eine Bestimmung hierüber in dem auf 1. April l. J. ausgegebenen Nachtrag II zum deutschen Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif, Theil I aufgenommen worden ist. Hierdurch ergeben sich für Hin- und Rückfahrt Ermässigungen, für einfache Fahrt aber in einzelnen Fällen geringfügige Taxerhöhungen. Soweit letzteres eintritt, wird bis 31. Mai l. J. die bisherige Taxe erhoben. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Stationen.

Die Aufhebung der erwähnten besonderen Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 28. März 1902. (951)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Am 1. April d. J. wird eingeführt: zu dem deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil I vom 1. Januar 1900 ein Nachtrag II und zu dem Personen- und Gepäcktarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, ein Nachtrag IV. Für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen sind die beiden Tarifnachträge in einer Ausgabe vereinigt; sie liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden.

Dresden, am 27. März 1902. (952)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt vom 1. Juni 1900 der Nachtrag III in Kraft. Die darin enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen gelten, abgesehen von den in kleinerem Druck hervorgehobenen, ausschliesslich für den Direktionsbezirk Erfurt gültigen, allgemein für den Bereich der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) daselbst genehmigt worden.

Erfurt, den 29. März 1902. (953)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens sämmtlicher preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Mit dem 20. Mai d. J. gelangen die Arbeiter - Rückfahrkarten für einige Stationsverbindungen des diesseitigen Bezirks auf grössere Entfernungen, in Ermangelung eines ferneren Bedürfnisses, zur Aufhebung.

Nähere Auskunft wird auf Verlangen an der Fahrkartenausgabe ertheilt.

Frankfurt a/M., den 25. März 1902. (954)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Lieferfristen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Der erste Satz der Verbandsbestimmung III zu § 52 des Verbandsgütertarifs, Theil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1893 erhält die Fassung: „In den Niederlanden verlängert sich die Lieferfrist für Eil- und Frachtgut um 24 Stunden, wenn ein Sonntag oder Feiertag dazwischen fällt."

Elberfeld, den 25. März 1902. (955)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 36. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 21. Mai 1902 um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1901;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1901 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1902.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Montag, den 21. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre

Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1902. (956)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

6. Verdingungen.

Die Lieferung von 800 000 kg Portlandcement in Säcken soll vergeben werden. Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 8. April 1902, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofsstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 24. März 1902. (957)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von

35 000 kg Leinölfirniss, 3 000 kg Waterproof firniss, 3 200 qm Glas, klares, 80 Stück Gummifüllschläuchen, 1 000 kg Leder zu Maschinenriemen, 2 600 Stück Schmierkissengestellen aus Schwarzblech, 70 000 Bogen Schmirgelleinen, 300 Stück engl. Schraubenschlüsseln, 1 000 kg Treibriemen, lederne, 160 000 kg Roheisen, 900 Stück Waschschwämmen.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zeichnungen für Schmierkissengestelle und Schraubenschlüssel sind besonders anzufordern.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien" versehene Gebote sind bis zum 9. April 1902, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. (958)

Ende der Zuschlagsfrist 23. April 1902.

St. Johann-Saarbrücken, 26. März 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

Umgehungsbahn bei Mainz.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der **rechtsrheinischen Theilstrecke** und der Mainbrücke, ausschliesslich der eisernen Ueberbauten, sind im ganzen oder in zwei Loosen zu vergeben und zwar u. a.

			Loos I	Loos II
Erdarbeiten	etwa	cbm	514 000	172 000
Fundamentaushub	„	„	7 700	14 900
Spundwände	„	qm	—	3 140
Stampfbeton und Mauerwerk	„	cbm	13 480	19 340
Werksteine, Abdeckplatten usw.	„	„	210	2 200

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ für das Loos I, von 15 ℳ für das Loos II und von 20 ℳ für beide Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Donnerstag, den 24. April 1902, Vorm. 10 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermine, der in Gegenwart etwa erscheinender Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 26. März 1902. (959)

Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung

a) der gusseisernen Rohre (Loos I),

b) der Cementrohre (Loos II)

für die Neubaustrecke Lorsch-Heppenheim soll im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen usw. können im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1, hier, eingesehen oder durch unser Centralbüreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ für jedes Loos in baar — nicht Briefmarken — bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Rohren zum Bau Lorsch-Heppenheim (Loos . . .)" versehen bis zu dem auf Mittwoch, den 9. April 1902, Vorm. 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, versiegelt und postgeldfrei an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Mainz, den 22. März 1902. (960)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 2 910 m rothem Plüsch in 2 Loosen, 8 205 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 4 Loosen, 320 m Teppichstoff in 1 Loose, 10 130 m Gardinenstoff in 2 Loosen, 310 m blauen Tibet, 2 630 kg Wollgarn in je 1 Loose, 241 100 Stück Schmierpolstern in 12 Loosen, 450 kg Pferdehaaren, 7 800 kg Waldwolle, 1 000 m hanfenen Gurten zu Fensterzügen, 9 600 m gewöhnlichen Gurten in je 1 Loose, 31 780 m Naht- und Plattschnur in 2 Loosen, 2 130 kg Hutnetzschnur aus Manilahanf, 2 060 kg Federschnur, 200 kg Rundschnur, 260 kg Sägeschnur in je 1 Loose, 1 761 kg Seilerbindfaden in 6 Loosen, 2 140 Stück Bindestricken in 1 Loose, 4 210 m Fensterzugborden, 2 760 Quasten zu Fensterzugborden in 2 Loosen und 32 700 Stück Vorhangringen aus Horn in 1 Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. April 1902, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Mai 1902.

Berlin, den 28. März 1902. (961)

Königliche Eisenbahndirektion.

An Kohlen und Koks sind vom 1. Juni 1902 bis mit 31. Mai 1903 zu liefern: rund 471 000 t für Lokomotivheizung, 69 780 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung, sowie für Gasanstalten und für die Elektrizitätswerke in Dresden, Chemnitz und Reichenbach. Angebote hierauf ersuchen wir bis zum 15. April 1902, Abends 6 Uhr uns einzureichen. Zuschlagsfrist bis 8. Mai 1902. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können von unserem Betriebsmaschinenbüreau in Dresden oder von der Werkstätteninspektion in Chemnitz oder von der Maschineninspektion in Zwickau bezogen werden.

Dresden, den 26. März 1902. (962)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 2,16 km Gleise an den Mindestfordernden vergeben werden.

Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 23. April 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (963)

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion 2. Osnabrück.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckarbahn.

In der Centralwerkstätte der Main-Neckarbahn in Darmstadt stehen eine für den Dienst nicht mehr geeignete Personenzuglokomotive nebst Tender, ferner die zerlegten Theile zweier Personenzugmaschinen, sowie zwei komplette Tender und 4 Lokomotivkessel zum Verkaufe bereit. Die Verkaufsbedingungen sind bei der Kanzlei der unterzeichneten Dienststelle gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ erhältlich.

Angebote sind bis längstens 15. April 1902, Vormittags 10½ Uhr, verschlossen und portofrei mit entsprechender Aufschrift versehen unter Benutzung des den Bedingungen beigegebenen Angebotbogens anher einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Darmstadt, den 3. April 1902. (964)

Der Maschineningenieur.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. April Vorm. gemeldet.

Nr. 10. Berlin, am 5. April 1902. **Jahrgang 1902.**

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
				I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.						
				A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:						
1	A C	274	1	Sack	Flachs	5	1	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	m. aufgeschr. Buchse.
2	A G	—	1	Stück	eis. Wagenachse	39	2	Strassburg Els.	Reichsbahn	
3	A H	44/5	2	Säcke	l. Mehlsäcke	46	3	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
4	A H	4	1	Ballen in Papier	?	17	4	Diedenhofen	Reichsbahn	
5	A K	—	1	Sack	Holzschuhe	21	5	Aschendorf	K. E.-D. Münster	
6	A M	100	1	Verschlag	Kreissägen	42	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	A S	2179	1	Kiste	Schuhwaaren	22	7	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
8	A St	—	1	Pack	Plakate	8	8	München Centr.	Bayerische Stsb.	
9	A W	2858	1	„	Seilerwaaren	10	9	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
10	A W	9477	1	Kiste	Messingschalen u. Marmorplatten für Waagen	12	10	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
11	B & Co.	3	1	„	1 Paar Herrengummischuhe usw.	46	11	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
12	B & Co.	825	1	Ballen	Teppiche	43,5	12	Bonn	K. E.-D. Cöln	
13	B G F	564/78	1	eis. Fass	leer	77	13	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
14	B H	1342	1	Ring	Bandeisen	69	14	Mannheim	Direktion Mainz	
15	B J B	1	1	Kiste	1 gefüllter Karnister	80	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	B & R	40	1	„	gefüllt	40	16	Esch	Reichsbahn	
17	C	614, 51 / 1072, 13	1	Pack	51 Rollen Tapeten	16	17	Oppum	K. E.-D. Cöln	
18	C A B G	2964	1	Kiste	?	10	18	Lendersdorf	„	
19	C H V	8	1	Bund	7 eis. Schienen	51	19	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
20	C T	3129	1	Kiste	Schuhschoner	20	20	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Eisenguss.
21	D	35	1	Stück	gusseis. Ausgussbecken	7	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	D	944	1	Fass	gefüllt?	173	22	Meissen-Tribischthal	Sächsische Stsb.	
23	D	84	1	Kiste	Malzkaffee	33	23	Werdau	„	
24	D K	1741	1	Pack	Holzschrauben	7	24	Zabern	Reichsbahn	
25	D M	336	1	Beutel	vermuthlich Kaffee	13	25	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
26	D R N J G	13782	1	Fass	Petroleum	200	26	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
27	E B	32943	1	Sack	Nudeln	13	27	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
28	E F	40	1	Stange	viereck. Eisen	10	28	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
29	E G	5686	1	Kiste	Waschpulver	61	29	Emmerich	K. E.-D. Essen	
30	E H	751	1	„	2 Blechtafeln, 3 Spritzkuchenspritzen	25	30	Eibenstock	Sächsische Stsb.	
31	E H & C	3726	1	Ballen	Tabak	105	31	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
32	E M	242	1	Kiste	Schwärze	12	32	Würzburg	Bayerische Stsb.	
33	E S C	68316/17	2	Korbballons	gefüllt	93	33	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
34	E V	50	1	Korb	Frauenkleider	35	34	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
35	E V	—	1	—	Kette	10	35	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
36	F F	4335	1	Fass	Margarine	65	36	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
37	F H	—	2	—	Ketten	10	37	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
38	F K	3	1	Fass	ansch. Heringe	70	38	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
39	F R	6928	1	Kiste	Stearinkerzen	14	39	Flonheim	Direktion Mainz	
40	G	6209	1	Bündel	l. Säcke	26	40	Bischofsheim	„	
41	G A	1049	1	Kiste	Weisswaaren		41	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
42	G B	2259	1	Ballen	Zeugstoffe		42	Spandau	K. E.-D. Berlin	
43	G C K	1330	1	Kiste	Düten		43	Essen H.	K. E.-D. Essen	
44	G E	—	1	Sack	Rübensamen		44	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
45	G F C	365	1	Stange	Flacheisen	9,5	45	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	3,45 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
46	G G	626	1	Kiste	leere Flaschen —	32	46	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
47	G H	957	1	Fass	Zinkweiss —	110	47	Dünn	K. E.-D. Cöln	
48	G & K	7796	1	Pack in Leinen	2 Schrankaufsätze u. 4 Holzknöpfe	1,5	48	Duisburg	K. E.-D. Essen	
49	G R	—	1	Stück	Pflugtheil —	3,5	49	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
50	G R	—	1	Korbfl.	leer —	4,5	50	Werder	K. E.-D. Berlin	
51	G W	157	1	Fass	leer —	?	51	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
52	G W M	736	1	in Papier verpackt	Holzleisten, ansch. Erlen	9	52	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
53	H	29	1	Pack	Papier (Düten) —	12	53	Halberstadt	„	
54	H A G	—	1	Eimer	Preisselbeeren —	12	54	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
55	H B	1628	1	Korb	Eisenwaaren —	24	55	Dünn	K. E.-D. Cöln	
56	H B	4331	1	Verschlag	zerlegtes Fahrrad —	15	56	Luxemburg	Reichsbahn	
57	H B	—	1	Stück	eis. Stehrost —	3	57	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	zum Füllofen.
58	H B E	14729/34	6	Ballen	Zollgut —	270	58	Mainz	Direktion Mainz	
59	H & Co.	695	1	Fass	leer —	8	59	Duisburg	K. E.-D. Essen	
60	H D	—	1	Bund	10 Spaten mit Stielen	18	60	Varel	Oldenburgische Stsb.	
61	H F	108	1	Verschlag	Stuhlgestell —	8	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	H F	21830	1	Kiste	Wurstwaaren —	63	62	Hannover	K. E.-D. Hannover	
63	H H	2928	1	„	Glasfenster in Bleifassung	12	63	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
64	H P N	67982	1	„	ansch. Wein —	101	64	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
65	H R	162	1	Korb	l. Flaschen —	60	65	Emden	K. E.-D. Münster	
66	H W	2508	1	Kiste	runde farbige Bilder unter Glas	45	66	Essen H.	K. E.-D. Essen	
67	H W K	1252/3	1	Ballen	Wollkämmlinge —	192	67	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
68	H Z	4983	1	Kiste	Teigwaaren —	36	68	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
69	J B	35	4	Stück	Schornsteinaufsätze	32	69	Kreuznach Stadt	Direktion Mainz	
70	J C	1465	1	Kiste	Papierhülsen —	91	70	Aachen	K. E.-D. Cöln	
71	J C	209	1	„	leere Flaschen —	56	71	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
72	J K	1074	1	„	Kolonialw. —	33	72	Mainz	Direktion Mainz	
73	J K	156 u. 160	2	Kisten	leer —	67	73	Worms	„	
74	J R	1197	1	Rolle	Drahtgeflecht —	11	74	Bertsdorf	Sächsische Stsb.	
75	J T	24	1	Ballen	Leder —	18	75	Tempelburg	K. E.-D. Stettin	
76	J P J S	177	1	Kiste	Futterstoffe —	24	76	Würselen	K. E.-D. Cöln	
77	J P W	3777	1	„	leere Flaschen —	56	77	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
78	J W H	526	1	Fass	Wein —	70	78	Mannheim (Eilgutabf.)	Direktion Mainz	
79	K	2 u. 3	2	—	Bretter (3,5 m lang)	4	79	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
80	K H G	53	1	Ballen	? —	31	80	Metz	Reichsbahn	
81	K M	1313	1	„	Drill —	16	81	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
82	K M S	566	1	Kiste	leer —	58	82	Luxemburg	Reichsbahn	
83	K S	11654	1	Fass	Gaskastenformen —	124	83	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	L	1811	1	Kiste	Würfelmelis —	28,5	84	Weener	Oldenburgische Stsb.	
85	L	61, 35, 40, 326	4	Stück	Achsschenkel —	44	85	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
86	L	—	1	„	gusseis. Thürfüllung	15	86	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
87	L B	4645/46	2	Kisten	gefüllt —	81	87	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
88	L M	—	2	Korbfl.	leer —	10	88	Karlsruhe	Badische Stsb.	
89	L W & Co.	9577	1	Fass	gefüllt? —	72	89	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
90	M	—	1	Stab	Flacheisen —	33	90	Oberwesel	Direktion Mainz	
91	M	—	1	Bund	Fassreifen —	3	91	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
92	M & C	326	1	Fass	leer —	12	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	M J	2174	1	Kiste	Nudeln —	15	93	Mainz	Direktion Mainz	
94	M L F	144	1	„	Küchengeräthe —	60	94	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
95	M M	9248	1	„	Kandis —	22	95	Aschendorf	K. E.-D. Münster	
96	M M	—	1	—	Kette —	6	96	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
97	M W S	—	1	Käfig	leb. Hühner —	20	97	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
98	N	205	1	Sack	Linsen —	100	98	Eschweiler-Thal	K. E.-D. Cöln	
99	N	51/194	1	—	Petroleumfass, leer -	40	99	Rosenberg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
100	N	1/30	30	Oelfässer	leer —	1 050	100	Neuss	K. E.-D. Cöln	
101	O F	860	1	Fass	Petroleum —	25/3	101	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
102	O F	600	1	Ring	Eisendraht —	25	102	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
103	O V	652/3	2	Kisten	Eisen —	98	103	Groningen	Niederländ. Stsb.	[1]
104	O S	9520	1	Kiste	? —	?	104	Schneverdingen	K. E.-D. Hannover	
105	P K	—	3	Stück	eis. Röhren —	?	105	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	4,61, 4,84, 4,93 m lang.
106	P O	96	1	Ballen	Zollgut —	26	106	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
107	P P	117	1	Fass	leer —	10	107	Arnsheim	Direktion Mainz	
108	P Y	2530	1	Ballen	Wäsche, Tischdecken, Gardinen	23	108	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
109	R & C	1	1	Pack	Bohnen —	100	109	Bocholt	K. E.-D. Essen	
110	R B	3701 3732/35	5	Kisten	Rauchtische —	461	110	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
111	R B	691	1	Kiste	altes Papier u. Pappe	21	111	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
112	R C	2918	1	Verschl.	Glaskuppeln —	101	112	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
113	Rd.	63	1	Milchkanne	leer (alt) —	7	113	Aachen	K. E.-D. Cöln	

[1]) Beklebt: Kleinsteinheim-Mainz; beschrieben: Groningen.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
114	R K	5632	1	Kiste	Drahtstifte —	28	114	Greven	K. E.-D. Münster	
115	R P	375	1	Pack	Kunstblumen —	43	115	Rotterdam M.	Niederländ. Stsb.	
116	R S	958	1	Fass	leer —	21	116	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
117	R S	6354	1	Kiste	Apfelsinen —	21	117	Grossensiel	Oldenburgische Stsb.	
118	S	156	6	Ringe	Eisendraht —	206	118	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
119	S	1803	1	Ballot	Baumwollwaaren —	17	119	Memmingen	Bayerische Stsb.	
120	S A H	1126	1	Ballen	Seide (rosa) —	42	120	Moers	K. E.-D. Cöln	
121	S G	2 58	1	Sack	gem. Holzkohlen —	51	121	Reichenau	Sächsische Stsb.	
122	S K	1081	1	Korbfl.	gefüllt —	14,5	122	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	S K	809	1	Fass	ansch. Wein —	48	123	Bingerbrück	Direktion Mainz	
124	S M	4597	1	Stab	vierk. Stahl —	9	124	Strassburg i/Els.	Reichsbahn	3,50 m lang.
125	—	—	1	„	vierk. Stahl —	10	125			
126	St W	—	1	—	Haut —	52	126	München Centr.	Bayerische Stsb.	
127	S W F	5066	1	Kiste	eis. Webstuhltheile —	68	127	Bocholt	K. E.-D. Essen	*) Papier- und Lattenverpackung.
128	T C	4522	1	Pack*)	Schmirgelpapier —	41	128	Aachen	K. E.-D. Cöln	
129	T K	8067	3	Stück	Eisenplatten —	15	129	Cöln-Gereon	„	
130	T R	99 375	1	Kiste	Blechkasten —	17	130	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
131	T S	2540	1	Korbballon	gefüllt —	32	131	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
132	T S	7673	1	Sack	l. Säcke —	7,5	132	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
133	T T	66	1	Kiste	Mauersteine —	?	133	Weichensdorf	„	
134	V	0	6	Stück	emaill. Kochtöpfe —	14	134	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
135	v F	I u. II	2	—	Heuwender —	364	135	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
136	W	1	1	Bund	Fassreifenblech —	48	136	Lüchow	K. E.-D. Magdeburg	
137	W	6236	1	Ballen	Gesträucher —	45	137	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
138	W A	—	1	Bund	10 Gusstöpfe —	26	138	Hattingen	K. E.-D. Essen	
139	W B	1	1	Pack	Handzeichnungen —	29	139	Basel	Reichsbahn	
140	W & H	5519	1	„	Mistgabeln —	19	140	Aplerbeck	K. E-D. Essen	
141	W J	5	1	Koffer	Kleider oder Muster	78	141	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
142	W N D R W	235	1	—	eis. Träger —	?	142	Diedenhofen	Reichsbahn	
143	W R & Co	189	1	Sack	Hafer —	74	143	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
144	W Z	15	1	„	Säcke (Treber-) —	29	144	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
145	Z S	71	1	Ballen	? —	97	145	Verden	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
146	K. Bolle	182	1	Bierfass	leer —	15	146	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
147	Ww. F. Brand	9	1	Cylinder	leer —	23,6	147	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
148	Fabrikmarke: „Kondor"-Fahrradwerke, Brandenburg	—	1	Verschlag	Fahrrad —	31	148	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
149	Dülken	—	1	Sack	Kaffee —	24	149	Hermeskeil	St. Johann-Saarbr.	
150	Edergold	—	1	Stab	Stahl —	8	150	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	3,35 m lang.
151	Joseph Fliegel	—	1	Milchkanne	leer (20 l) —	10	151	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
152	Galmpthont B 1879	910	1	—	Kette —	38	152	Magdeburg Elb.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
153	Jerrentruse	—	1	Fass	leer —	25	153	Soest	K. E.-D. Cassel	
154	Gebr. Kortenhof, Harpen	—	5	Stück	Hämmer —	5	154	Groningen	Niederländ. Stsb.	
155	Krupp 1884	15	2	—	Stahlschienen, 4,30 m	—	155	Oettingen-Rüm.	Reichsbahn	Dienstgut.
156	Portland-Cementwerke vorm. A. Stein & Co., Wetzlar	—	1	Ballen	134 l. Cementsäcke —	93	156	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
		—	22	Säcke	134 l. Cementsäcke —	169				
157	Portland-Cementwerk Buderus & P. R.	—	5	Säcke	l. Cementsäcke —	35	157	„	„	
		45	1	Pack	31 l. Cementsäcke —	16				
158	H. Prink	—	1	Kanne	leer —	?	158	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
159	Ratzeburg. Akt.-Br.	2493	1	Bierfass	leer —	?	159	Lübeck	Lübeck-Büchener	
160	Louis Reis	1656	1	Kübel	gefüllt? —	31	160	Guntershausen	Direktion Mainz	
161	A. v. Reventlow	—	1	Sack	Hafer —	76,5	161	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
162	H. Torgau	—	1	Kiste	Gewürze —	13	162	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
163	—	I blau	1	Bund	Hufeisen —	12,5	163	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
164	—	2	1	—	Privatdecke —	?	164	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
165	—	2	1	—	Rückenlehne vom Sofagestell	6	165	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
166	—	50	1	—	Privatdecke —	—	166	Luxemburg	Reichsbahn	Dienstgut.
167	—	66	1	Cylinder	Kohlensäure —	34	167	Rheinbach	K. E.-D. Cöln	
168	—	100	1	Bund*)	Arzneiflaschen —	10	168	Flensburg	K. E.-D. Altona	*) in Stroh.
169	—	105	2	Bund	Sträucher —	121	169	München Centr.	Bayerische Stsb.	
170	—	209	1	—	Pickel, ungespitzt —	—	170	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	[1]
170	—	209	1	—	Pickel, gespitzt —	—	170			
171	—	271	1	Bund	8 Stg. Rundstahl —	79	171	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	4,5 m lang.
172	—	306	1	Fass	gefüllt —	40	172	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
173	—	572	1	Ballot	Riemen —	21	173	Kellmünz	Bayerische Stsb.	
174	—	776	1	Fass	leer —	19	174	Heitersheim	Badische Stsb.	
175	—	1824	11	Stück	Eisenblech —	17	175	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
176	—	5502	1	Beutel	Eiergraupen —	6,5	176	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
177	—	5525	1	Fass	leer —	88	177	Wilhelmshaven	K. E.-D. Hannover	
178	—	24132	1	Ballen	eis. Röhren —	50	178	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
179	—	42548	1	Sack	blaue und gelbe gebr. Federnbeutel	23	179	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
					D. Güterm. Zeichen vers.					
180	— weiss	—	1	Stück	eis. Träger —	15	180	Coepenick	K. E.-D. Berlin	1,79 m lang.
181	— weiss	—	6	„	Winkeleisen —	1006	181	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
182	— gelb	—	15	„	Blechtafeln —	403	182	Brakwede	K. E.-D. Hannover	
183	/ gelb	—	1	Stange	Flacheisen —	16,5	183	Lotte	K. E.-D. Münster	
184	0 gelb, Oppeln	—	1	Stück	gusseis. Ofenplatte —	5	184	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
185	///// roth	—	1	Tafel	Eisenblech —	16	185	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
186	{ θ }	—	1	Rolle	Draht —	11	186	Bensheim	Direktion Mainz	
187	{ / T / }	—	1	Bund	Stahldraht —	54	187	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
188	—	—	1	—	alter Ackerpflug —	36	188	Brakel (Höxter)	E. E.-D. Cassel	
189	—	—	1	Sack	alte Arbeitsschuhe und Arbeitskleider	15	189	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
190	—	—	1	—	Ausziehtisch mit Wachstuchplatte	33	190	Stolberg	K. E.-D. Cöln	in Stroh verpackt.
191	—	—	1	—	Ausziehtisch auf Rollen	38	191	Mainz	Direktion Mainz	bez.: Berlin H. u. L. 12/3.
192	—	—	1	Bund	Bandeisen —	47	192	Ebelsbach-Eltmann	Bayerische Stsb.	
193	—	—	1	Stange	Bandeisen —	8	193	Ottersberg	K. E.-D. Münster	
194	—	—	1	Bund	Bandeisen —	23	194	Strassburg	Reichsbahn	
195	—	—	1	„	geripp. Bandeisen —	14	195	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
196	—	—	1	Ballot	Bäume —	28	196	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
197	—	—	3	Pack	leb. Bäume —	36	197	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
198	—	—	1	Bund	3 Bäume —	6	198	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
199	—	—	1	Sack	Betten —	8	199	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
200	—	—	1	„	7 Blechbüchsen —	3,5	200	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
201	—	—	2	Kisten	Bleikapseln —	82	201	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	3 = 3 m lang,
202	—	—	7	Stück	Bretter —	—	202	Vietz	K. E.-D. Bromberg	2 = 2 „ „
203	—	—	1	Pack	leere Cementsäcke —	10	203	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	2 = 2 „ „
204	—	—	1	Korbflasche	Chemikalien —	72	204	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
205	—	—	1	—	schwarzer Damenstiefel	0,75	205	Hof	Sächsische Stsb.	
206	—	—	1 / 1	Paar / „	gelbe / schwarze Damenstrümpfe		206			
207	—	—	1	Pack	8 Deckelkörbe —	6	207	Woldegk	Grhz. Meckl. Stsb.	
208	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	103	208	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
209	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	14	209	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	26	210	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	1	Bund	9 eis. Dunggabeln —	6	211	Duisburg	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	Blecheimer	enth. noch einen kl. Eimer	3	212	Plauen Ob.	Sächsische Stsb.	
213	—	—	1	Stange	Eisen —	22	213	Ottersberg	K. E.-D. Münster	
214	—	—	11	Stück	⊔-Eisen —	770	214	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	9,80 m lang.
215	—	—	2	„	T-Eisen —	15,5	215	Pforzheim	Badische Stsb.	ansch. Glasdachrahmen.
216	—	—	2	„	T-Eisen m. Gusskopf		216			
217	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	52	217	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
218	—	—	1	Bund	5 Eisenkugeln —	13	218	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
219	—	—	1	Stück	Eisenrohr (Knie) —	17	219	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
220	—	—	1	Bund	12 runde Eisenstäbe	12	220	Griesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	1 m lang.
221	—	—	1	Stück	Eisenstange —	25	221	Essen Nord	K. E.-D. Essen	4,30 m lang.
222	—	—	1	Bund	4 Eisenstangen m. Oesen	16	222	Dortmund B. M.	„	
223	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	17	223	Osnabrück	K. E.-D. Münster	

[1]) Die Nummern sind mit gelber Kreide geschrieben.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
224	—	—	12	Stück	leere eis. Farbentöpfe	9	224	Arnsberg	K. E.-D. Essen	
225	—	—	1	Fass *)	leer —	7	225	Soest	K. E.-D. Cassel	*) mit Decktuch.
226	—	—	1	Bund	12 Stück Fenstereisen	8	226	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
227	—	—	1	„	19 Stg. Flacheisen —	42	227	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	Stange	Flacheisen —	5	228	Ferdinandshof	K. E.-D. Stettin	
229	—	—	1	Bund	Flacheisen —	50	229	Daaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	—	—	3	„	Flacheisen —	154	230	Wengern	K. E.-D. Essen	
231	—	—	1	Stange	Flacheisen —	22	231	Wrist	K. E.-D. Altona	
232	—	—	1	Schliesskorb	Frauenkleider —	14	232	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
233	—	—	1	—	kleiner Fuss mit Stroh umwunden	0,25	233	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	anschd. von einem Handtuchständer.
234	—	—	3	—	neue Fussbänke —	8	234	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	Stück	eis. Gasrohr —	29	235	Breckerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	2	Sack	Gemüse —	22	236	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
237	—	—	1	—	eisernes Gitter 2 × 1,45 m	24	237	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
238	—	—	20	Stück	Gusswaare —	3	238	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
239	—	—	2	„	Hebeeisen —	30	239	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	sogen. Beisser.
240	—	—	1	Bund	3 Herdrosten —	10	240	Carnap	K. E.-D. Essen	
241	—	—	1	—	Holzbank —	11	241	Eilgut-Abf. Cöln	K. E.-D. Cöln	graugestrichen
242	—	—	2	—	Holzgestelle —	—	242	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
243	—	—	1	Bund	neue rohe Holzleisten	73	243	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	ca. 3 m lang.
244	—	—	1	—	polirte Holzplatte —	3	244	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
245	—	—	4	Stück	Holzschuhe —	2	245	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
246	—	I	1	Pack	Holzspähne —	9	246	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	30 Stück.
247	—	—	1	Rolle	Holzwollseile —	23	247	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
248	—	—	1	Bund	12 Hufeisen —	8	248	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	51	249	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
250	—	—	1	—	Kartoffelpflug —	ca. 200	250	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	mit 4 Rädern und 7 Schaaren.
251	—	—	1	—	Kette, 10 m —	—	251	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
252	—	—	1	—	Kette, 11 m —	—	252	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
253	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche, Messer, Lederkoppel	12	253	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
254	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	29	254	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
255	—	—	1	Korb	leer —	6	255	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	Pack	3 Körbe —	18	256	Wanne	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	„	5 leere Körbe —	25	257	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	Korbblechfl.	Flüssigkeit —	28	258	Camenz	K. E.-D. Breslau	
259	—	—	1	Korbfl.	verm. Säure, $12\frac{1}{2}$ Ltr.	23	259	Husum	K. E.-D. Altona	
260	—	—	1	„	verm. Lack —	33	260	Stolberg	K. E.-D. Cöln	
261	—	—	1	Sack	Lagermetall —	53	261	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
262	—	—	4	Pack	Lampencylinder —	2	262	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
263	—	—	1	Ballen	Leder —	37	263	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
264	—	—	1	Ballot	Leder-, Plüsch- und Cordpantoffeln	33,5	264	Gera R.	Sächsische Stsb.	
265	—	—	1	Ballen	Lumpen —	45	265	Teterchen	Reichsbahn	
266	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	190	266	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	Verschlag	Maschinentheile —	82	267	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Ballen	Matratze —	15	268	Mainz	Direktion Mainz	
269	—	—	1	—	neuer hölzerner Matratzenrahmen	8	269	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
270	—	—	1	Korb	Messing —	60	270	Eisenberg	Eisenb.-Crossener E.	
271	—	—	2	Stück	Messingstangen —	14	271	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
272	—	—	1	Pack in Papier	Möbelaufsätze —	0,5	272	Weener	Oldenburgische Stsb.	aus Nussbaumholz.
273	—	—	1	—	Nussb.-Muschelaufsatz	0,5	273	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
274	—	—	1	—	Muschelaufsatz —	—	274	Eutin	Eutin-Lübecker E.	
275	—	—	2	—	Bettstell-Muschelaufsätze	4	275	Eilgut-Abf. Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	gestrichen u. lackirt.
276	—	—	1	Ballen	leb. Obstbäume —	35	276	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
277	—	—	1	Oelfass	leer —	13	277	Hannover	K. E.-D. Hannover	
278	—	—	1	„	leer —	25	278	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Stück	eis. Ofen, alt —	207	279	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
280	—	—	1	„	Ofenkranz —	5	280	Wiesloch	Badische Stsb.	
281	—	—	1	Bund	5 gusseis. Ofenringe	3	281	Darmstadt Ost	Direktion Mainz	
282	—	—	3	—	Petroleumfässer, leer	110	282	Siegersdorf	K. E.-D. Breslau	
283	—	—	6	—	Petroleumfässer, leer	215	283	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
284	—	—	1	Ballen	lebende Pflanzen —	38	284	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	„	lebende Pflanzen —	17	285	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	Stück	Pumpenhebel —	6	286	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
287	—	—	1	Pack	Puppenbettstellen —	12	287	„	„	in Stroh verpackt.
288	—	—	1	Verschlag	10 neue Räder zu Fahrrädern	26	288	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	grauer Koffer	Reiseeffekten und jüdische Gebetbücher	31,5	289	Gep.-Abf. Berlin Fri.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	Reisekorb	leer —	14	290	Merzig	St. Johann-Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
291	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Bücher, Wäsche	75	291	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
292	—	—	1	„	ansch. Kleider —	40	292	Emden	K. E.-D. Münster	
293	—	—	1	„	ansch. Kleider —	42,5	293	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
294	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	13	294	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
295	—	—	1	Stück	Rohr m. schief. Ansatz	3	295	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
296	—	—	1	Bund	eis. Röhren —	173	296	Mainz	Direktion Mainz	
297	—	—	1	Stück	eis. Rolle —	3	297	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
298	—	—	8	„	kl. Roststäbe —	8	298	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
299	—	—	1	Bund	3 Rübengabeln —	5	299	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	—	4	„	40 Stg. Rundeisen —	195	300	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	„	Rundeisen —	52	301	Mommenheim	Reichsbahn	
302	—	—	1	„	6 Stg. Rundeisen —	42	302	Fredeburg	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang.
303	—	—	1	Stab	Rundeisen —	14	303	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	—	—	3	Stb.	Rundstahl —	13	304	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	6	Pack	alte, leere Säcke u. Lumpen	62	305	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
306	—	—	1	Bund	Säcke —	15	306	Obermodern	Reichsbahn	
307	—	—	1	Sack	Samen —	40	307	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	1	Stück	Satteleisen —	6	308	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
309	—	—	1	Bund	4 eis. Schaufeln —	5	309	Maltsch	K. E.-D. Breslau	
310	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	41	310	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1	—	kantiges Schnittholz	16	311	Waghäusel	Badische Stsb.	4,5 m lang.
312	—	—	1	—	Schrankaufsatz —	8	312	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Berlin Schg. 12/3.
313	—	—	1	Bund	2 eis. Schrauben —	16	313	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
314	—	—	1	Packet	12 Schrauben, (8 grössere, 4 kleinere)	—	314	Mosbach	Badische Stsb.	
315	—	—	1	Pack	ca. 7—8 cm lange eis. Schrauben u. 1 Schraubenschlüssel	7	315	Gera	K. E.-D. Erfurt	
316	—	—	1	„	Schuhlöffel —	19	316	Carnap	K. E.-D. Essen	
317	—	—	1	—	eis. Schutzgitter —	10	317	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	Dienstgut.
318	—	—	1	Kiste	Seifenpulver —	15	318	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
319	—	—	1	—	hölz. Sophalehne —	15	319	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	mit angebd. Aufsatz.
320	—	—	1	Pack	Sohlen- und Absatzstifte, je 10 Packetchen	6	320	Bonn	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	1	Bund	17 eis. Spaten —	20	321	Ueckendorf-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
322	—	—	1	„	2 Stg. Stahl —	3	322	Werder a/Havel	K. E.-D. Berlin	
323	—	—	1	Block	Stahl —	145	323	Oettingen-Rümelingen	Reichsbahn	
324	—	—	1	Sack	Stärkemehl —	100	324	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
325	—	—	1	Bund	5 Stahlhämmer —	16	325	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
326	—	—	1	Stück	Stahlwelle —	27,5	326	Neumünster	K. E.-D. Altona	
327	—	—	1	Ballen	Strickwolle —	69	327	Neisse	K. E.-D. Breslau	
328	—	—	1	Partie	Strohhülsen —	—	328	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	für Flaschen.
329	—	—	1	Bund	2 Stühle	8,5	329	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	[1]
330	—	—	1	—	Stück von einer Stuhllehne	1	330	Aachen	K. E.-D. Cöln	
331	—	—	1	Syrupfass	leer —	?	331	Vietz	K. E.-D. Bromberg	
332	—	—	1	Sack	ansch. Talg —	14,5	332	Trotha	K. E.-D. Halle a/S.	
333	—	—	1	„	Tauenden (Abfall) —	6	333	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
334	—	—	1	Stück	I-Träger —	33	334	Bettemburg	Reichsbahn	1,38 m lang.
335	—	—	2	—	Traversen	—	335	Mülhausen Nord	Reichsbahn	Dienstgut.
335	—	—	18	—	Unterschläge		335			
336	—	—	1	Stück	eis. Untersatz —	1,5	336	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
337	—	—	1	„	Ventil mit Schlauch —	42	337	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
338	—	—	1	„	Ankerschraube —	10	338			
339	—	—	1	„	Waffeleisen —	16	339	Luxemburg	Reichsbahn	
340	—	—	2	Säcke	Wicken —	200	340	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
341	—	—	1	Partie	Würfelsteinkohle —	500	341	Briesen (Mark)	K. E.-D. Berlin	
342	—	—	1	Ballen	schwarzweisser Zeugstoff	—	342	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
343	—	—	1	neue Zinkflasche	leer —	6	343	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
344	—	—	1	Stück	viereck. Zinn —	8	344	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	

[1]) Neue, dunkelbraun lackirt, Binsengeflecht.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 28. | 9. April 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Entwickelung des Waarenverkehres der königlich ungarischen Staatsbahnen seit dem Jahre 1893.

Der Sommerfahrplan 1902 der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten:
Deutschland: Bahnsteigkarten. — Telegraphenmechaniker. — Eisenbahnseitige Prüfung der Entwürfe von Kleinbahnen, für die Staatsunterstützung beantragt ist. — Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen. — Aushänge auf den Eisenbahnstationen wegen Unterlassung des Ausspeiens. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschl. Kohlenrevier. — Lübeck-Büchener E. — Zur Geräuschfrage auf der Berliner elektr. Hochb. — Gesellschaft für elektr. Hoch- u. Untergrundb. in Berlin. — Verwendung von Wagen mit 15 t Tragfähigkeit. — Beleuchtungsanlagen bei den württemb. Staatseisenb. — Maassnahmen der württemb. Regierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. — Frankirung von Expressgutsendungen mit Werthmarken in Württemberg. — 45tägige Rückfahrkarten. — Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Eisenbahneröffnung. — Verloosung der galiz. Karl Ludwigbahn-Aktien. — Graz-Köflacher E. — Der feste Frachtzuschlag der süd-nordd. Verbindungsb. — Eisenb. Kirchberg-Mariazell. — Leitung österr. Auswanderer über österr. Bahn- und Schiffswege.
Ungarn: Lagergeld auf den ungar. Staatsb. — Begünstigung für Eissendungen. — Erweiterung der Stationen Klausenburg und Piski. — Vizinalbahn Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklós. — Maassnahmen zur Hintanhaltung des Schmuggels.
Uebrige europäische Länder: Die Ofotenbahn. — Kongress der französischen Eisenbahnarbeiter. — Ein neues Rigibahnprojekt. — Schiefe Ebene der North British Railway auf der Queenstation in Glasgow. — Beförderung von Reisegepäck auf russ. Bahnen.
Fremde Welttheile: Eisenbahn Niutschwang-Schanhaikwan. — Tunesische Eisenbahnen. — Bau einer Eisenbahnlinie in Nicaragua.

Allgemeines.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Rechtsprechung.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Entwickelung des Waarenverkehres der königlich ungarischen Staatsbahnen seit dem Jahre 1893.

Vom kommerziellen Direktor der königlich ungarischen Staatsbahnen Ministerialrath v. Schober in Budapest.*)

> „Ich bin stets der Meinung gewesen, dass der Transport- und Korrespondenzverkehr zu den Staatszwecken beizusteuern habe und diese Beisteuer in der Porto- und Frachtvergütung einzubegreifen sei."
>
> (Bismarck, Gedanken und Erinnerungen.)

Das eigene Netz der königlich ungarischen Staatseisenbahnen umfasst gegenwärtig 8 034 km. Unter Zurechnung der im staatlichen Betriebe stehenden Lokalbahnen, welche insgesammt eine Länge von 6 300 km besitzen, beträgt das Gesammtnetz des Staatsbetriebes jedoch rund 14 400 km Bahnen, 83 % des gesammten ungarischen Eisenbahnnetzes, so dass der Verkehr des im Staatsbetriebe befindlichen Bahnnetzes, welches überdies sämmtliche Hauptlinien umfasst, ein treues Bild des wirthschaftlichen Lebens des Landes geben muss.

Zur Kennzeichnung dieses Bildes ist in der nachfolgenden Tabelle in Wagenladungen die gesammte Waarenaufgabe (Versand) der im Staatsbetriebe stehenden Bahnen, sowohl im ganzen als auch getrennt nach den wichtigsten Artikeln vom Jahre 1893 bis zum Schlusse des Jahres 1901 wiedergegeben, wobei zu bemerken ist, dass sich in diesen 9 Jahren das eigentliche Staatsbahnnetz, dessen Länge damals bereits 7 720 km betrug, nur um 4 %, die Länge der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen hingegen, welche im Jahre 1893 sich nur auf 2 260 km bezifferte, um etwa 180 % vermehrte und dass auf die Waarenaufgabe von dem gesammten im Jahre 1900: 27 000 000 t betragenden Verkehr des staatlichen Betriebes 20 000 000 t entfallen, während die Abgabe (Empfang) etwa 6 000 000 t und der Transitverkehr etwas über 1 000 000 t beträgt, so dass als Werthmesser der Verkehrsentwickelung um so mehr die Waarenaufgabe betrachtet werden kann, als nur diese eine nennenswerthe Zunahme zeigt. Zu bemerken ist jedoch hierbei, dass die Vermehrung des Güterwagenparks der königlich ungarischen Staatsbahnen, welcher im Jahre 1893 nur 33 000 Wagen betrug, im Jahre 1900 aber die Anzahl von 54 000 Wagen erreichte, hauptsächlich durch Wagen von 15 t Ladegewicht erfolgte, so dass der Prozentsatz dieser Wagen von nur 8 % im Jahre 1893 auf 32 % im Vorjahre stieg. Demzufolge ist nun die thatsächliche Zunahme des in der nachstehenden Tabelle in Wagenladungen ausgewiesenen Verkehres, namentlich bei den in offenen Wagen gefahrenen Massenartikeln, eine grössere, als es die angeführten Ziffern aufweisen, ein Umstand, der jedoch für den Zweck einer allgemeinen und anschaulichen Charakteristik der Waarenbewegung von keiner wesentlichen Bedeutung ist.

Aus dieser Tabelle, welche auch die Rentabilität des eigentlichen Staatsbahnnetzes und dessen Anlagekapital (derzeit etwa $^2/_3$ des gesammten Vermögens des ungarischen Staates) im Jahre 1893 und im Jahre 1900 enthält, geht nun vorerst die interessante Thatsache hervor, dass der Getreideverkehr unabhängig von der gewaltigen Zunahme des Lokalbahnnetzes keine wesentliche Zunahme erkennen lässt, die nachgewiesenen Schwankungen daher lediglich den jeweiligen Ernteergebnissen zugeschrieben werden müssen, mit dem Unterschiede, dass jener Theil der Getreidesendungen, der früher auf der Landstrasse den Staatsbahnlinien zugeführt wurde, nunmehr auf den Stationen der Lokalbahnen zur Aufgabe gelangt. Diese Ziffern zeigen aber auch, wie sich die Natur des ungarischen Eisenbahnverkehres geändert hat: der Getreideverkehr, der auf den früher bestandenen ungarischen Privatbahnen, die hauptsächlich die Niederungen des Landes durchzogen, ein Hauptfaktor ihrer Rentabilität

---

*) Anmerk. d. Schriftl. Die nachstehenden interessanten Darlegungen bildeten den Gegenstand eines am 2. Februar d. J. in der ungarischen volkswirthschaftlichen Gesellschaft gehaltenen Vortrags. Der Herr Verfasser wird vielen unserer Fachgenossen noch von jenem Vortrage her in Erinnerung sein, den er im Jahre 1891 in Berlin im Verein für Eisenbahnkunde über den ungarischen Zonentarif hielt.

In Stationen der königlich ungarischen Staatsbahnen sowie der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen aufgegebene Güter in Wagenladungen.

Im Jahre	Getreide	Mehl	Salz	Pflaumen und Pflaumenmus	Kartoffeln, Obst und Gemüse	Wein	Spiritus	Petroleum	Tabak	Kohle	Erze	Eisen	Holz
1893	226 200	76 600	14 200	7 400	14 700	17 900	5 700	14 800	11 900	196 200	31 300	55 400	204 400
1894	207 200	77 000	14 300	8 400	18 230	17 200	5 140	19 200	10 200	219 500	32 300	60 400	214 500
1895	198 500	91 980	14 300	7 740	16 400	17 440	4 700	17 400	8 500	223 900	23 800	64 840	219 260
1896	250 500	93 400	14 000	8 340	17 400	18 300	5 220	17 800	9 200	241 000	38 400	70 800	230 800
1897	200 350	78 940	15 300	8 980	22 705	18 820	5 500	18 500	11 300	251 100	38 500	75 800	248 700
1898	195 000	77 000	15 500	11 000	23 200	18 800	6 300	16 600	11 600	264 400	43 580	79 500	258 400
1899	216 900	81 000	14 650	8 890	23 070	17 900	5 700	17 000	10 950	269 600	45 900	75 500	252 000
1900	246 000	97 000	15 900	6 630	25 350	16 000	5 500	16 200	12 300	344 300	49 000	76 400	284 300
1901	229 000	96 300	16 500	5 600	26 200	17 100	5 600	17 000	13 100	329 600	43 700	64 700	300 500
im Jahre 1901 mehr (+), weniger (—) als im Jahre 1893	+ 1 %	+ 26 %	+ 16 %	— 39 %	+ 78 %	— 5 %	— 3 %	+ 14 %	+ 10 %	+ 68 %	+ 39 %	+ 47 %	+ 42 %

Im Jahre	Steine und Kies	Kalk	Heu und Stroh	lebende Thiere	Rüben und Rübenschnitte	Rinde	Zucker	Bier	sonstige nicht benannte Wagenladungsgüter	Stückgüter	zusammen	Verzinsung des wirklichen Kapitals %	Verzinsung des nominellen Kapitals %
1893	83 500	15 100	11 300	105 700	58 000	2 900	—	—	190 100	433 700	1 777 000	4,76	4,00
1894	91 500	14 000	16 200	124 800	66 900	4 300	—	—	238 100	453 300	1 894 600	4,91	4,13
1895	99 600	16 100	9 040	108 600	75 600	4 500	—	—	265 600	448 500	1 947 200	4,24	3,59
1896	119 000	16 400	8 300	105 100	88 700	4 100	10 600	—	246 500	466 300	2 080 000	4,81	4,08
1897	126 400	115 900	7 660	5 100	87 000	5 100	10 500	—	289 100	505 300	2 146 500	3,99	3,42
1898	147 100	18 100	7 600	101 300	100 800	6 400	12 100	—	285 800	515 700	2 215 800	4,24	3,65
1899	122 300	17 000	9 500	110 500	113 470	5 300	14 300	1 100	261 770	538 000	2 247 000	4,20	3,60
1900	124 000	16 800	8 500	113 200	107 900	5 400	16 700	16 300	285 200	561 600	2 450 400	4,50	3,81
1901	118 800	17 750	16 700	116 200	123 000	5 200	20 000	16 300	301 700	605 700	2 505 200	—	—
im Jahre 1901 mehr (+), weniger (—) als im Jahre 1893	+ 42 %	+ 18 %	+ 48 %	+ 9 %	+ 110 %	+ 78 %	gegen 1896 + 90 %	—	+ 59 %	+ 40 %	+ 41 %	—	—

Anmerkung. Bahnnetz: Hauptlinien der M. A. V. (königlich ungarischen Staatsbahnen) im Jahre 1893: 7 721 km, 1900: 8 034 km, Zunahme 311 km, d. i. 4 %. Im Betriebe der M. A. V. befindliche Lokalbahnen im Jahre 1893: 2 262 km, 1900: 6 366 km, Zunahme 4 104 km, d. i. 181 %. Gesammtnetz: im Jahre 1893: 9 983 km, 1900: 14 500 km, Zunahme 4 571 km, d. i. 45 %. Anlagekapital (nur M. A. V.) im Jahre 1893: wirkliches 1 439 600 000 Kr., nominelles 1 774 600 000 Kr., 1900: wirkliches 1 819 800 000 Kr., nominelles 2 186 540 000 Kr.

war und noch im Jahre 1893: 13 % des Gesammtverkehres betrug, machte im Jahre 1901 nur noch 9 % aus.

Die Tabelle zeigt ferner, dass hauptsächlich nur die zu sehr billigen Tarifen gefahrenen Transporte von Massenprodukten, namentlich Holz und Kohlen, eine wesentliche Zunahme erfahren haben, während aus der geringen Steigerung der Stein- und Kiessendungen folgt, dass die Zunahme des Verkehres auch in jenen Waaren, deren Beschaffungsmöglichkeit so zu sagen eine unbegrenzte ist, ihre natürliche Begrenzung in dem Bedarfe findet; dieser aber kann auch durch die billigsten Tarife wohl nur bis zu einem gewissen Grade gehoben werden.

Die starke Zunahme der Rüben- und Zuckertransporte im letzten Jahrzehnt findet ihre Erklärung in der starken zur Hebung dieses landwirthschaftlichen Industriezweiges entwickelten staatlichen Thätigkeit.

In dem Stillstand der Viehtransporte, die ja für Ungarn eine ganz hervorragende Bedeutung besitzen, spiegeln sich ganz besonders die Vorgänge des ungarischen wirthschaftlichen Lebens. Namentlich macht sich hier das Auftreten der Schweineseuche bemerklich, welche der im Jahre 1894 auf ihrem Gipfel stehenden Borstenviehausfuhr nach Deutschland ein jähes Ende bereitete, ein Ausfall, der weder für das Land noch für die Bahnen durch die langsame Hebung der Hornvieh- und in den letzten Jahren der Geflügelausfuhr wettgemacht werden konnte, und zwar um so weniger, als die Schweinetransporte bekanntlich zu viel höheren Tarifen gefahren werden, als die übrigen Thiergattungen. Während ferner auch ein grosser Theil der hochwerthigen Artikel, wie Mehl, Zucker, Eisen, in anderen Ländern und auch auf den österreichischen und ungarischen Privatbahnen zu hohen und ertragreichen Tarifsätzen gefahren wird, geschieht dies auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen namentlich im Ausfuhrverkehr zu Einheitssätzen von 1,4 bis 2,4 Heller für das Tonnenkilometer, also zu wahren Kanaltarifen, und auch für die Massengüter, wie Holz, Kohlen usw., kommen vielfach nicht die ohnedies billigen normalen Sätze des Lokaltarifes der königlich ungarischen Staatsbahnen*), sondern ebenfalls Tarifsätze zur Anwendung, die bis auf die Selbstkostenbeträge sinken. Es verdient daher wirklich Anerkennung und ist ein Beleg der ökonomischen Gebahrung und der regen kommerziellen Thätigkeit der ungarischen Staatsbahnverwaltung, dass die Verzinsung des in den ungarischen Staatsbahnen angelegten Kapitals noch immer trotz der sich naturgemäss, wie bei allen Bahnen, fortwährend steigernden Personalkosten nahezu 4 % und auch der Betriebskoeffizient nicht mehr als 61 bis 62 % beträgt.

*) Siehe die nachstehende vergleichende Tabelle des Rohstofftarifes der königlich preussischen Staatsbahnen und der entsprechenden Tarifirung der betreffenden Artikel auf den königlich ungarischen Staatsbahnen.

Vergleichende Tabelle
des billigsten deutschen Rohstofftarifes mit den billigsten Ausnahmetarifen I und II der königlich ungarischen Staatsbahnen in Hellern ö. W.

Tarifentfernung in Kilometern	deutscher Rohstofftarif	M. A. V. Ausnahmetarif I	M. A. V. Ausnahmetarif II	Rüben	Rübenschnitte	die in den deutschen Rohstofftarif gehörigen Artikel und korrespondirende normale Tarifirung auf den königlich ungarischen Staatsbahnen	
50	21	18	16	15	13	Kartoffeln, Holzkohle, Torf gepresst (Torfziegel)	Ausnahmetarif I
100	34	81	27	23	21		
200	60	57	49	34	32		
300	86	77	67	44	42	Erde gew., Schlacke, Torfstreu, Torf ungepresst, Torfmull, Düngemittel	Ausnahmetarif II
400	107	97	85	55	53		
500	124	111	97	65	65		
600	140	425	109	—	—		
700	157	139	121	—	—	Gaskoks, Zuckerrüben, Holz, Sägespähne	Klasse C
800	173	153	133	—	—		
						Erze	Spezialtarif 3

Die obigen finanziellen Ergebnisse sind um so bemerkenswerther, als der Betrieb der jetzt beinahe 100 Lokalbahnen den Staatsbahnen einen Verlust von jährlich etwa 5 000 000 Kr. verursacht, ein Verlust, der durch die von den Lokalbahnen verursachte Verkehrszunahme, wie die erste Tabelle lehrt, keineswegs gedeckt wird, da die dort geschilderte Verkehrszunahme — fast mit alleiniger Ausnahme der Holzsendungen — sich hauptsächlich auf jene Artikel erstreckt, welche, wie Kohlen, Mehl, Eisen, Zucker usw., nicht im Gebiet der Linien der Lokalbahnen, sondern entlang den eigentlichen Staatsbahnlinien gewonnen bezw. erzeugt werden.

Die in dem Vorstehenden geschilderten Verhältnisse stellen aber auch der Rentabilität und dem erhofften Verkehr der infolge des österreichischen Beispieles nunmehr auch in Ungarn geplanten Schifffahrtskanäle ein recht ungünstiges Prognostikon, da ja jene Artikel, welche anderswo die Kanäle hauptsächlich ernähren, wie Erze, Kohle, Steine, in Ungarn fast nur in Gebirgsgegenden gefördert werden, die den Kanälen fast unzugänglich sind. Aber auch diese Förderung geschieht nicht in solchen Mengen (so beträgt z. B. die gesammte Kohlenförderung in Ungarn nur $^1/_{24}$ der deutschen), dass sie den überaus kostspieligen Bau von künstlichen Wasserstrassen in den heute gewünschten Abmessungen wirthschaftlich gerechtfertigt erscheinen lässt.

Weiter ist in Ergänzung der vorstehenden Erörterungen in Betracht zu ziehen die absolute und relative Billigkeit der normalen Tarife der königlich ungarischen Staatsbahnen, welche in der nachstehenden vergleichenden Zusammenstellung zum Ausdruck gelangt.

In dieser Tabelle sind nebst den Tarifen für Eil- und Stückgüter die für einzelne wichtigere Artikel auf den Linien der königlich preussischen, der k. k. österreichischen, einer österreichischen Privatbahn und der königlich ungarischen Staatsbahnen bestehenden normalen Tarife (mit Berücksichtigung der in dem Lokaltarife der königlich ungarischen Staatsbahnen und auch auf den übrigen Bahnen — bei diesen jedoch in weit geringerem Umfange — dauernd bestehenden Ausnahmetarife) einander gegenüber gestellt, welche Gegenüberstellung bei der Verschiedenheit des Tarifschemas und der Güterklassifikation ein besseres Bild der Lage gibt, als eine Gegenüberstellung der kilometrischen Einheitssätze und der Klassentarife. Allerdings ist auch das so gewonnene Bild noch kein treues, da ja auf den Linien der königlich ungarischen und der k. k. österreichischen Staatsbahnen in sehr vielen Fällen nicht die normalen Sätze oder doch die gewöhnlichen Ausnahmetarife zur Einhebung gelangen, vielmehr zufolge der in Oesterreich und in Ungarn bestehenden zahlreichen Ausnahmebegünstigungen auch diese ermässigten Tarife in der Praxis noch vielfach unterboten werden.

Aus der nachstehenden Tabelle geht übrigens hervor, dass bei den königlich ungarischen Staatsbahnen, die naturgemäss in erster Reihe auf die billige Verfrachtung der Erzeugnisse des eigenen Landes, also der Massenerzeugnisse der Forst- und Landwirthschaft, das grösste Gewicht legen, im allgemeinen die Stückguttarife höher sind als bei den mehr industriellen österreichischen und deutschen Ländern, während bei den minderwerthigen Massengütern sowie bei gewöhnlichen Eilgütern die Tarife der königlich ungarischen Staatsbahnen im allgemeinen billiger sind als auf den übrigen Bahnen.

Es ist hier noch besonders zu bemerken, dass bei den Tarifen der königlich ungarischen Staatsbahnen die Transportsteuer, welche bis zu dem Jahre 1891 mit 7 % bei Eilgut, mit 5 % bei Frachtgut den Tarifen zugeschlagen und daher von dem verfrachtenden Publikum getragen wurde, anlässlich des Erscheinens des jetzigen Lokaltarifes im Jahre 1892 als in den den Tarifen zu Grunde liegenden Einheitssätzen bereits enthalten angenommen wurde, was einem jährlichen Opfer der Eisenbahnverwaltung von 7 000 000 bis 8 000 000 Kr. entspricht.

Zum Schlusse bleibt noch die auch in Deutschland vielfach erörterte Frage der Leistungen der Eisenbahnen für die Post, namentlich des Transportes der kleinen Poststücke bis zu 5 kg, zu berühren. Infolge der Billigkeit des für diese Packete bestehenden Tarifes (60 Heller auch im Verkehr mit Oesterreich und Deutschland) sowie der von der Post durch rasche und billige Zustellung der Sendungen in das Haus usw. gebotenen Vortheile, ferner infolge der merkwürdigen Konstruktion des Posttarifes, welcher für Stücke bis 5 kg bekanntlich keine Entfernungsgrenze kennt, wird dieser Tarif namentlich für die Einfuhr von werthvollen Industrieerzeugnissen in stets steigendem Umfange in Anspruch genommen. So beträgt das Gewicht dieser Sendungen auf den ungarischen Bahnen jährlich 70 000 000 kg, ihre Stückzahl rund 18 000 000, und es sind zu ihrer Beförderung nahezu 20 000 Wagenladungen mit 72 000 000 Achskilometern erforderlich, was den ungarischen Staatsbahnen, auch abgesehen von einer antheiligen Verzinsung des in den Bahnen angelegten Kapitals, eine direkte jährliche Ausgabe von rund 3 000 000 Kr. verursacht, ohne dass hierbei auch nur die Post selbst auf ihre Kosten käme, namentlich nicht im Verkehr mit Deutschland, in welchem nur etwa $^1/_3$ der Einnahmen der ungarischen Postverwaltung zukommt.

Dieser Postpackettarif ist zu ganz anderen Zeiten zustande gekommen, als über die Förderung des internationalen Waarenaustausches noch freiere Anschauungen obwalteten, und als hüben und drüben noch Privatbahnen den Transport der Postsendungen fast ohne Entschädigung besorgten. Dieser Tarif ist überdies auch unrichtig und unzweckmässig konstruirt. Alle diese Verhältnisse bilden nach Ansicht des Vortragenden einen wahren Anachronismus.

Auch in dieser Beziehung wäre daher im Interesse der ausgleichenden Gerechtigkeit sowie der staatlichen Einnahmen Wandel zu schaffen, und zwar wenn möglich der ganze Packetverkehr den Bahnen zu übertragen, und dies um so mehr, als auch der Personenverkehr bei stets wachsenden Anforderungen des Publikums eine nur sehr geringe und stetig sinkende Rentabilität zeigt und daher im Gegensatze zu dem glänzenden finanziellen Ergebniss der königlich preussischen Staatsbahnen der ungarische Staat alledem zufolge sehr bedeutende Beiträge, derzeit rund 25 000 000 Kr. (in Oesterreich gar über 80 000 000 Kr.) jährlich aus anderen Steuerquellen zu der Verzinsung der Staatseisenbahnschuld aufzubringen hat.

Vergleichende Zusammenstellung

der für Eil- und Stückgüter sowie für wichtigere Massengüter auf den Linien der königlich preussischen und der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn bestehenden Frachtsätze mit jenen der königlich ungarischen Staatsbahnen.

Kilometer	Eisenbahn	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermässigtes	Eilgut besonders ermässigtes	Stückgut I	Stückgut II	Nutzholz Klasse C	Nutzholz Spez.-T. 2	Brennholz	Ziegel	Dünger	Wein, Spiritus	Mineralöle	Hohlglas	Eisen	Eisen- u. Stahlwaaren	Kohle
	kgl. preuss. Staatsbahnen						Spez.-T. II	Rohst.-T.	Rohst.-T.	Spez.-T. III	Rohst.-T.	B	Spez.-T. III	Spez.-T. II	Spez.-T. II	Spez.-T. I	Spez.-T. III
	k. k. österr. Staatsbahnen						Ausn.-T. I	Spez.-T. 2	Ausn.-T. I	Ausn.-T. II	Spez.-T. 3	Ausn.-T. III/c	Ausn.-T. III/c	B	B	B	Ausn.-T. I
	k.k. priv. österr. Nordwestbahn						Ausn.-T. III	Ausn.-T. III	Ausn.-T. III	Ausn.-T. VI (Sp.-T. 3)	Spez.-T. 3	A	A	B	B	B	C *)
	kgl. ungar. Staatsbahnen (M. A. V.)						C	Spez.-T. 2	Ausn.-T. I/II	Ausn.-T. I	Ausn.-T. II	Ausn.-T. XIV (Sp.-T. 1)	Ausn.-T. XVIII (Kl. B)	Ausn.-T. XX (Kl. C)	Ausn.-T. XXI (Kl. C)	B	Ausn.-T. I
		Frachtsatz für 100 kg in Hellern															
10	kgl. preuss. Staatsbahnen	49	25	25	25	21	11	11	11	11	11	16	11	12	12	13	11
	k. k. österr. "	42	18	18	18	16	12	12	12	8	12	14	14	12	12	12	12
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	60	24	20	20	18	12	12	12	10	10	18	18	16	16	16	42
	M. A. V.	41	30	30	32	28	11	11	10	10	10	14	11	11	11	11	10
30	kgl. preuss. Staatsbahnen	101	53	53	53	42	18	16	16	16	16	33	24	20	20	24	16
	k. k. österr. "	99	39	39	39	34	19	20	19	12	19	26	22	22	22	22	16
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	139	55	43	43	39	23	24	24	19	19	38	32	32	32	32	23
	M. A. V.	85	50	50	56	46	16	16	13	13	12	24	19	16	16	19	13
50	kgl. preuss. Staatsbahnen	163	81	81	81	64	25	21	21	22	21	49	22	28	28	34	22
	k. k. österr. "	165	63	63	63	55	28	30	28	17	28	40	40	33	33	33	28
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	218	87	67	67	59	33	34	33	28	28	58	58	48	48	47	33
	M. A. V.	137	74	74	85	67	22	22	13	18	16	34	27	22	22	27	18
100	kgl. preuss. Staatsbahnen	291	145	145	145	117	46	34	34	40	34	85	40	52	52	64	70
	k. k. österr. "	325	123	123	123	105	42	46	42	27	42	72	72	59	59	59	42
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	416	166	126	126	104	52	52	52	45	45	98	98	83	83	83	56
	M. A. V.	267	134	134	157	119	38	38	31	31	27	61	48	38	38	48	31
200	kgl. preuss. Staatsbahnen	530	264	264	264	212	85	60	60	66	60	156	66	96	96	119	66
	k. k. österr. "	643	242	242	242	203	63	72	63	46	63	132	132	107	107	107	63
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	812	324	244	244	194	72	72	72	67	67	163	163	138	138	138	92
	M. A. V.	527	254	254	301	223	70	70	57	57	49	115	90	70	70	90	57
300	kgl. preuss. Staatsbahnen	742	371	371	371	303	120	86	86	92	86	225	92	137	137	172	92
	k. k. österr. "	959	360	360	360	299	79	94	79	64	79	188	188	149	149	149	79
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	1 203	482	362	362	284	92	92	92	87	87	223	223	188	188	188	119
	M. A. V.	730	355	355	407	308	97	97	67	77	67	147	124	97	97	124	77
400	kgl. preuss. Staatsbahnen	930	464	464	464	399	156	108	108	118	108	297	118	178	178	225	118
	k. k. österr. "	1 271	476	476	476	365	95	114	95	80	95	227	227	178	178	178	95
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	1 604	640	485	480	374	112	112	112	103	103	273	273	228	228	228	145
	M. A. V.	930	455	455	511	392	123	123	85	97	85	177	158	123	123	158	97
600	kgl. preuss. Staatsbahnen	1 236	617	617	617	589	226	139	139	170	139	437	170	262	262	331	170
	k. k. österr. "	1 895	708	708	708	493	127	154	127	112	127	303	303	234	234	234	127
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	M. A. V.	1 330	655	655	719	560	159	159	109	125	109	217	199	159	159	199	125
800	kgl. preuss. Staatsbahnen	1 514	758	758	758	758	297	172	172	223	172	578	223	344	344	437	223
	k. k. österr. "	2 505	935	935	935	624	160	195	160	144	160	382	382	293	293	293	160
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	M. A. V.	1 730	855	855	927	728	195	195	133	153	133	257	239	195	195	239	153
1000	kgl. preuss. Staatsbahnen	1 792	899	899	899	899	368	205	205	272	205	719	272	425	425	544	272
	k. k. österr. "	3 135	1 170	1 170	1 170	781	200	244	200	180	200	478	478	366	366	366	200
	k.k.priv.österr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	M. A. V.	2 130	1 055	1 055	1 135	896	231	231	157	181	157	297	279	231	231	279	181

*) Ausser diesen Frachtsätzen bestehen von einzelnen Kohlengrubenstationen noch besondere Ausnahmetarife.

Der Sommerfahrplan 1902 der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die für den Sommer 1902 in Aussicht genommene Vermehrung der Zugverbindungen im Bereiche der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen scheint zwar den Vorjahren nachzustehen, es ist die Zahl der neu eingelegten Züge immerhin aber noch eine sehr beträchtliche. Der zeitweilige Niedergang des Personenverkehres hat augenscheinlich nicht überall das Bedürfniss für die Beförderung neuer Züge widerlegen können, die berufen sind, die bestehenden Verkehrsbeziehungen zu heben und neue anzubahnen. Was insbesondere die Zugvermehrung für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist sie zumeist an solchen Stellen vorgenommen, wo vielleicht schon längere Zeit ein Bedürfniss dafür anerkannt war, dessen Befriedigung indess dringenderen Forderungen vorläufig nachstehen musste. Hervorgehoben zu werden verdienen die neuen Schnellzüge 50, Halle ab 4.02 Nachm., Eichenberg an 6.50 zum Anschluss an den bereits länger bestehenden Schnellzug 50 nach Cassel und 51, Cassel ab 11.20 Vorm., Halle an 3.05 Nachm., die als Parallelzüge zu den alteingefahrenen Schnellzügen D 42 und D 41 zwischen Berlin und Frankfurt a/M. über Sangerhausen zu deren Entlastung beitragen, insbesondere aber im Hinblicke auf ihre Anschlüsse in Halle für die Bedienung des Verkehres zwischen Cassel und Leipzig-Berlin insofern von Wichtigkeit sein werden, als sie nicht nur die III. Wagenklasse führen, sondern auch aus Abtheilwagen zusammengesetzt sind, somit die Platzkartengebühr ersparen lassen. Eine weitere erhebliche Verbesserung in den Zugverbindungen tritt auf der bisher von Schnellzügen nicht befahrenen Strecke Erfurt-Nordhausen-Northeim ein, wo zwei neue Schnellzüge Northeim ab 3.22 Nachm., Erfurt an 6.00 und Erfurt ab 8.35, Northeim an 11.23 Vorm. vorgesehen sind. Es wird damit eine neue beschleunigte Verbindung zwischen Erfurt (Thüringen) einerseits und Hannover, Bremen, Hamburg andererseits hergestellt. Während in der Richtung von Erfurt die Anschlüsse in Northeim mit kurzer Uebergangszeit vermittelt werden, besteht in der umgekehrten Richtung zwar eine längere Uebergangszeit für die Reisenden von Hamburg und Bremen, da auch der Anschluss von dem wichtigen Personenzuge 287 von Soest-Ottbergen aufgenommen werden muss. Die längere Ueberliegezeit dürfte den Reisenden indess als Mittagspause nicht unwillkommen sein. Den Interessen des Geschäftsverkehres am Niederrhein wird durch den neuen Schnellzug 221 Köln ab 7.25 Vorm., Cleve an 9.36, der im Verein mit seinen Anschlusszügen eine bequeme Morgenverbindung von der Provinzialhauptstadt nach den wichtigen Industrieorten dieser Gegend herstellt, entsprochen werden. Für den Verkehr zwischen Leipzig-Hannover werden die bisher nur in der Zeit vom 15. Juni bis 15. September verkehrenden Schnellzüge 135 und 136 während des ganzen Sommers verkehren und zwischen Vienenburg und Hannover über Braunschweig durchgeführt werden. Mit diesem Zugpaar wird eine neue Zugverbindung für eine eintägige Reise zwischen Leipzig und Hannover mit ausreichendem Aufenthalt in Hannover von 10.35 Vorm. bis 6.50 Nachm. für geschäftliche Erledigungen geschaffen. Die zwischen Frankfurt a/M. und Aschaffenburg neu eingelegten Schnellzüge 171 — Frankfurt ab 4.45, Aschaffenburg an 5.36 — und 172 — Aschaffenburg ab 12.25, Frankfurt an 1.16 — vermitteln eine neue durchgehende Verbindung zwischen München und London über Vlissingen. Da in diesen Zügen durchgehende Wagen zwischen München und Vlissingen befördert werden sollen, wird die neue Verbindung von vielen Seiten vorzugsweise benutzt werden. Die auf der Strecke Bingerbrück-Frankfurt a/M. vorgesehenen neuen Schnellzüge 141 und 144 bieten zwar weniger neue Reisegelegenheiten, da sie den bestehenden Schnellzügen 113 und 104 dicht benachbart sind, sie werden aber, indem sie diese Züge entlasten, nicht unerheblich dazu beitragen, die Reise bequemer zu gestalten. Schliesslich ist noch ein neues Schnellzugpaar zwischen Stettin und Berlin zu erwähnen, das eine eintägige Reise nach Berlin ermöglicht, nachdem die Geschäftseingänge erledigt sein können. Die Abfahrt von Stettin ist auf 10.12 Vorm., die Ankunft in Berlin auf 12.20 festgesetzt, wobei die wichtigen Anschlüsse nach Köln über Hildesheim und nach Frankfurt a/M.-Süddeutschland gewonnen werden. Der Rückzug verlässt Berlin um 7.05 und trifft in Stettin um 9.12 zu geeigneter Abendstunde ein. Dem Vernehmen nach soll ferner beabsichtigt sein, für den überseeischen Verkehr zwischen Hamburg-Bremen, Amsterdam und Genua einen neuen Luxuszug zu fahren, der nicht nur für den Verkehr amerikanischer und englischer Turisten nach der Schweiz und Italien, sondern auch durch die Abkürzung des Seeweges für den Verkehr nach den Kolonien von Bedeutung sein wird. Voraussichtlich wird dieser Zug zwischen Mainz und Basel in zwei Theilen — rechts- und linksrheinisch — gefahren werden. Näheres über seinen Fahrplan ist indess noch nicht bekannt.

Für den Ostseebadeverkehr ist ausser den regelmässigen Sommerzügen eine grössere Anzahl von Doppelzügen zu diesen für die Hauptverkehrszeiten vorgesehen, womit für eine glatte Abwickelung des Verkehres ausreichend gesorgt sein dürfte, wenn das Publikum sich im eigenen Interesse daran gewöhnen möchte, mehr als es bisher beobachtet werden konnte von den Entlastungszügen Gebrauch zu machen.

Auch für den Nahverkehr enthält der Sommerfahrplan eine Reihe von Verbesserungen, die, wenn sie auch im allgemeinen weniger hervortreten, den Bewohnern der in Frage kommenden Gegenden nicht entgehen werden. Abgesehen von der Vermehrung der Züge in der Nachbarschaft der grossen Städte sind auch an vielen anderen Stellen neue Zugverbindungen vorgesehen, die für den Verkehr der kleineren Orte nach dem Sitze ihrer zuständigen Behörden, für den Markt- und nachbarlichen Geschäftsverkehr manche Verbesserung bieten. So wird beispielsweise durch Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Husum und Jübek in Verbindung mit bestehenden Anschlusszügen die jetzige Reisezeit zwischen der West- und Ostküste Schleswig-Holsteins von mehr als 3 Stunden auf die Hälfte herabgemindert. Auf der oberen Ruhrthalbahn zwischen Cassel und Bestwig sowie zwischen Cassel und Göttingen über Eichenberg wird je ein neues Personenzugpaar eingelegt. Erhebliche Verbesserungen treten in den Zugverbindungen am Niederrhein, insbesondere für den Verkehr zwischen München-Gladbach und Köln über Neuss ein. Neue Züge werden zwischen Bielefeld und Minden, zwischen Hagen und Soest, zwischen Goslar und Seesen gefahren. Eine Vermehrung der Züge tritt ferner auf der Strecke Hanau-Eberbach ein, wo durch eine gleichzeitige durchgreifende Umgestaltung des Fahrplans für den Verkehr zwischen dem Odenwald und Württemberg-Baden erhebliche Erleichterungen geschaffen werden. Von besonderer Wichtigkeit sind die beabsichtigten Verbesserungen im Osten der Monarchie. Neue Züge sind zwischen (Landsberg a/W.) - Cüstrin - Berlin, zwischen Posen und Kreuz, Krotoschin - Lissa, Czempin - Schrimm, Posen-Wreschen, Lissa-Breslau, Insterburg-Tilsit, Insterburg-Lyck, Neidenburg-Soldau und Pinne-Birnbaum vorgesehen, von denen die letzteren, da sie eine neue Nachmittagsverbindung von Posen nach Meseritz und eine neue spätere Abendverbindung in der entgegengesetzten Richtung herstellen, der Bewohnerschaft der betheiligten Gegend sehr willkommen sein werden. Besondere Rücksicht ist auch diesmal wieder den Bedürfnissen des Schul- und Arbeiterverkehrs zu Theil geworden; dabei ist aber auch dem Vergnügungsverkehr durch Einlegung zahlreicher Sonn- und Festtagszüge neben den bereits seit längerer Zeit bestehenden in weitgehendem Maasse Rechnung getragen. Wenn trotzdem noch Wünsche unerfüllt bleiben, so ist nicht zu vergessen, dass diese nie aufhören werden.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisausschreiben.

Zufolge eines Beschlusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, alle vier Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 *M.* für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen auszuschreiben, werden hiermit folgende Preise ausgesetzt:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, einschliesslich deren Unterhaltung:

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

B. für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel

ein erster Preis von 7500 M., ein zweiter Preis von 3000 M., ein dritter Preis von 1500 M.

C. für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen sowie
D. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen — für C und D zusammen —

ein erster Preis von 3000 M. und zwei Preise von je 1500 M.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Aufschneidbarer Doppeldrahtzug-Weichenantrieb mit einer Fangvorrichtung, die bei Leitungsbruch eine Bewegung der mit Spitzenverschluss ausgerüsteten Weichenzungen verhindert.
b) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.
c) Eine Vorrichtung zur Verständigung zwischen dem Lokomotiv- und Zugpersonal, insbesondere für lange Personen- und Güterzüge ohne durchgehende Bremsvorrichtung, auch bei der Fahrt durch Tunnels.
d) Verbesserung der Beheizung der Personenzüge durch Dampf, insbesondere bei langen Zügen.
e) Einrichtungen zur Beschleunigung der Verladung und der Beförderung des Stückgutes unter bester Zug- und Wagenausnutzung und Vermeidung öfterer Umladung und zwar auf Grundlage der bestehenden Frachtbrief- und Zahlungseinrichtungen.
f) Vereinfachung des Verfahrens bei der Stückgutabfertigung, insbesondere des Schreibwerks.

Gelangen in einzelnen der vier Gruppen die ersten oder zweiten Preise mangels geeigneter Bewerbungen nicht zur Vertheilung, so können aus den nicht zuerkannten Beträgen innerhalb derselben Gruppe mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch können, falls in einer Gruppe die zur Verfügung stehenden Geldmittel mangels geeigneter Bewerbungen nicht vollständig zur Verwendung kommen, die verbleibenden Beträge zu Preisvertheilungen in anderen Gruppen benutzt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit

   vom 16. Juli 1895 bis 15. Juli 1903

   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber demjenigen zuerkannt, welcher die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwerthung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens drei Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung oder ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Preisausschuss.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1903

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im März 1902.
W., Köthener Strasse 28/29.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bahnsteigkarten.** Gleichzeitig mit Einführung einer verschärften Kontrole der Rückfahrkarten, über die wir in Nr. 26 S. 419 d. Ztg. berichtet haben, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung erlassen, durch welche im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen die Gültigkeit der Bahnsteigkarten forthin auf den Kalendertag beschränkt wird, an dem die Karte benutzt und vom Bahnsteigschaffner mit der Lochzange entwerthet ist. Die zwischen 11 und 12 Uhr Nachts zum Betreten des Bahnsteigs entwertheten Karten gelten zum Wiederverlassen des Bahnsteigs auch noch am folgenden Tage und werden zu diesem Zwecke durch eine zweimalige Lochung besonders gekennzeichnet. Es kommen deshalb jetzt neue Bahnsteigkarten zur Ausgabe, denen ein Vermerk über die Gültigkeitsdauer aufgedruckt ist, und haben die Fahrkartenausgabestellen ihren Bedarf an solchen bei der Fahrkartenverwaltung anzufordern. Wer den Bahnsteig mit ungültiger Bahnsteigkarte betritt oder verlässt, hat den in § 21 Ziff. 5 der Verkehrsordnung für solche Fälle festgesetzten Strafbetrag von 1 Mark verwirkt. Ausserdem aber wird untersucht werden, ob der Betreffende sich etwa einer Fahrgeldhinterziehung oder eines Betrugsversuchs schuldig gemacht hat, und zu diesem Zweck ist seine Persönlichkeit festzustellen.

— **Die Stellung der Telegraphenmechaniker** bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wird nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Neuregelung des technischen Telegraphen- und Sicherungswesens zwar insofern berührt, als die besondere Laufbahn der Telegraphenmeister, die ihnen bisher zugänglich war, künftig in Wegfall kommt. Dagegen bleibt das Bedürfniss zur Beschäftigung solcher Bediensteten, desgleichen ihre Aussicht auf Erlangung von Beamtenstellen bestehen. Die Beschäftigung von Telegraphenmechanikern ergibt sich aus den Aufgaben der Telegraphenwerkstätten und aus ihrer Verwendung bei Bahnmeistereien mit grossen Sicherungsanlagen. Andererseits

kommen sie bei guter Führung und tüchtigen Leistungen als geeigneter Nachwuchs der Bahnmeister für grosse Telegraphen- und Sicherungsanlagen, auch der telegraphentechnischen Beamten bei Betriebsinspektionen in Betracht. Ferner können sie, soweit es ihren Wünschen entspricht, behufs ihrer Verwendung bei der Bedienung und Unterhaltung von Telegraphen- und Sicherungsanlagen nach vorgeschriebener Ausbildung und Prüfung als Weichensteller etatsmässig angestellt werden.

— **In Bezug auf die eisenbahnseitige Prüfung der Entwürfe von Kleinbahnen, für welche Staatsunterstützung beantragt ist,** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings darauf hingewiesen, dass bereits nach einem früheren Erlass die königlichen Eisenbahndirektionen auf Ansuchen der Oberpräsidenten oder Regierungspräsidenten die Entwürfe für staatsseitig zu unterstützende Kleinbahnen schon bei der Vorbereitung der Unterstützungsanträge seitens der Oberpräsidenten aus dem Gesichtspunkte nicht zu hoher und nicht unwirthschaftlicher Veranschlagung zu prüfen haben, ohne dass es eines besonderen Auftrages vom Minister hierzu bedürfe. Es habe sich nach einer Eingabe des Landeshauptmanns der Provinz Pommern nun als erwünscht herausgestellt, diese Prüfung bereits bei der Behandlung der Unterstützungsanträge seitens der Provinzialverwaltung und in jedem Falle im persönlichen Einvernehmen mit dem Sachverständigen der letzteren und erforderlichenfalls nach gemeinsamer Bereisung der Strecke vornehmen zu lassen, damit Abweichungen in den beiderseitigen Feststellungen thunlichst vermieden werden. Die Eisenbahndirektionen sollen daher, wenn von den Oberpräsidenten oder durch Vermittelung des Regierungspräsidenten ein Ansuchen um Prüfung eines Kleinbahnentwurfs ergeht, in jedem Falle, also auch dann, wenn die Prüfung bei der Provinzialverwaltung bereits erfolgt sein sollte, mit der letzteren wegen gemeinsamer Vornahme bezw. wegen Auskunftertheilung durch die zuständigen Beamten auf kürzestem Wege in Verbindung treten. Voraussetzung für den Eintritt in die Prüfung der Entwürfe sei, dass sowohl von den staatlichen Behörden wie von der Provinzialverwaltung das betreffende Unternehmen wenigstens im allgemeinen für berücksichtigenswerth gehalten werde.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.** Die von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung veranstalteten eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen finden im Sommerhalbjahr 1902 in folgender Weise statt: In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Nationalökonomie der Eisenbahnen einschliesslich des Tarifwesens sowie auf technologische Geologie, in Köln auf Eisenbahnbetriebslehre.

— **Aushang auf den Eisenbahnstationen wegen Unterlassen des Ausspeiens.** Nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare ist in gleicher Weise, wie dies bisher schon im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin geschehen, allgemein durch Anschlag in den Wartesälen, Vorfluren und auf den Bahnsteigen der Staatsbahnstationen nachstehende Aufforderung an das Publikum zu richten: „Zur Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege wird dringend ersucht, in den Bahnhofsräumen, auf den Bahnsteigen, Treppen und in den Wagen das Ausspeien zu unterlassen. Königliche Eisenbahndirektion." Spucknäpfe sind an geeigneten Plätzen auf den Fluren sowie in den Warteräumen aufzustellen, wie bereits durch einen früheren Erlass, auf dessen genaueste Beachtung der Minister nochmals hinweist, bestimmt war.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. März d. J. in 11 Arbeitstagen 162 838 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 803 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 196 937 und auf den Arbeitstag 15 755 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März d. J. auf den Arbeitstag 952 und im ganzen 34 099 Doppelwagen oder 17,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. März d. J. 25 935 Doppelwagen gegen 29 206, in Oberschlesien 55 033 Doppelwagen gegen 71 377 und in den drei Bezirken zusammen 243 806 Doppelwagen gegen 297 520 und war demnach im Saarbezirk 3 271 Doppelwagen oder 11,2 %, in Oberschlesien 16 344 Doppelwagen oder 22,9 % und in den drei Bezirken zusammen 53 714 Doppelwagen oder 18,0 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat März d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 358 342 Doppelwagen gegen 406 319, im Saarbezirk auf 56 499 Doppelwagen gegen 60 207, in Oberschlesien auf 126 855 Doppelwagen gegen 151 828 und in den drei Bezirken zusammen auf 541 696 Doppelwagen gegen 618 354 und betrug demnach im Ruhrbezirk 47 977 Doppelwagen oder 11,8 %, im Saarbezirk 3 708 Doppelwagen oder 6,2 %, in Oberschlesien 24 973 Doppelwagen oder 16,4 % und in den drei Bezirken zusammen 76 658 Doppelwagen oder 12,4 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen und Koks in den ersten drei Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 092 038 Doppelwagen gegen 1 187 898, im Saarbezirk 171 026 Doppelwagen gegen 176 459, in Oberschlesien 382 011 Doppelwagen gegen 451 178 und in den drei Bezirken zusammen 1 645 075 Doppelwagen gegen 1 815 535 und ist demnach im Ruhrbezirk 95 860 Doppelwagen oder 8,0 %, im Saarbezirk 5 433 Doppelwagen oder 3,0 %, in Oberschlesien 69 167 Doppelwagen oder 15,3 % und in den drei Bezirken zusammen 170 460 Doppelwagen oder 9,4 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Da die ersten drei Monate d. J. nur 73½ Arbeitstage gegen 75 im vorigen Jahre nachweisen, so ist ein nicht unerheblicher Theil der Ausfälle mit auf die geringere Arbeitszeit im laufenden Jahre zurückzuführen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuss der Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende für das Jahr 1901, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung, auf 6 % festzusetzen. Die Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds ist auf 367 085 *M.* bestimmt.

— **Zur Geräuschfrage auf der Berliner elektrischen Hochbahn** geht uns von sachverständiger Seite folgende Mittheilung zu: Der Oberbau auf dem östlichen Theile der Hochbahn ist ein anderer, als derjenige auf dem westlichen Theile. Der Unterschied besteht im wesentlichen darin, dass gerade auf der östlichen Strecke (Hallesches Ufer, Gitschiner Strasse, Skalitzer Strasse) sehr viel höhere Schienen zur Anwendung gelangt sind, während auf der Weststrecke nur verhältnissmässig niedrige Schienen liegen, welche demzufolge anders gebettet werden mussten. Gegenüber letzterer Bettung wurden auf der Oststrecke die Tonnenbleche der Viaduktdecke zunächst mit einer ganz neuen, besonders schalldämpfenden Masse ausgefüllt, nämlich mit einem aus Bimstein und Kalk bestehenden Beton, ein Verfahren, welches in Bezug auf die Schalldämpfung als besonders wirksam erprobt worden ist. Ausserdem ist die Viaduktdecke gleichfalls und lediglich zum Zwecke der weiteren Schalldämpfung auch auf der Oststrecke mit einem verhältnissmässig starken und schweren Kiesbett bis zur Schwellenoberkante verfüllt. Streckenweise ist auf gewissen Stellen der Oststrecke der Oberbau auch noch auf Filzzwischenlagen gelagert. Wenn sich nichtsdestoweniger und trotz aller dieser Vorkehrungen besonders in der Gitschiner Strasse ein etwas stärkeres Geräusch bemerkbar macht, so dürfte dies hauptsächlich auf die verhältnissmässig beschränkte Breite der Strasse und auf den Widerhall von den Häusern zurückzuführen sein.

Wenn sich bei dem Uebergange der Züge von dem Viadukt auf die Brücke über der Anhalter Bahn ein plötzlicher Unterschied im Geräusch bemerkbar macht, so liegt dies nicht an der Konstruktion des Viaduktes und seines Oberbaues, sondern an der schweren Konstruktion und der grossen Spannung der Brücke über die Anhalter Bahn und den Kanal. Konstruktionen wie die letztere mit hohen Tragwänden und mit Aufhängung der Querträger an den Enden ihrer Vertikalen sind bei dem Viadukte der Oststrecke überhaupt nicht anwendbar, da hier die Längsträger unter der Fahrbahn liegen müssen.

Im übrigen wurde gerade die höhere schwerere Schiene auf dem Viadukte der Oststrecke in der Auflagerung und Bettung, wie sie heute dort besteht, erst gewählt, nachdem bezüglich des Tönens der Brücken umfangreiche Vorversuche auf einem in Oberhausen eigens für diesen Zweck hergestellten Probeviadukt durchgeführt waren, und man hat sich schliesslich zu diesem Oberbau im Einvernehmen mit den gerade für Eisenbahnoberbau maassgebendsten Fachleuten und unter Berücksichtigung der bei den Kanalbrücken der Potsdamer Bahn und bei der Ueberbrückung der Garten-, Ackerstrasse durch die Stettiner Bahn seitens der preussischen Staatseisenbahnverwaltung gemachten Erfahrungen entschlossen. Nur beiläufig sei erwähnt, dass das Geräusch beim Befahren eiserner Viadukte in anderen grossen Städten, z. B. bei der elektrischen Hochbahn in Liverpool, viel stärker ist, als bei der Berliner Hochbahn. Auch bei der Berliner Stadteisenbahn kann ein besonders starkes Tönen der eisernen Strassenüberbrückungen in engen Strassen beim Befahren durch die Züge beobachtet werden.

Es darf wohl auch darauf aufmerksam gemacht werden, dass die noch neuen Wagen der Hochbahn sich einstweilen

noch ziemlich hart fahren. In dieser Beziehung wird, wie die Erfahrungen bei anderen aus Eisen gebauten städtischen Hochbahnen gelehrt haben, mit der Zeit eine Verbesserung eintreten.

Bemerkenswerth dürfte andererseits noch sein, dass die Schläge beim Befahren der Schienenstösse, welche sich bei anderen Hochbahnen und beispielsweise bei der Berliner Stadteisenbahn stellenweise den Anwohnern höchst unangenehm bemerkbar machen, bei der elektrischen Hochbahn nicht im geringsten zu hören sind, weil hier für die Stossanordnung ein ganz besonders zweckmässiger neuer Schienenstoss, nämlich der sogenannte Verblattstoss mit nebeneinander durchgeführten ungeschwächten Stegen der beiden zusammenstossenden Schienen zur Anwendung gelangen konnte.

Im übrigen dürfte ein Vergleich des Geräusches beim Vorüberfahren der Hochbahnzüge mit dem Geräusch, welches schwere vierachsige Strassenbahnwagen beim Befahren der Schienenstösse und besonders der Kreuzungen und Weichen an den Strassenecken hervorrufen bezw. mit dem Geräusch ungefederter Ziegel- und Kohlenwagen oder mit Eisenstäben beladener Rollwagen auf einem Steinpflaster, wie es beispielsweise in der Gitschiner Strasse liegt, zu der Schlussfolgerung führen, dass das Geräusch der Hochbahnzüge nur anders geartet ist, als die sonstigen vorerwähnten Geräusche, jedoch nicht über das Maass sonstiger im Strassenverkehr vorkommender Geräusche hinausgeht.

Nichtsdestoweniger soll den Klagen der Anwohner nach Möglichkeit Rechnung getragen werden und sind die Untersuchungen bereits im Gang, ob und wie weit eine Milderung des Geräusches der Hochbahnzüge erzielt werden kann.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** In der am 5. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde von der Betriebsleitung ausgeführt, dass von allen Endpunkten der nunmehr im Ganzbetriebe befindlichen Bahn Erweiterungen in Aussicht genommen sind. Die Fortführung der Untergrundbahn vom Zoologischen Garten bis zum Knie dürfte bis Ende dieses Jahres ganz fertig gestellt sein. Der Plan der Fortsetzung der Bahn vom Potsdamer Platz nach dem Innern der Stadt, zuerst nach dem Spittelmarkt, werde sehr hohe Kosten verursachen. Die überaus schwierigen Ausarbeitungen der Pläne und Kosten wurden vor wenigen Wochen von der Firma Siemens & Halske dem Magistrat eingereicht und auf Grund derselben finden eingehende Verhandlungen statt, wobei seitens der Stadt ein wohlwollendes Entgegenkommen zu beobachten ist. Die Entwickelung der bestehenden Strecken und die Erweiterung des Betriebes sei fortgesetzt das angestrengte Bemühen der Verwaltung, und schon jetzt sei eine Verstärkung der Betriebsmittel in Aussicht genommen. Der bisherige Verkehr entspricht den Erwartungen. In der Zeit seit Eröffnung des Betriebes sind 1 812 495 Personen befördert und 19 473 Züge mit 113 789 Wagenkilometern gelaufen. Die höchste Personenzahl erreichte der 2. Osterfeiertag mit über 100 000. Die Durchschnittseinnahme betrug für den Tag in der ersten Zeit 4 500 bis 6 000 ℳ, in der letzten Zeit 10 000 bis 12 000 ℳ. Es werden monatlich Betriebsausweise ausgegeben werden. Den Klagen wegen des Geräusches, das die Bahn verursacht, abzuhelfen, sei die Verwaltung nach Möglichkeit bemüht (vergl. die Mittheilung hierüber in heutiger Nummer). Bezüglich des Tarifs bemerkte der Vorstand, er sei demjenigen der Stadtbahn schon im Hinblick auf die Möglichkeit nachgebildet, dass zwischen beiden Betrieben einmal eine Interessengemeinschaft eintreten könnte. Es schwebten bereits jetzt Verhandlungen mit der Eisenbahn und Dampfergesellschaften wegen Einführung einer Uebergangskarte am Oberbaum, die auch für die Flachbahn in Aussicht genommen ist. Zur Deckung der im Geschäftsbericht angegebenen Gesammtkosten der Stammstrecke und Flachbahn von insgesammt 32 500 000 ℳ, für den Bau der Untergrundbahnstrecke „Zoologischer Garten - Knie“ und für die Betriebsverstärkungen durch Vergrösserung des Wagenparks, des Kraftwerks und der Wagenschuppen, beschloss die Generalversammlung schliesslich eine Erhöhung des Aktienkapitals um 10 000 000 ℳ. Von diesen Aktien sollen 5 000 000 ℳ mit Dividendenberechtigung vom 1. Januar d. J. ab zum Kurse von 110 % zuzüglich laufender Stückzinsen und weitere 5 000 000 ℳ mit Dividendenberechtigung vom 1. Januar 1903 ab zum Kurse von 106 % den alten Aktionären in der Weise angeboten werden, dass auf je 4 alte Aktien 2 neue, und zwar je eine von jeder Kategorie entfallen. Der aus dem Aufsichtsrath ausscheidende Bankdirektor Kommerzienrath Steinthal wurde wieder gewählt. Ueber die bisherige Verkehrsentwickelung und die sich daraus ergebenden voraussichtlichen Betriebsergebnisse der Hochbahn werden wir in der nächsten Nummer d. Ztg. eine Mittheilung von berufener Seite bringen.

— **Die Verwendung von Wagen mit 15 t Tragfähigkeit** im Kohlenverkehr der sächsischen Staatsbahnen hat bei der Handelskammer zu Chemnitz zu Erörterungen geführt, indem eine Firma gebeten hat, die Kammer möge die Ausdehnung der Entladefrist für derartige Wagen von 1 Tag auf 1½ Tage an maassgebender Stelle befürworten. Von einem derartigen Antrage — falls sich die Kammer zu ihm entschliessen sollte — würde man sich wohl einen günstigen Erfolg kaum versprechen können, da im allgemeinen die Frist von 1 Tag völlig genügend ist, um auch einen 15 t-Wagen zu entladen. Auf diese Möglichkeit kommt es aber bei der Fristbemessung in erster Linie an und nicht auf die Grösse der vom Empfänger jeweilig bezogenen Waarenmenge. Wäre letzteres der Fall, so könnte ja auch derjenige Empfänger, der nicht nur einen, sondern gleichzeitig zwei oder mehr Wagen von 10 t Tragfähigkeit bezieht, einen Anspruch auf eine entsprechende Verlängerung der Entladefrist mit gleichem Rechte geltend machen.

— **Beleuchtungsanlagen bei den württembergischen Staatseisenbahnen.** Nach dem Verwaltungsbericht waren im Jahre 1900 vorhanden: 1 Oelgasbereitungsanstalt in Plochingen, 2 Steinkohlengasbereitungsanstalten in Bietigheim und Jagstfeld, 1 Mischgasanstalt in Cannstatt für Erzeugung von Mischgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen (mit zugehörigen Gasfüllanstalten auf 5 Stationen), 2 Luftgasbereitungsanstalten mit Verwendung von flüssigen Kohlenwasserstoffen (Hydririn) auf den Bahnhöfen Obertürkheim und Eutingen, 8 elektrische Beleuchtungsanlagen auf dem Hauptbahnhof Stuttgart, auf dem Bahnhof Cannstatt - Untertürkheim, den Bahnhöfen Ulm, Friedrichshafen, Kornwestheim, Heilbronn, Stuttgart Nordbahnhof, Mühlacker, 1 Spiritusglühlicht-Beleuchtungsanlage in Lauffen a/Neckar und 1 Petroleumglühlicht-Beleuchtungseinrichtung auf dem württembergischen Güterbahnhof in Pforzheim.

— **Maassnahmen der württembergischen Regierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.** Auf eine Aeusserung des sozialdemokratischen Reichstagsabgeordneten Schlegel von Esslingen bei einer Versammlung in Stuttgart, dass die Regierung der Arbeitslosigkeit mit verschränkten Armen gegenüberstehe, gibt der Direktor der Maschinenfabrik Esslingen, Oberbaurath Gross, in der „Esslinger Zeitung“ eine Erklärung ab, wonach die württembergische Staatsregierung mit Rücksicht auf die Arbeitslosigkeit und ohne dass jetzt schon ein dringendes Bedürfniss vorliege, in den letzten Monaten bei der Maschinenfabrik Esslingen bestellt hat: Brückenbauarbeiten für 963 700 ℳ, Lokomotiven und Tender für 569 000 ℳ, Eisenbahnwagen für 109 800 ℳ, zusammen also für 1 642 500 ℳ. Für diese Rücksichtnahme seien die Fabrikdirektion und die Arbeiter in Esslingen und Cannstatt der Regierung sowie der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu grossem Dank verpflichtet.

— **Frankirung von Expressgutsendungen mit Werthmarken.** Der Handelsverein Stuttgart hat in Gemeinschaft mit dem Heilbronner Handelsverein an die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen das Ersuchen gerichtet, zur Frankirung von Expressgutsendungen Werthmarken einzuführen. Dem Handelsverein wurde erwidert, dass diese Einrichtung für die Eisenbahnverwaltung keine Geschäftsvereinfachung, dagegen neben vermehrter Arbeit einen erhöhten Aufwand zur Folge hätte. Zu einer Beschleunigung der Abfertigung würde das Verfahren voraussichtlich auch nicht beitragen. Die Erfahrungen in Baden, wo Frankirungsmarken eingeführt seien, weisen darauf hin, dass das Publikum im allgemeinen nicht den erwarteten Gebrauch zur Vorfrankirung der Sendungen mache. Die Generaldirektion vermöge daher der Anregung der beiden Handelsvereine keine Folge zu geben.

— **Die Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten** begrüsst der Jahresbericht der Düsseldorfer Handelskammer für 1901, Theil I, zwar dankbar, spricht dann aber sein Bedauern darüber aus, dass im Anschluss an diese Maassnahme die Rückerstattung von Fahrgeldern auf nicht ausgenutzte Fahrkarten mit einer Gebühr von 1 ℳ für jeden Fahrtausweis belastet worden ist. „Der Herr Minister meint“, so fährt der Bericht fort, „es könne sich der Gebrauch herausbilden, dass man sich Rückfahrkarten löst, auch wenn man sie nicht unmittelbar nöthig hat, in der Hoffnung, sie vielleicht doch innerhalb der 45 Tage gebrauchen zu können.“ Soweit uns bekannt, ist für die Einführung der gedachten Gebühr keineswegs diese Besorgniss, sondern vielmehr die Absicht entscheidend gewesen, die Zahl der Erstattungsanträge, die sich in letzter Zeit ausserordentlich gesteigert hatte, und das damit verbundene Schreibwerk einzuschränken. Nach dieser Richtung hat die Maassregel auch den erwünschten Erfolg gehabt, da sich, wie im Landtag vom Regierungsvertreter mitgetheilt wurde, die Zahl der zu erledigenden Fahrgelderstattungsanträge durch den Wegfall der auf Beträge von 1 ℳ und weniger gerichteten Gesuche um rund 33 % verringert hat.

— **Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner.** Den verschiedenen schon früher gebildeten Ortsgruppen (in

Altona, Bremen, Hamburg und Oberhausen) hat sich kürzlich auch eine Ortsgruppe in Nürnberg angereiht. Dem einleitenden Vortrage über „Alkohol und Eisenbahndienst" folgte eine sehr angeregte Debatte, die namentlich auch dadurch bemerkenswerth war, dass vier anwesende Aerzte einmüthig für die völlige Enthaltsamkeit von alkoholischen Getränken eintraten.

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sind die königlich preussischen Regierungsbaumeister Konrad Ciecierski in Strassburg und Albert Soehring in Chateau-Salins zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren ernannt.

Im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsräthe: Kairies, bisher in Cassel, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin, Loewe, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel, Brunner, bisher in Stettin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Halle a/S., Sabarth, bisher in Halle a/S., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, Kasack, bisher in Halle a/S., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Stettin, der grossherzoglich hessische Regierungsrath Dr. Weber, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover; der Regierungsassessor Fabiunke, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Halle a/S.; der Regierungs- und Baurath Baum, bisher in Hannover, nach Leinhausen, als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Meilly, bisher in Gandersheim, zur Eisenbahndirektion in Hannover, Jaspers, bisher in Köln, als Vorstand der Bauabtheilung nach Nideggen, Richard, bisher in Essen a/R., als Vorstand der Bauabtheilung nach Lünen, Schürmann, bisher in Köln, als Vorstand der Bauabtheilung nach M.-Gladbach, Hahnzog, bisher in Coburg, nach Vacha zur Anfertigung ausführlicher Vorarbeiten für Vacha-Wenigentaft-Geisa, Müller, bisher in Wipperfürth, zur Eisenbahndirektion in Elberfeld, Genth, bisher in Duisburg, zur Eisenbahndirektion in Essen a/R., Krause, bisher in Schweidnitz, nach Berlin zur Beschäftigung im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Riebensahm, bisher in Danzig, als Vorstand der Bauabtheilung nach Reinerz, und Schiefler, bisher in Hirschberg, als Vorstand der Bauabtheilung nach Schweidnitz; die Eisenbahn-Bauinspektoren: Glimm, bisher in Schneidemühl, als Vorstand der Maschineninspektion 2 nach Hannover, Paschen, bisher in Königsberg i/Pr., als Vorstand (auftrw.) der Maschineninspektion nach Lissa, und Blindow, bisher in Lissa, zur Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr.; der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Turnier, bisher in Dortmund, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Aschersleben. — Verliehen ist: dem grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektor Querner in Darmstadt die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst und dem grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bauinspektor Stieler in Darmstadt die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion daselbst. — In den Ruhestand sind getreten: die Geheimen Bauräthe: Rohrmann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg, und Doulin, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, der Regierungs- und Baurath Danziger, Mitglied der Eisenbahndirektion in Posen, der Eisenbahndirektor z. D. Becker, früher Vorstand des Materialienbüros der Eisenbahndirektion in Hannover, und der Baurath z. D. Steigertahl, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts (Stettin-Stralsund) in Stettin.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist den Abtheilungsvorständen in der Generaldirektion Geheimen Bauräthen Peters und Bergmann sowie dem Mitgliede derselben Behörde Geheimen Baurath Pagenstecher die nachgesuchte Versetzung in den Ruhestand bewilligt worden. — Die Eisenbahndirektoren, Oberbauräthe Homilius in Leipzig und Löser in Chemnitz sind unter Belassung ihres persönlichen Titels und Ranges als Mitglieder in die Generaldirektion der Staatseisenbahnen versetzt. — Ernannt sind: der Vorstand des Betriebsmaschinenbüros der Staatseisenbahnen Finanz- und Baurath Buschmann zum Mitgliede der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, die Betriebsinspektoren, Bauräthe Müller, Rühle v. Lilienstern und Weidner zu Eisenbahndirektoren in Dresden-Altstadt, Leipzig I und Chemnitz, die Regierungsbaumeister Heim unter Versetzung von der Bauinspektion Zwickau I zum Baubüro Bühlau und Otto unter Versetzung von der Bauinspektion Chemnitz I zum Baubüro Radibor sowie Rothe beim Baubüro Leipzig und Schneider beim Baubüro Dresden-Altstadt zu Bauinspektoren und der Regierungsbaumeister Meyer zum Maschineninspektor unter Versetzung von der Maschineninspektion Dresden-Neustadt zum Betriebsmaschinenbüro. — Versetzt sind unter Ernennung zu Betriebsinspektoren die Bauinspektoren, Bauräthe Schimmer von der Bauinspektion Döbeln II zur Betriebsdirektion Leipzig II. Aufschläger von der Bauinspektion Zittau zur Betriebsdirektion Chemnitz und Wolf von der Bauinspektion Plauen i/V. zur Betriebsdirektion Dresden-Altstadt; ferner in gleicher Eigenschaft: die Bauinspektoren, Bauräthe Katzer von der Bauinspektion Bautzen zur Bauinspektion Zittau, Scheibe von der Bauinspektion Zwickau II zum Oberbaubüro sowie die Bauinspektoren Decker vom Baubüro Leipzig zur Bauinspektion Bautzen, Winter vom Baubüro Bischofswerda zur Bauinspektion Döbeln II, Schramm von der Betriebsdirektion Zwickau zur Bauinspektion Adorf, Lehmann von der Bauinspektion Adorf zur Bauinspektion Plauen i/V., Dierich von der Betriebsdirektion Leipzig II zur Bauinspektion Zwickau II, und Haeuser vom Baubüro Hilbersdorf zum Baubüro Leipzig. — Seit 1. d. Mts. ist zum Vorstande der III. Abtheilung der Generaldirektion Oberbaurath Larrass, zum Vorstande der IV. Abtheilung Oberbaurath v. Schönberg und zum Vorstande des Betriebsmaschinenbüros Baurath Friedrich ernannt.

Oesterreich.

— **Eisenbahneröffnung.** Die 58,65 km lange Theilstrecke Triest-Buje der von der Station Triest-St. Andrae der österreichischen Staatsbahnen ausgehenden schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo wurde am 1. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

— **Verloosung der galizischen Karl Ludwigbahnaktien.** Die „Wiener Ztg." enthält eine Kundmachung, wonach am 1. d. Mts. bei der ausserordentlichen Verloosung der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Aktien der Karl-Ludwigbahn sämmtliche derzeit noch unverloost im Umlauf befindlichen derartigen Schuldverschreibungen mit der Fälligkeit vom 1. Juli d. J. verloost worden sind und mit diesem Termin die weitere Verzinsung der bezeichneten Schuldverschreibungen aufhört. Die Rückzahlung der verloosten Schuldverschreibungen, insoweit diese nicht der Konvertirung zugeführt werden, erfolgt vom 1. Juli d. J. angefangen zum vollen Nennwerthe.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Eisenbahn hat, wie das „Oester.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, der Regierung vor kurzem neue Vorschläge, betreffend die Regelung der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens, unterbreitet und gleichzeitig die früher überreichten Vorschläge, über welche eine Einigung mit der Regierung nicht erzielt werden konnte, zurückgezogen. Die neuen Vorschläge der Graz-Köflacher Eisenbahn bezwecken die Zustimmung der Regierung zur Konvertirung der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen sowie zur Deckung der schwebenden Schuld durch Ausgabe von Prioritätsobligationen. Die Lage hat sich in Ansehung der Konvertirung seit der letzten Eingabe insofern geändert, als seither das Gesetz, durch welches für die Konvertirung von Prioritätsanleihen der Eisenbahnen die Gebührenfreiheit zugestanden wird, erloschen ist und die inzwischen wiederholt eingebrachten Regierungsvorlagen, welche die Verlängerung oder Erneuerung dieses Gesetzes für einen weiteren Zeitabschnitt zum Zwecke hatten, der parlamentarischen Erledigung noch nicht zugeführt, ja nicht einmal der Vorberathung unterzogen worden waren. Die Verwaltung macht sich nun, wie verlautet, anheischig, die auf die Konvertirung entfallenden Gebühren, welche sie mit ungefähr 200 000 bis 300 000 Kr. berechnet, in vollem Umfange zu bezahlen und stellt überdies eine freiwillige Herabsetzung der Tarife im Betrage von 5 % unter der Voraussetzung in Aussicht, dass von der Gesellschaft anderweitige Leistungen nicht gefordert werden. Die vor nicht langer Zeit der Gesellschaft zugegangene Verfügung der Regierung auf Herabsetzung der gesellschaftlichen Tarife im Sinne der Konzessionsurkunde und die von der Gesellschaft gegen diese Verfügung an den Verwaltungsgerichtshof ergriffene Beschwerde werden zunächst durch die neue Eingabe nicht berührt.

— **Der feste Frachtzuschlag der süd-norddeutschen Verbindungsbahn.** Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg hat dem Eisenbahnministerium und der Direktion der süd-norddeutschen Verbindungsbahn in Wien eine Eingabe unterbreitet, in welcher die Aufhebung des festen Zuschlages zu den Frachtsätzen dieser Bahn erbeten wird.

Der gedachte, am 1. Mai 1873 zur Einführung gelangte ausserordentliche Frachtzuschlag, von dessen Erträgniss zur Zeit der Einführung eine belangreiche Erhöhung der Transporteinnahmen erhofft wurde, wird bei den Wagenladungstarifen der Klassen B und C und der Spezialtarife 1 und 2 bereits bei Entfernungen von 4 km eingehoben und erreicht bei einer Beförderungsstrecke von 36 km den Höchstsatz von 12 h für 100 kg.

— **Eisenbahn Kirchberg-Mariazell.** Der niederösterreichische Landesausschuss hat, wie das „Oest.-ung. Eisenbahnblatt" meldet, das Lokalbahnprogramm, welches er dem Landtage bei seinem demnächstigen Zusammentritt vorzulegen beabsichtigt, im grossen und ganzen bereits festgestellt. Den wichtigsten Bestandtheil dieses Programms bildet die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Kirchberg an der Pielach nach Mariazell. Der niederösterreichische Landesausschuss ist entschlossen, in Ansehung der von dem Lande zu übernehmenden Garantie über die bisher festgehaltene Grenze von 70 % des Anlagekapitals hinaus zu gehen und die Landesgarantie selbst auf 90 % des Anlagekapitals auszudehnen. Diese Erhöhung der Garantie dürfte wohl nothwendig werden; denn selbst für den Fall, als der steiermärkische Landesausschuss, mit dem Verhandlungen eingeleitet wurden, sich zu einer Beitragsleistung zu den Kosten der Bahnverbindung Kirchberg-Mariazell bereit finden lassen sollte, würde dieser Beitrag nebst jenen der anderen Interessenten zusammengenommen 10 % des Anlagekapitals kaum übersteigen.

— **Leitung österreichischer Auswanderer über österreichische Bahn- und Schiffswege.** In Oesterreich beschäftigt man sich in letzterer Zeit eingehend mit der Frage der Regelung des Auswanderungswesens. Die Bedeutung dieser Frage für Oesterreich wird klar, wenn berücksichtigt wird, dass aus Oesterreich-Ungarn in der Zeit vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1900 im ganzen 114 847 Auswanderer nach Nordamerika abgegangen sind, eine Zahl, welche als nahezu stetig anzusehen ist. Von den österreichischen Auswanderern sind, da sie zumeist über fremdländische Häfen, insbesondere die Nordseehäfen, ihre überseeische Reise antraten, die Fahrtgebühren zu Lande und zur See fast ausschliesslich ausländischen Bahn- und Schifffahrtsgesellschaften zugefallen. Das Bestreben geht u. a. nun dahin, die Beförderung der österreichischen Auswanderer thunlichst über Triest zu leiten und auf solche Art die von den Auswanderern aufzuwendenden Fahrtgebühren österreichischen Verkehrsanstalten zuzuwenden.

Ungarn.

— **Lagergeld auf den ungarischen Staatsbahnen.** Für den Bereich dieser Staatsbahnen wurde verfügt, dass Lagergeld für Güter, welche zur Einlagerung bis zur möglichen Beförderung übernommen werden, ferner für Güter, welche infolge eingetretener Transporthindernisse in der Versandstation oder in einer Unterwegsstation eingelagert werden, nicht einzuheben ist; ferner wird eine Gebühr für die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes oder des Absenders vom Eingange aufgelegter Nachnahmen auf den Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen nicht berechnet.

— **Begünstigung für Eissendungen.** Die Eisenbahnen sind nach den reglementarischen Bestimmungen befugt, Eis in offenen Wagen zu befördern und falls die Parteien die Beistellung gedeckter Wagen beanspruchen, einen Frachtzuschlag von 10 % einzuheben. Da nun in der wärmeren Jahreszeit die Beförderung von Eis in gedeckten Wagen behufs Vermeidung eines grösseren Gewichtsverlustes erwünscht ist und die Berechnung des erwähnten Zuschlages die Eisbeförderung erheblich vertheuern würde, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre Organe angewiesen, von der Einhebung des 10 prozentigen Frachtzuschlages abzusehen.

— **Erweiterung der Stationen Klausenburg und Piski.** Behufs Erweiterung der Station Klausenburg, deren Anlagen für den abzuwickelnden Verkehr nicht mehr ausreichen, sind Ergänzungsbauten nothwendig geworden, für welche im laufenden Jahre der Betrag von 230 000 Kr. zur Verfügung gestellt wurde. Die gesammten Erweiterungen haben 1 940 000 Kr. in Anspruch genommen. Die Ausgaben für die in der Station Piski im laufenden Jahre auszuführenden Erweiterungsbauten wurden mit 260 000 Kr. veranschlagt, sind jedoch auf 180 000 Kr. herabgemindert worden.

— **Vizinalbahn Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklós.** Anlässlich der Verhandlungen, welche wegen dieser Bahn am 30. Januar und 4. Februar d. J. abgehalten wurden, ergab sich die Nothwendigkeit der Aenderung der Linienführung. Das neue Projekt ist auf Anordnung des ungarischen Handelsministers am 2. d. Mts. durch Begehung der Strecke geprüft worden.

Mit dem Bau dieser Linie ist vor kurzem begonnen. Die Bahn stellt eine zweite Verbindung der Hauptstadt mit Südungarn her, macht die mit grossen Kosten verbundene Legung eines zweiten Gleises auf der Hauptstrecke überflüssig und hat eine grosse wirthschaftliche und militärische Bedeutung. Mit dieser Bahn wird ein vollständiger Umschwung im bisherigen Vizinalbahnsystem eingeleitet, indem statt Stamm- und Prioritätsaktien nur eine einheitliche Form von Aktien ausgegeben wird. Regierung und Interessenten erhalten für ihre Beiträge nicht wie bisher Stammaktien von zweifelhaftem Werthe, sondern Aktien, die an dem Erträgniss der Bahn gleichmässig mit den anderen Aktien theilnehmen. Das Baukapital der Bahn ist mit 4 000 000 Kr. festgestellt, welche Kosten mit Rücksicht auf die herzustellende grosse, über 250 m lange Marosbrücke und zahlreiche Wasserschutz- und andere Kunstbauten als mässig bezeichnet werden können. Ein Theil der Bahn wird noch im Laufe dieses Jahres, der andere Theil mit Rücksicht auf den Bau der grossen Marosbrücke und anderer schwierigen Objekte im nächsten Jahre dem Betriebe übergeben werden.

— **Maassnahmen zur Hintanhaltung des Schmuggels.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat ihren Bediensteten eine Verordnung zur Kenntniss gebracht, welche vom Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister im Interesse der Verhütung des Schmuggels von Tabak und verzehrungssteuerpflichtigen Artikeln getroffen wurde. Danach dürfen die Finanzorgane bei Verdacht des Schmuggels unter gewissen Beschränkungen und Förmlichkeiten Durchsuchungen in den Zügen vornehmen und die Eröffnung der verdächtigen Gepäck- oder Frachtstücke veranlassen. Ebenso sind die Finanzwachorgane befugt, in den Eisenbahnmagazinen innerhalb der Amtsstunden in Gegenwart der Waareneigenthümer oder Gerichts- und Eisenbahnorgane Untersuchungen zu pflegen und wenn Schmuggelwaaren entdeckt werden, diese in Beschlag zu nehmen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Ofotenbahn,** die nördlichste Bahn der Erde, über die wir mehrfach berichtet haben, nähert sich ihrer Vollendung. Die Tageszeitungen bringen ein Telegramm aus Christiania vom 30. März, wonach neuerdings mit der Gesellschaft der schwedischen Erzbergwerke Luossavara-Kirunavara vertragsmässig der 1. Januar 1903 als Eröffnungsfrist für die nur 25 km lange Bahn von der schwedisch-norwegischen Reichsgrenze bis Narvik am Ofotenfjord festgesetzt ist, während die vom schwedischen Staat gebaute Linie von Gellivare über die genannten Bergwerke zur norwegischen Grenze zu demselben Termin fertiggestellt werden soll. Das Telegramm macht zugleich darauf aufmerksam, dass ein baldiger Anschluss der schwedischen und finnischen Bahnen in der nördlichsten Spitze des bottnischen Meerbusens bei Haparanda (schwedisch) und Torneå (finnisch) zu erwarten steht, und einige Zeitungen knüpfen hieran Betrachtungen, dass alsdann eine Eisenbahn vom atlantischen Ozean bis zum stillen Weltmeer bei Wladiwostok hergestellt sein werde. Die Thatsache ist richtig, irgend welche Folgen für den grossen Verkehr werden sich aber daraus nicht ergeben; schon die Verschiedenheit der finnischen (russischen) Spurweite (1,527 m) und der normalen schwedisch-norwegischen wird einen Wagendurchgang unmöglich machen. Die Bedeutung der Bahn nach dem Ofotenfjord liegt überhaupt auch für Skandinavien nicht in dem Durchgangsverkehr, der gewiss stets sehr unbedeutend sein wird, sondern in dem Erzverkehr der erwähnten lappländischen Erzbergwerke, der ihnen allerdings eine Bedeutung für die Weltversorgung sichert, wenn die Erze auf der neuen verhältnissmässig kurzen Bahn den stets eisfreien Ofotenfjord und damit das Weltmeer erreichen können, während jetzt nur Gellivare Eisenbahnverbindung nach dem am bottnischen Meerbusen belegenen Luleå hat, einem Hafen, der mindestens vier Monate im Jahr durch Eis gesperrt und vom Weltmeer noch weit entfernt ist.

Während Gellivare seit langer Zeit in vollem Betriebe ist, fehlte es für den Betrieb der beiden anderen oben genannten riesigen Erzlager, die noch etwa 100 km nördlicher liegen, bisher, wie gesagt, an dem nothwendigen Verkehrsmittel, der Eisenbahn. Da indessen nach zuverlässigen Nachrichten die Schienen auf der Gellivare-Ofotenbahn schon auf 200 km, bis zum Nuoljafjäll, vorgestreckt sind, so ist anzunehmen, dass der Verkehr bis Luossovara alsbald eröffnet werden wird. In Schweden ist Besorgniss vorhanden, dass es der erstgenannten Bergwerksgesellschaft an den nöthigen Geldmitteln fehlt, und es verlautet, dass die Amerikaner mit ihren unerschöpflichen Mitteln nicht übel Lust haben, die Bergwerke anzukaufen. Hoffentlich gelingt es, den Besitz Schweden zu erhalten.

Auch für den Turistenverkehr kann die Eröffnung der Ofotenbahn von einiger Bedeutung werden, da die Turistenschiffe, die an der Westküste Norwegens bis zum Nordkap fahren, nicht versäumen werden, in den nur wenige Meilen tiefen Ofotenfjord, eine Fortsetzung des schon jetzt von ihnen

befahrenen Westfjord, einzudringen und in Narvik (oder Viktoriahafen, wie der Eisenbahnendpunkt bis jetzt genannt wurde) mit der Eisenbahn Fahrgäste auszutauschen. In Nr. 27 S. 430 d. Ztg. ist gezeigt, wie ungewöhnlich billige Fahrpreise die schwedische Staatseisenbahnverwaltung auf den Strecken nördlich von Stockholm erhebt; sie wird gewiss alles mögliche thun, um den Turistenstrom auf die neue interessante Bahn zu lenken. Eine Rundreise aus Deutschland über Stockholm, durch Norrland, Lappland mit den Erzbergwerken, Ofotenfjord (woran sich leicht ein Abstecher nach Tromsö-Hammerfest-Nordkap anschliessen würde) und zurück auf dem bekannten Wege an den Herrlichkeiten der norwegischen Westküste entlang wird dann leicht ausführbar sein und dem Reisenden die bisher noch ganz unbekannten, durch Reichthum an Strömen und Wasserfällen und anderen eigenartigen Reizen ausgezeichneten Landschaften Norrlands und Lapplands erschliessen.

— **Kongress der französischen Eisenbahnarbeiter.** Auf dem 13. Jahreskongress dieser Gewerkschaft, welcher vom 20. bis 23. März in Paris tagte, wurden unter Leitung Guérard's wieder recht weitgehende Beschlüsse gefasst. Danach sollen die Eisenbahner in die bevorstehende Wahlbewegung zur Erneuerung der Abgeordnetenkammer eingreifen und die Abschaffung des Senats verlangen, weil dieser sich dem in der Kammer angenommenen Gesetz Berteaux über Verringerung der Arbeitszeit entgegenstellt. Ebenso soll jeder zu unterstützende Kandidat auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen verpflichtet werden. Bezeichnend für die besseren Verhältnisse bei den Staatsbahnen ist der Beschluss des Kongresses, welcher von den Privatbahnen die Einführung der bei den Staatsbahnen geltenden Regeln bezüglich des Beförderungswesens und besonders die Beseitigung der Protektionswirthschaft verlangt. Der Kongress bestätigte das Gewerkschaftsprogramm, welches auf dem Lyoner Bezirkskongress der Eisenbahner angenommen worden ist und erhebliche Lohnerhöhungen, gleiche Löhne für Frauen und Männer usw. fordert. Besonders auf Guérard's Einfluss ist es zurückzuführen, dass der Syndikatsrath beauftragt wurde, einen Verband aller Vereinigungen, welche die gleichen Forderungen bezw. Ziele wie die Eisenbahnarbeiter haben, anzustreben. Damit könnte man dann leichter, was allerdings nicht direkt ausgesprochen wurde, einen Generalausstand ins Werk setzen. Eine vom Kongress gewählte Abordnung wurde vom Minister Baudin empfangen und verhandelte mit ihm wegen der Arbeiterausschüsse.

— **Ein neues Rigibahnprojekt.** Ingeniör Thorimbert-Zürich, G. Köhler in Weggis und Ingeniör Zschokke-Eigergletscher haben ein Konzessionsgesuch eingereicht für eine Drahtseilbahn von Weggis nach dem Rigikänzeli; Steigung 17 bis 52 %, elektrischer Betrieb, Fahrzeit 34 Minuten, Kostenvoranschlag 550 000 Fr., Fahrpreis 3 Fr. Sollte das Projekt zur Verwirklichung gelangen, so dürfte die neue Bahnlinie ein gefährlicher Wettbewerber für die Vitznau-Rigibahn werden, da der grösste Theil der Turisten beim Abstieg vom Rigi schon jetzt den Weg über das aussichtsreiche „Känzeli" nach dem idyllisch gelegenen Weggis wählt. Mehr als zweifelhaft dürfte es aber sein, ob eine vierte Rigibahn dem Verkehrsbedürfniss entspricht.

— **Ueber die schiefe Ebene der North British Railway auf der Queenstation in Glasgow** sprach in der Versammlung des Vereins deutscher Maschineningeniöre am 25. März Regierungsbaumeister Mehlis. Die Stadt Glasgow wird unterirdisch durch zwei Bahnlinien durchquert, die sich bei Queenstation kreuzen. Zur Verbindung dient eine schiefe Ebene von etwa 2 km Länge, wovon etwa 900 m im Freien und 900 m im Tunnel liegen; die gesammte zu überwindende Höhe beträgt 45 m. Der Betrieb erfolgt durch eine Seilbahn und mittelst einer Maschine von 650 PS; der Verkehr beläuft sich auf 70 bis 80 Züge täglich.

— **Beförderung von Reisegepäck auf russischen Bahnen.** Bekanntlich kann man mit einer im direkten Verkehr auf den russischen Bahnen gelösten Fahrkarte auf den Zwischenstationen die Reise unterbrechen und vor Ablauf einer gewissen, von den entsprechenden Regeln festgesetzten Frist die Reise mit derselben Karte fortsetzen. Anders verhält es sich aber mit dem Reisegepäck, das auf der Unterbrechungsstation ausgeliefert war und später bei der Weiterfahrt des Reisenden auf Grund derselben Fahrkarte weiterbefördert werden soll. Gibt der Reisende in solchem Falle sein Gepäck auf der Zwischenstation, also der zweiten Antrittsstation, zur Weiterbeförderung auf, so kommt er in die ungünstige Lage, dass er die Ermässigung, die ihm nach Maassgabe der Entfernung von der ersten Antrittsstation der Reise bis zum ursprünglich gewählten Zielpunkte zustand, nach der Unterbrechung der Reise verliert, weil der Rest der Reise natürlich kürzer geworden ist. Diese Verhältnisse haben wiederholt Unzufriedenheit und Klagen seitens der Reisenden hervorgerufen. Es soll nun, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" in ihrer Nr. 61 mittheilt, die betreffende Regel auf Veranlassung der zuständigen Behörde eine Abänderung dahin erfahren, dass (besonders auf den Stationen St. Petersburg, Moskau, Kiew und Odessa) bei der Abfertigung des Gepäcks im direkten Verkehr ein Schein bis zur Endstation ausgereicht wird, der dem Reisenden das Recht verleiht, das Gepäck auf Zwischenstationen abzunehmen und es auf Grund dieses Scheines wieder weiter zu befördern, ohne eine besondere Zahlung zu leisten. Natürlich wird auf der Zwischenstation vorher festzustellen sein, dass das Gepäck nach Gewicht und Stückzahl keine Veränderung erfahren hat.

Es ist auffallend, dass man in den maassgebenden russischen Kreisen noch immer weiter geht in der Bewilligung von Erleichterungen und Beqemlichkeiten an das reisende Publikum, obgleich die Erfahrungen, die bisher mit den zahllosen Formen von Hinterziehungen gemacht worden sind, schlimm genug gewesen sind.

Im grossen und ganzen lässt sich nach den Erfahrungen der Regierung, die durch die Tagespresse in weitere Kreise gedrungen sind, aussprechen, dass das reisende Publikum in Russland noch keineswegs reif ist, um ein so weit gehendes Vertrauen, wie es ihm von der Verwaltung entgegen gebracht worden ist, zu rechtfertigen. Darum erscheint jede neue Vergünstigung auffallend.

Fremde Welttheile.

— **Die Eisenbahn Niutschwang-Schanhaikwan** in China, welche z. Zt. von Russland betrieben wird, ist nach dem Mandschurei-Abkommen, dessen Unterzeichnung nach einem Reutertelegramm angeblich jetzt bevorstehen soll, an China zurückzugeben. China übernimmt die Verpflichtung, diese Eisenbahn zu schützen und keiner anderen Macht irgend eine Kontrole zu lassen. China verpflichtet sich ferner, Russland hinsichtlich des Baues und der Ausdehnung neuer Eisenbahnlinien zu befragen und Russland die für die Eisenbahn aufgewandten Kosten zurückzuzahlen, soweit diese nicht in der Entschädigungssumme einbegriffen sind.

— **Tunesische Eisenbahnen.** In Frankreich, wo man für die Kolonien und vornehmlich im Eisenbahnbau grosse Opfer bringt, hat die Abgeordnetenkammer jetzt wieder für Algier und für Tunis bedeutende Kredite dieser Art genehmigt. Nominell bringt Tunis selbst die Mittel auf; es wurde ermächtigt, 40 000 000 Franken für Eisenbahnbauten zu borgen. Im Nothfalle muss selbstverständlich das Mutterland aushelfen. Bezeichnend ist, wie jetzt das Abkommen betreffs der 220 km langen Linie des Medjerdahthales geändert wurde: die direkte Staatsgewähr hört auf, da aber die Kolonie Tunis die Mittel nicht hergeben kann, so wird die Zinsengewähr, die bis 1976 geht und insgesammt eine Summe von 107 000 000 Fr. darstellt, künftig zu zwei Dritteln, nicht an die Eisenbahn, aber an das „Protektorat" Tunis gezahlt. Das ist also nur eine Verschleierung und Verschiebung. Tunis gewinnt dabei aber praktisch, dass das französische Parlament sich nicht mehr so viel in sein Eisenbahnwesen einmischen darf. Guvernör Pichon hat einen rationellen Ausbau des bisher unzusammenhängenden tunesischen Netzes durchgesetzt; vier neue Linien sind beschlossen: eine (200 km lang) von Tunis nach dem mittleren und westlichen Theile des Landes; die zweite, gleichfalls ins Innere führend, von Sousse-Kairouan nach Sbiba (130 km lang); die dritte von Bizerta, 76 km, parallel mit dem Meere, soll den Hafen von Bizerta mit der fruchtbaren Gegend von Neftzas verbinden; die vierte soll Sfax an das Netz von Sousse anschliessen.

— **Bau einer Eisenbahnlinie in Nicaragua.** Die Regierung von Nicaragua hat den Bau einer Eisenbahnlinie von Matagalpa nach dem Rio Grande genehmigt. Dem Konzessionär dieser Linie liegt gleichzeitig die Verpflichtung ob, einen Flussdampfschifffahrtsdienst auf dem Rio Grande zu unterhalten, ferner eine Dampfschifflinie zwischen der Mündung dieses Flusses und den Vereinigten Staaten einzurichten.

Allgemeines.

— **Ein Preisausschreiben für die beste in Deutschland hergestellte Vorspannmaschine mit Spiritusmotor** haben der preussische Kriegsminister und der Minister für Landwirthschaft usw. gemeinsam erlassen. Als Bedingungen sind u. a. gestellt, dass das Gesammtgewicht der Vorspannmaschine einschliesslich Bemannung, sämmtlichen Betriebsstoffes, Zubehör an Werkzeug und Geräth, Reservestücken und Mannschaftsgepäck 7 500 kg

nicht überschreiten darf; dabei soll die schwerst beladene Achse (Triebachse) nicht über 5 000 kg Achsdruck ausüben. Die Vorspannmaschine soll auf guten Strassen, deren Steigungen 1 : 10 nicht überschreiten, imstande sein, eine angehängte Gesammtlast von 15 000 kg mit einer mittleren Geschwindigkeit von 5 km in der Stunde täglich 70 km weit zu schleppen. Eine höhere Geschwindigkeit als 8 km in der Stunde soll dabei nicht angewendet werden. Betriebsstoffe, Kühlwasser und sonstiger Bedarf sind lediglich auf der Maschine selbst mitzuführen. Der Vorrath an Betriebsstoffen soll für mindestens 2 Tagesmärsche mit voller Last ausreichen; das Kühlwasser darf täglich ergänzt werden.

Die ausgesetzten 3 Preise betragen 10 000, 5 000 und 2 500 ℳ. Die Prüfungen der zum Wettbewerb gestellten Fahrzeuge werden von der Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen unter Zuziehung eines Vertreters des landwirthschaftlichen Ministeriums geleitet und sie sollen sich auf etwa 3 Wochen ausdehnen. Als äusserste Frist für die Bereitstellung der Fahrzeuge zur Prüfung ist vorläufig der 1. Februar 1903 bestimmt. Ein allgemeiner Plan über den in Aussicht genommenen Gang der einzelnen Prüfungen wird ausgearbeitet und denjenigen Bewerbern mitgetheilt, die ihre Theilnahme am Wettbewerb spätestens bis zum 15. Januar 1903 durch Einsendung der ausgefüllten, von der Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen (Berlin SW., Wilhelmstrasse 101) zu erbittenden Anmeldefrist erklärt haben. Das Preisausschreiben ist im Wortlaut in Nr. 73 des „Deutschen Reichsanzeigers" veröffentlicht. Abdrücke können auch von der Versuchsabtheilung bezogen werden.

— **Das Elektrizitätswerk Untertürkheim bei Stuttgart** ist mit dem 1. d. Mts. in seinem ganzen Umfange in Betrieb gekommen. Die Anlage ist als eine reine Drehstromanlage von der Maschinenfabrik Esslingen ausgeführt worden. Das Werk liefert zu den einzelnen Speisepunkten Drehstrom von 3 000 Volt verketteter Spannung mit 50 Perioden in der Sekunde. Von diesen Speisepunkten aus kommt der Strom mit 110 Volt Spannung zur Verwendung. Erzeugt wird die Energie mittelst zweier liegender Dampfdynamos mit je 250—300 PS, welche gleichfalls von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert wurden, ferner durch 3 Franzisturbinen der Firma M. Voith in Heidenheim mit je 260 PS mit deren neuester hydraulischer Regelung. Für eine vierte Turbine sind die Fundamente und Schächte vorgesehen. Die Wasserkraft, zu welcher der ganze Neckar verwendet wurde, hat ein Nutzgefäll von 2,8 m. Besonders vortheilhaft für das Werk ist das bei der Neckarbrücke angebrachte bewegliche Stauwehr, durch welches der Wasserzufluss zum Werkskanal bequem geregelt werden kann. Bei eintretendem Eisgang kann das ganze Wehr in die Höhe genommen werden, so dass ein Abzug für das Treibeis vorhanden ist. Das Werk versorgt die Gemeinde und einen Theil der dort befindlichen Fabriken mit Licht und Kraft; auch soll in dem neuen Industrieviertel ein Absatzgebiet für die verfügbare Energie erschlossen werden. Die Strompreise sind sehr billig; sie betragen für die Hektowattstunde für Licht 4,5 ₰ und für Kraft 1,5 ₰. Durch die in Aussicht stehende Vereinigung von Untertürkheim mit Stuttgart wird auch die letzte verfügbare Kraft nutzbar gemacht werden. Die Kirche erhält elektrische Beleuchtung und Heizung sowie eine elektrisch betriebene Orgel und Kirchenuhr, welch' letztere sich das ganze Jahr von selbst mittelst eines kleinen Elektromotors aufzieht. Auch das Geläute wird noch elektrischen Betrieb erhalten.

— **Gewölbte Brücken in Amerika.** Im Anschluss an unsere Mittheilung über „Bauten zur Verbesserung des Eisenbahnunterbaues" in Nr. 15 S. 251 d. Ztg. weisen wir auf einen zweiten Aufsatz hin, in welchem „Eng. News & Am. Ry. J." die bereits erwähnte Raritanbrücke in New Brunswick und eine bisher noch nicht besprochene Detawarebrücke bei Trenton eingehender unter Beigabe von Abbildungen behandelt.

Zu bemerken ist im allgemeinen, dass man die bisher angewendete Hintermauerung aus Beton verlassen hat und zu vollständigem Mauerwerk aus natürlichem Stein übergegangen ist. Sodann ist zu beachten, dass die schiefen Brücken nach dem schon früher vielfach gewählten System der nebeneinander gestellten Gurtbögen erbaut werden (siehe z. B. die Spreebrücke der Berliner Stadtbahn an der Museumsinsel).

In der New Brunswickbrücke ist nur e i n e Oeffnung schief. Sie hat einen Winkel von 63° 10′ und eine Spannweite der Gurtbögen von 22 m. Die Trentonbrücke dagegen besteht aus 18 in 3 Gruppen von je 6 getheilten unter 71° 30′ schiefen Bögen, deren Gurte 18,3 m Spannweite haben. Die Gurte beider Brücken sind rund 1,3 m breit. Quer zur Brückenlängsachse sind sie an je 7 Punkten der äusseren Leibung durch Anker aus gewalztem ⊏-Eisen miteinander verbunden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 11. März d. J. gedachte zunächst der Vorsitzende, Wirkliche Geheime Ober-Baurath Streckert, des Ablebens zweier Mitglieder, des früheren Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Wirklichen Geheimen Ober-Bauraths Wex, und des Eisenbahnbauinspektors a. D. Albrecht. Dann sprach Major im Eisenbahnregiment Nr. 3 B a u e r „ü b e r d i e T h ä t i g k e i t d e r d e u t s c h e n E i s e n b a h n t r u p p e n i n C h i n a 1900/01". Der Vortragende, der dem Stabe des Feldmarschalls Grafen v. Waldersee während der Chinaexpedition angehörte, begann seinen interessanten Vortrag mit der Schilderung der Schwierigkeiten, die schon beim Abtransport der Truppen in Bremerhaven und noch mehr bei der Landung auf der völlig ungeschützten Takurhede sich ergaben und dazu führten, dass die Kompagnien ohne Feldgeräth und Materialien ausgeschifft werden mussten. Die erste hinausgesandte Kompagnie Neumann traf am 15. September in Tientsin ein und baute daselbst zunächst eine 3 km lange Schmalspurbahn vom Bahnhof nach dem deutschen Lager an der Universität; ihre ausgiebige Thätigkeit beginnt aber erst mit dem Eintreffen des oberkommandirenden Feldmarschalls am 25. September und dessen thatkräftiger Betreibung der Wiederherstellungsarbeiten der im grossen Umfange zerstörten Bahnlinien Tshilis.

Wie gründlich namentlich die 100 km lange Strecke Yangtsun-Peking zerstört war, schildert Vortragender eingehend an der Hand vieler Lichtbilder. Gleich hinter Bahnhof Yangtsun folgen in dem anschliessenden meilenweit von den ausgeuferten Wassern des Peiho und Tunho bedeckten Fluthgebiet dieser Flüsse drei Brücken von 315 m, 105 m und 210 m Länge, deren gesammtes eisernes Trägerwerk von den Boxern in das Wasser abgestürzt war. An Oberbaumaterial zeigte sich ab und zu nur eine liegengebliebene Schiene, alles andere war verschleppt, in der Umgegend vergraben oder verbrannt. Auf dem Bahnkörper lagen die Trümmer der Materialzüge der Seymourexpedition, umgestürzte, völlig abgetakelte, zerschossene und zerschlagene Lokomotiven, hunderte von Wagenachsen im wirren Durcheinander, von den verbrannten Wagenobergestellen waren nur noch die zerbogenen Eisentheile vorhanden. Die weiter nach Peking folgenden Bahnhofsbauten waren bis auf den Erdboden rasirt, selbst das Erdwerk der Bahnsteige und Rampenanlagen, aber auch theilweise das der hohen Erddämme der freien Strecke auseinandergeschaufelt und abgetragen, um die Wiederherstellung zu erschweren — überall bis nach Peking derselbe trostlose Anblick gründlichster Zerstörung, an der tausende von Menschen mitgewirkt haben mussten. Zur Wiederherstellung der Bahn standen dem Vortragenden zur Verfügung eine Kompagnie der britischen Bengal Sappers and Miners, eine starke japanische Eisenbahnbaukompagnie und die deutsche Eisenbahnbaukompagnie Neumann; zwei weitere deutsche Kompagnien waren Anfang November zu erwarten. Die Arbeiten wurden wie folgt ertheilt: Die Engländer sollten von Peking nach Föngtai und einige Kilometer darüber hinaus vorarbeiten, von dort die Japaner bis zum Zusammentreffen mit den Deutschen; den letzteren aber war der bei weitem schwierigste Theil der Arbeit, der Vorbau von Yangtsun über Lofa-Langfang nach Anting, zugedacht mit zahlreichen Brücken, darunter die drei ersterwähnten mit im ganzen 630 m Konstruktionslänge abgestürzten Trägerwerks. Nach Ueberwindung zahlloser Hindernisse, die nicht nur aus technischen Schwierigkeiten, sondern oft auch aus Missverständnissen oder dem Uebelwollen der anderen Nationen entsprangen, gelang es, die gestellte Aufgabe innerhalb der festgesetzten Frist zu lösen. Gross und berechtigt war der Stolz aller Betheiligten bei der ersten Einfahrt in den Bahnhof vor dem Himmelstempel in Peking am 9. Dezember, zu der tausende Chinesen herbeigeströmt waren, um zu sehen, ob es denn wahr wäre, dass die rothen Teufel mit ihrem Dampfdrachen wieder da waren, den sie mit der so gründlichen Zerstörung der Bahn für immer verscheucht zu haben glaubten. Am 15. Dezember vollzog sich die feierliche Eröffnung des Betriebes, der zunächst auf der Strecke Yangtsun-Peking von der deutschen Kompagnie Neumann bewerkstelligt wurde, während die Russen mit ihrem Ussuri-Eisenbahnbataillon den Betrieb auf der Strecke Tonku-Yangtsun und nach Wiederherstellung der Strecke Tonku-Hanku auch auf dieser Linie und jenseits des Chaoho von Hanku bis Schanhaikwan ausübten.

Nach einer lebhaften Schilderung der Schwierigkeiten, die eine solche internationale Betriebsführung mit sich brachte, ging der Vortragende zu einer eingehenden, wiederum durch hochinteressante Lichtbilder erläuterten Darstellung der Wiederherstellungsarbeiten an der grossen Brücke über den Chaoho bei Hanku über, die von sachkundiger Hand durch Sprengung der hölzernen Pfahljochunterstützungen über dem niedrigsten Ebbewasserstand in ihrer ganzen 200 m ausmachenden Konstruktionslänge von Grund auf zerstört war. Auch hier galt es, ausserordentlicher Schwierigkeiten Herr zu werden, wie wohl am besten daraus hervorgeht, dass die Russen ihre wiederholten

Versuche, diesen Brückenbau in Angriff zu nehmen, immer wieder eingestellt hatten.

Major Bauer schloss seinen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag mit dem Hinweis, die junge deutsche Eisenbahntruppe habe drüben in China auf allen Gebieten des derzeitigen Kriegseisenbahnwesens bewiesen, dass sie auf der Höhe der Zeit steht und verdient, als kriegsbrauchbares Werkzeug in der Hand der obersten Heerführung angesehen zu werden; das sei vom oberkommandirenden Feldmarschall, von den Heerführern, den Offizieren und Mannschaften aller am chinesischen Kriege betheiligten Nationen vollauf anerkannt worden. Auch mit der Waffe in der Hand bei grösseren Unternehmungen ihre Kriegstüchtigkeit zu beweisen, sei ihr versagt geblieben, und trotzdem hatte sich ihre Thätigkeit keineswegs in friedlicher Stimmung abgespielt. „In Yangtsun und in Lofa bei Langfang, bei Anting und Lutai, immer wieder wurde es nothwendig, die Arbeit niederzulegen und auszurücken, um offen gezeigte Feindseligkeit zu strafen und die nur widerwillig Gehorchenden in Zaum zu halten.“ Aus diesen Schlussworten klang es, wenn auch nur verdeckt, wie ein Bedauern, dass die verdienstvolle Thätigkeit dieser Truppe doch mehr nur vom technischen Standpunkte gewürdigt ist.

In üblicher Abstimmung wurde Herr Professor Siegmund Müller als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Rechtsprechung.

— Haftung der Eisenbahn bei Beschädigung eines Gutes. Eine am 18. November 1900 in H. eingetroffene Sendung Weizen hatte während des Transportes dadurch Schaden gelitten, dass sie in einen mit einer kreosotartigen Flüssigkeit beschmutzten Wagen verladen worden war und sich der Kreosotgeruch dem Weizen mitgetheilt hatte. Der Weizen wurde nach der Entladung in einem luftigen Raum aufgeschüttet und mehrfach umgeschaufelt und war infolge dieser Behandlung bereits am 24. November wieder vollständig geruchfrei geworden, so dass sich sowohl bei der chemischen Untersuchung die Abwesenheit jeder fremden übelriechenden Substanz ergab, als auch bei der Verarbeitung einer Probe zu Mehl und Kleie das Mehl und die Kleie sich als vollkommen geruchfrei und tadellos erwiesen, eine Herabminderung des Gebrauchswerthes also nicht mehr vorlag. Die Eisenbahn erklärte sich daher nur bereit, die durch die fachmännische Bearbeitung des Weizens (Ausschütten, Umschaufeln, Untersuchung usw.) erwachsenen Kosten zu tragen. Der Empfänger beanspruchte aber gleichwohl Entschädigung wegen Minderwerthes des Gutes, da die Waare, trotzdem sie wieder geruchfrei und gebrauchsfähig sei, dennoch nicht mehr tadellose Handelswaare sei, weil jeder Verkäufer zufolge Treu und Glauben im Handelsverkehre den Käufer auf die mit dem Gute vorgegangene Veränderung aufmerksam machen müsse und der Käufer dann eine derartige Waare nur gegen Preisnachlass übernehme. Das Gericht gab diesem Anspruche des Empfängers auch statt, indem es folgendes ausführte: Dass der Weizen infolge der Verunreinigung im Tauschverkehre an Werth verloren habe, könne wohl ernstlich nicht bestritten werden. Ein Käufer, der die Wahl habe zwischen einem Weizen, der nicht verunreinigt war, und einem solchen, der, wie der hier fragliche Weizen, verunreinigt war, werde selbstverständlich dem ersteren den Vorzug geben. Bei dem Kauflustigen werde bis zu einem gewissen Grade immer die Befürchtung Platz greifen, dass infolge der Verunreinigung später vielleicht doch noch Mängel an den Tag treten, welche die Gebrauchsfähigkeit des Weizens herabmindern. Eine solche Werthminderung sei nun allerdings bedingt durch die Kenntniss des Kaufliebhabers von der Thatsache der stattgehabten Verunreinigung. Mit Recht hebe aber die Klägerin in dieser Hinsicht hervor, dass sie als reelle Firma die Verpflichtung habe, einen Kaufliebhaber von dem, was mit dem Weizen vorgegangen ist, in Kenntniss zu setzen; möge die Untersuchung durch den Sachverständigen auch noch so sorgfältig geführt worden sein, völlig ausgeschlossen sei es nach der ganzen Sachlage doch nicht, dass sich an dem Weizen später doch noch Mängel zeigen könnten, die auf die Verunreinigung zurückzuführen sind. Müsse man aber auch nur mit der Möglichkeit einer solchen Folge rechnen, so ererforderten Treu und Glauben im Handelsverkehre, dass der Verkäufer dem Käufer von einem Vorgange, wie er hier in Frage steht, Mittheilung gebe. Thatsächlich habe somit der Weizen durch die Verunreinigung an Verkaufswerth eine Einbusse erlitten. Die Werthminderung sei auf eine physische Beschädigung, welche der Weizen auf dem Transport erlitten hatte, zurückzuführen und für einen solchen Schaden habe die Eisenbahn nach § 456 des Handelsgesetzbuchs und § 75 der Verkehrsordnung zu haften. — Urtheil des Landgerichts München I vom 15. Februar d. J.

Bücherschau.

— Eisenbahngütertarif für Frankfurt a/M., Offenbach und Hanau. Mit Genehmigung der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. hat Eisenbahnsekretär Henkel daselbst in eigenem Verlag einen Gütertarif für die drei genannten Städte im Verkehr mit allen deutschen Tarifstationen ausgegeben, auf den wir bereits früher hingewiesen haben. Der Verfasser beabsichtigt in dem auf Grund amtlichen Tarifmaterials ausgearbeiteten Tarife der Geschäftswelt ein zuverlässiges Hilfsmittel an Stelle der vielen in Frage kommenden amtlichen Tarife zu bieten, das von Zeit zu Zeit den eintretenden Tarifänderungen entsprechend durch Nachträge richtig gehalten werden soll. Neben den normalen Frachtsätzen enthält der Tarif 42 Ausnahmetarife sowie in besonderen Abschnitten die Einheitssätze für die Bildung der Frachtsätze auf den deutschen Bahnen, Mittheilungen über den geschäftlichen Verkehr mit der Eisenbahnverwaltung und als Anhang die auf den deutschen Bahnen bestehenden Expressguttarife, wobei durch vergleichende Zusammenstellungen erläutert ist, nach welchem Tarife am billigsten und zweckmässigsten befördert wird. Die eingedruckte allgemeine Kilometertariftabelle ist gegenüber der amtlichen Ausgabe um die Frachtsätze der allgemeinen Ausnahmetarife für Rohstoffe, Kalisalze, Düngekalk, Wegebaustoffe, Getreide und Eisenerz erweitert. Der Tarif ist mit grosser Sorgfalt in Anlehnung an die amtliche Form aufgestellt und wird im Interesse des Handels wie des Eisenbahnabfertigungsdienstes warm empfohlen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der Stationsname Anklam soll fernerhin mit k und nicht mehr mit c geschrieben werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Neuhof-Weseritz gelegenen Personenhalte- und Verladestelle Mallowitz wird vom 1. Mai d. J. ab in Mallowitz-Plahussen abgeändert werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 125 vom 1. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. I 131 vom 1. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Uebersicht der Fahrscheine, welche ab 1. Juni 1902 neu aufgelegt werden usw. (abgesandt am 3. April d. J.).

Nr. I 138 vom 1. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. II 130 vom 27. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Erlass eines neuen Preisausschreibens für den achtjährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1895 bis 15. Juli 1903 (abgesandt am 3. April d. J.).

Nr. III 284 vom 1. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten zu den Ziffern II, V, VI, VII und VIII des Protokolls Nr. 49 (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. III 311 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anmerkung zu dem Muster D zu § 24 Absatz 1 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. VIII 7 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 7. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Am 4. April d. J. wird die Theilstrecke Wesseling Rheinwerft-Godorf-Sürth der Rheinuferbahn mit der Station Sürth für den Güterverkehr eröffnet. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

An demselben Tage wird zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr der Cöln-Bonner Kreisbahnen vom 25. Oktober 1890 der II. Nachtrag herausgegeben, enthaltend die Frachtsätze für die Station Sürth, einen Ausnahmetarif 5 für Zucker zur Ausfuhr sowie einen Ausnahmetarif 6 für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Cöln, den 3. April 1902. (965)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Gültigkeit vom 10. April l. J. der VII. Nachtrag erschienen, der von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.

Derselbe enthält neue Schnittfrachtsätze für Ependes und die Stationen der Gürbethalbahn sowie Ausdehnung der Gültigkeit der besonders ermässigten Frachtsätze ab den Rheinhafenstationen auf die Artikel Braunkohlen, Braunkohlenkoks, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks- (Grudekoks-) Briketts.

Karlsruhe, den 1. April 1902. (966)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird die Station Briesen (Mark) des Direktionsbezirks Berlin mit den Sätzen der Stationsgruppe Finkenheerd usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 4. April 1902. (967)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Die im Tarifhefte B 3 nebst Nachträgen des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1899 — Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirkes Mainz einerseits und den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen andererseits — enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg gelten, soweit sie niedriger sind, auch für die gleichnamigen Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen im hessisch - bayerischen Verkehre.

München, den 5. April 1902. (968)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 11. April d. J. treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Pirna nach Freiheit-Johannisbad direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife 19 b von 110 ₰ und 19 c von 80 ₰ für 100 kg bei Aufgabe von 10 000 kg in Kraft.

Dresden, den 7. April 1902. (969)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande tritt am 15. April 1902 für die Beförderung von Eisenbahn- (einschliesslich Strassenbahn-) Fahrzeugen von Station Györ der königlich ungarischen Staatsbahnen nach Amsterdam loco und transit H. B. und N. St. B. ein Ausnahmefrachtsatz von 3,19 ℳ für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Dresden, am 2. April 1902. (970)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände transito etc.

Vom 10. April d. J. ab wird die Station Herdecke (Nord) des Direktionsbezirks Elberfeld in die Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen und Stahl etc. in Abtheilung a und b des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Breslau, den 4. April 1902. (971)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güter- und Thierverkehr, sowie Saarkohlentarif Nr. 2.

Vom 10. April d. J. ab wird die Station Hochspeyer (alt) der pfälzischen Eisenbahnen, die nur für den Wagenladungsverkehr und für Fahrzeuge eröffnet ist, mit den Entfernungen und Frachtsätzen der bisherigen Station Hochspeyer, die nunmehr Hochspeyer (neu) heisst, in oben genannten Güter- und Thierverkehr, sowie in den Saarkohlentarif Nr. 2 aufgenommen. Lebende Thiere werden nur in Hochspeyer (neu) abgefertigt. Wagenladungen für Hochspeyer werden, sofern im Frachtbriefe nicht Hochspeyer (neu) vorgeschrieben ist, auf Hochspeyer (alt) abgefertigt. (972)

St. Johann=Saarbrücken, 2. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1902 wird die Station Lang=Göns (E.-D. Frankfurt a/M.) in den vorbezeichneten Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Aufschluss.

München, den 1. April 1902. (973)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburgisch-hessischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden in den oben bezeichneten Tarifen die Artikelverzeichnisse der Ausnahmetarife 7 für Eisenerz etc. dahin geändert, dass unter Ziffer 2 die Worte „eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation" zu streichen und dafür die Worte „eisenhaltige Abfälle der chemischen Industrie" zu setzen sind.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 2. April 1902. (974)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. treten die Nachträge III zu den Tarifheften 4 und 6, sowie Nachtrag II zum Heft 10, Theil II A in Kraft. Sofern in letzterem Nachtrage Frachterhöhungen enthalten sind, gelten dieselben erst vom 1. Juni d. J. ab.

Die Nachträge können von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 4. April 1902. (975)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV).
Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr (II/III).

Mit Gültigkeit vom 5. April d. J. wird die Station Kunigundeweiche in den in den obenbezeichneten Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl im Verkehr nach Küsten- und Binnenstationen) unter B 1—4 bezw. A, a und b und B als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 4. April 1902. (976)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen für den Verkehr von der Stationsgruppe Groschowitz - Tillowitz des Direktionsbezirks Kattowitz ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Fensterglas zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 3. April 1902. (977)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 15. April d. J. ab wird die Station Hochspeyer (alt) der pfälzischen Eisenbahnen für den Wagenladungsverkehr in die Tarifhefte 1 und 2 für den sächsisch - südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr einbezogen. Angewendet werden die Frachtsätze der bisherigen Station Hochspeyer, welche gleichzeitig die Bezeichnung „Hochspeyer (neu)“ erhält.

Dresden, den 4. April 1902. (978)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 15. April 1902 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Betkenhammer einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 3. April 1902. (979)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.
Ausnahmetarif für Holz und Rinden im Verkehr mit Ungarn.

Ab 1. Mai d. J. gelangen für Holz- und Borkesendungen, welche in Stationen der westungarischen Lokalbahnen mit direkten Frachtbriefen nach süddeutschen Stationen aufgegeben und in Boba umkartirt werden, ab Boba die für diese Station in Abschnitt A und C des Tarifes angegebenen Frachtsätze, gekürzt um 0,03 ℳ für 100 kg, zur Anwendung.

München, den 3. April 1902. (980)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 10. April 1902 treten im sächsisch-österr.-ungar. Verbande direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 33 b (Thon usw.) für Sendungen von Wildstein, Station der Lokalbahn Tirschnitz - Schönbach, nach Kötzschenbroda, Marienberg, Meissen, Meissen-Triebischthal, Mittweida, Oberschlema, Potschappel, Reichenbach i/V. ob. und unt. Bahnhof, Schöna, Waldenburg, Werdau und Wilzschhaus in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 5. April 1902. (981)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Berlin - Stettin - sächsischen Güterverkehre wird vom 15. April 1902 an die Station Niedersedlitz in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl aufgenommen. Am gleichen Tage tritt für die Beförderung von Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaaren sowie von Waaren aus anderen unedlen Metallen von den Stationen Bodenbach und Tetschen der sächsischen Staatseisenbahnen nach den Stationen Stettin Centralgüterbhf. und Swinemünde zur überseeischen Ausfuhr ein neuer Ausnahmetarif E 3 in Kraft. Auskunft ertheilen die vorgenannten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 5. April 1902. (982)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Am 1. Mai d. J. tritt für die Beförderung von Roheisen des Ausnahmetarifs 5 III c zwischen Riesa-Elbkai und Pilsenetz ein direkter Frachtsatz von 74 ₰ für 100 kg im Kartirungswege in Kraft.

Dresden, den 5. April 1902. (983)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif, Theil VI (Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst) vom 1. Dezember 1896.

Das Tarifheft, Theil VI, vom 1. Dezember 1896 tritt nebst Nachtrag I sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen ab 1. Juni l. J. ausser Kraft.

Als Ersatz gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juni ein neuer Tarif zur Einführung, welcher theilweise Ermässigungen, theilweise auch Erhöhungen der z. Z. bestehenden Frachtsätze bringt.

München, den 31. März 1902. (984)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1890.

Die Bestimmung zu B I § 20 in den Nachträgen XIII zu den Heften A, I. und II. Abtheilung und Heft B wird geändert wie folgt:

Leere gebrauchte Bierfässer, die in zur Bierbeförderung besonders eingerichtete, nach der Bestimmungsstation der leeren Fässer zurückgehende Wagen verladen sind, werden auf die Umkartirung in Straelen, Kaldenkirchen, Dalheim loco, Aachen T., Herbesthal loco, Ulflingen und Kleinbettingen verwiesen, jenachdem die Beförderung im direkten Verkehre über eine dieser Stationen stattzufinden hat und in den Frachtbriefen eine andere Abfertigungsweise nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 26. März 1902. (985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1902 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902, werden für Zucker der Pos. Z—8 a des Tarifes, Theil I folgende Frachtsätze berechnet, u. zw.:

Von Jiritz (Station der Lokalbahn Brandeis a/Elbe-Neratowitz):

Nach	Eigenthumsbahn	Frachtsätze in Hellern für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Wagen und Frachtbrief	10 000 kg
Ala	S. B.	593	510
Auer	S. B.	544	468
Avio	S. B.	600	516
Blumau	S. B.	518	445
Bozen-Gries	S. B.	527	453
Brixen	S. B.	491	421
Brixlegg	S. B.	382	334
Bruneck	S. B.	509	437
Calliano	S. B.	579	498
Flaurling	K. K. St. B.	409	348
Flirsch	K. K. St. B.	438	372
Franzensfeste	S. B.	482	413
Fritzens - Wattens	S. B.	401	341
Hall	S. B.	401	341
Imst	K. K. St. B.	422	359
Innsbruck	S. B.	401	341
Jenbach	S B.	391	341
Kematen in Tirol	K. K. St. B.	405	344
Klausen	S. B.	500	429
Landeck	K. K. St. B	430	366
Lavis	S. B.	565	486
Matarello	S. B.	572	492
Matrei	S. B.	428	365
Mori	S. B.	586	504
Neumarkt - Tramin	S. B.	544	468
Niederdorf	S. B.	536	461
Oetzthal	K. K St. B	417	354
Pettneu	K. K. St. B.	443	377
Pians	K. K. St. B.	433	368
Roveredo	S. B.	586	504
Salurn	S. B.	551	474
St. Anton	K. K. St. B.	448	381
St. Michele	S. B.	558	480
Schönwies	K. K. St. B.	426	362
Schwaz	S. B.	400	341
Silz	K. K. St. B.	417	354
Sterzing	S. B.	464	397
Strengen	K. K. St. B.	438	372
Telfs	K. K. St. B.	409	348
Toblach	S. B.	536	461
Trient	S. B.	565	486
Waidbruck	S. B.	509	437
Wilten	K. K. St. B.	401	341
Wörgl	S. B. / K.K.St.B.	375	319
Zirl	K. K. St. B.	405	344

Das Auf- bezw. Abladen obliegt den Versendern bezw. Empfängern.

Wien, am 28. März 1902. (986)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

(Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 5 etc.)

Am 1. Juni d. J. tritt im obigen Eisenbahnverbande für die Beförderung von lebendem Geflügel und von Pferden, ferner für die Beförderung von Thierbegleitern unter der Bezeichnung Theil II, Heft 5 ein neuer Tarif in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte ist der Artikel „lebendes Geflügel" in der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 22 A des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes, Theil II, Heft 4 zu streichen.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Budapest, am 3. April 1902. (987)

Die Direktion der königl. ungar. Staatseisenbahnen, auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Anwendung des Ausnahmetarifes 10 B (Rübsamen) für Sendungen nach den russischen Stationen Slatopol und Borispol.

Mit sofortiger Gültigkeit finden für Rübensamentransporte des Ausnahmetarifes 10 B im oben bezeichneten Verkehre nach den Stationen Slatopol der russischen Südwestbahnen und Borispol der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn die im erwähnten Ausnahmetarife für Sendungen nach den russischen Stationen der Gruppe I vorgesehenen Frachtsätze Anwendung.

Wien, am 3. April 1902. (988)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Einladung

zu der 44. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 5. Mai 1902 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1901.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1901.
3. Antrag bezüglich Verwendung des im Jahre 1901 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Maassgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1902.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der Böhm. Escomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 26. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 4. April 1902. (989)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

*) § 35. An der Generalversammlung theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

---

4. Verdingungen.

Umgehungsbahn bei Mainz.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der **rechtsrheinischen Theilstrecke** und der Mainbrücke, ausschliesslich der eisernen Ueberbauten, sind im ganzen oder in zwei Loosen zu vergeben und zwar u. a.

			Loos I	Loos II
Erdarbeiten	etwa	cbm	514 000	172 000
Fundamentaushub	„	„	7 700	14 900
Spundwände	„	qm	—	3 140
Stampfbeton und Mauerwerk	„	cbm	13 480	19 340
Werksteine, Abdeckplatten usw.	„	„	210	2 200

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ für das Loos I, von 15 ℳ für das Loos II und von 20 ℳ für beide Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 24. April 1902, Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, der in Gegenwart etwa erscheinender Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 26. März 1902. (990)

Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 2,16 km Gleise an den Mindestfordernden vergeben werden.

Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 23. April 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (991)

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion 2 Osnabrück.

Die Ausführung der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten einschliesslich Lieferung von 240 000 cbm Sandboden zur Anlage des 2. Gleises auf der Strecke Reinickendorf-Dorf-Tegel (Km. 6,39—11,00) nebst der Seitenwege soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 17. April 1902, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416, einzusehen beziehungsweise, soweit der Vorrath reicht, von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Die Zeichnungen werden nicht abgegeben und liegen in unserem technischen Büreau, Zimmer 348, zur Ansicht aus. Zuschlagfrist: 2 Wochen.

Berlin, den 2. April 1902. (992)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 545 Stück Kokosdecken in 7 Loosen, 731 Stück Kokosvelourdecken in 5 Loosen und 1 180 Stück Rohrdecken in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. April 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **in baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. Mai 1902.

Berlin, den 5. April 1902. (993)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 29. | 12. April 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die selbstthätige Wagenkupplung und die Unfallgefahr.

Einiges über Verkehr, Tarif und Betrieb der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats.

Nachrichten:

Deutschland: Uebereinkommen der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in Bezug auf gegenseitige Mittheilung wichtigerer Tarifmaassnahmen. — Geschäftsanweisung für das königl. Abnahmeamt in Essen a/R. — Pfälzische Bahnen. — Staffeltarif für Stückgüter. — Wittwen- und Waisenunterstützungskasse des bayer. Verkehrsbeamtenvereins.

Oesterreich: Die Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich. — Die Bilanz der Aussig-Teplitzer E. — Billiger Wagenanstrich. — Elektr. Kraftübertragung auf grosse Entfernungen. — Brandschaden - Versicherungsverband österr. Eisenbahnen.

Ungarn: Berathung des Staatsbahnetats im Abgeordnetenhause. — Die Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen im Februar d. J.

Uebrige europäische Länder: Die staatsfinanziellen Wirkungen des französ. Eisenbahnsystems. — Arbeitskontrole bei den französ. Eisenbahnen. — Füllung der Lokomotiven mit Wasser während der Fahrt. — Arbeiterwochenkarten in Frankreich. — Voranschlag der schweiz. Bundesbahnen. — Eisenbahn Cuneo-Nizza. — Zur Einführung elektr. Betriebes auf der Nikolaibahn in Russland.

Fremde Welttheile: Eisenbahnbau in Venezuela. — Untertunnelung des North-River (Hudson) bei Newyork. — Eine bedeutende Zunahme des Ertrages der Eisenbahnen im Gebiete der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Allgemeines.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die selbstthätige Wagenkupplung und die Unfallgefahr.

Aus dem Umstand, dass das Verhältniss der Tödtungen beim An- und Abkuppeln der Fahrzeuge zur Zugleistung auf den nordamerikanischen Eisenbahnen, trotz des Vorhandenseins selbstthätiger Kupplungen, doch noch grösser ist, als auf den deutschen Bahnen — 2,0 zu 1,5 auf 10 000 000 Zugkm —, ist sehr zu Unrecht auf einen verhältnissmässig wenig befriedigenden Erfolg jener Kupplung geschlossen worden; diese wie auch alle sonstigen gleichartigen Ziffern in den beiden Betrieben können nämlich deshalb nicht in eine Parallele gestellt werden, weil der Sicherheitskoeffizient auf den amerikanischen Bahnen bekanntlich allgemein ungünstiger ist, als auf den deutschen. Beispielsweise seien, mangels anderer Unterlagen, die Tödtungen und Verletzungen auf den amerikanischen Bahnen denjenigen auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, beide für 1899, gegenübergestellt. Nach den beiden Statistiken für 1899 betrug:

auf den	die Zahl der geleisteten Zugkilometer Millionen	die Zahl der Tödtungen: Reisende	Bedienstete	fremde Personen	Gesammtzahl	auf 1 000 000 Zugkm	die Zahl der Verletzungen: Reisende	Bedienstete	fremde Personen	Gesammtzahl	auf 1 000 000 Zugkm
nordamerikanischen Bahnen	1 388	239	2 210	4 674	7 123	5,13	3 442	34 923	6 255	44 620	32,14
preussisch-hessischen Staatsbahnen	300	38	335	308	681	2,27	211	801	177	1 189	3,96

Hiernach stellt sich das Verhältniss der gesammten Tödtungen in den beiden Betrieben wie 5,13 zu 2,27 und das der gesammten Verletzungen wie 32,14 zu 3,96, ist also so ungleich, dass nicht annähernd der gleiche Maassstab für die beiden Betriebe angewendet werden kann, also auch nicht auf die Tödtungen und Verletzungen beim An- und Abkuppeln.

Der Erfolg der selbstthätigen Kupplung auf die Sicherheit der Bediensteten der amerikanischen Bahnen kann füglich nur nach den betreffenden Ergebnissen vor und nach der Einführung dieser Kupplung beurtheilt werden. In dem in Nr. 17 dieser Zeitung vom 26. Februar d. J. veröffentlichten Artikel über diesen Gegenstand sind die Ergebnisse von 1892, dem Jahre vor der gesetzlichen Einführung der selbstthätigen Kupplung auf den amerikanischen Bahnen, mit denen des Jahres 1898 verglichen. Aus den Zahlenreihen daselbst ist überschläglich zu entnehmen, dass innerhalb der genannten Zeit die Ausrüstung der Lokomotiven von 8,82 % auf 34,6 %, d. i. um rund 26 %, und der Wagen von 19,87 % auf 67,6 %, d. i. um rund 48 %, gestiegen war. Dieser Fortschritt in der Ausrüstung hatte zur Folge gehabt, dass sich die Zahl der Tödtungen der ausschliesslich im Wagen- und Zugdienst beschäftigten Bediensteten von 253 auf 182, also um 71, und der Verletzungen von 7 766 auf 5 290, also um 2 476, vermindert hatte. Die Tödtungen waren demnach um rund 28 %, die Verletzungen um rund 32 % der ursprünglichen Zahlen herabgegangen.

Werden die genauen Zahlen der Statistik der Jahre 1892 und 1900, in welch' letzterem Jahre die Ausrüstung nahezu beendet war, und zwar der sämmtlichen beim An- und Ab-

kuppeln getödteten und verletzten Biensteten, also auch der Weichensteller usw., gegenübergestellt und auf die geleisteten Zugkilometer bezogen, so ergibt sich:

im Jahre	geleistete Zugkilometer Millionen	Zahl der Tödtungen		Zahl der Verletzungen	
		Gesammtzahl	auf 10 000 000 Zugkm	Gesammtzahl	auf 10 000 000 Zugkm
1892	1 293	378	3,0	10 018	77
1900	1 378	282	2,0	5 229	38

Die Zahl der Tödtungen wie der Verletzungen hat also seit 1898 wiederum abgenommen. Im Jahre 1900 haben sich, im Vergleich zu 1892, die Tödtungen um ein Drittel und die Verletzungen um die Hälfte, für je 10 000 000 Zugkm, vermindert. Mit diesem Erfolg können die amerikanischen Eisenbahnen wohl zufrieden sein, und einen grösseren Erfolg haben auch die europäischen Eisenbahntechniker kaum erwarten können.

Es ist kaum anzunehmen, dass nach etwaiger Einführung der selbstthätigen Kupplung auf deutschen Bahnen die für diese bereits sehr eingeschränkten Unfallziffern in gleichem Maasse fallen werden. Immerhin würden doch auch dort alljährlich manche Opfer an Leben und Gesundheit, die jetzt durch das Durchkriechen unter den Buffern behufs An- und Abkuppelns jedes einzelnen Wagens gefordert werden, erspart bleiben, die allein die beträchtlichen Aufwendungen rechtfertigen dürften.

Fast gleich schwerwiegend sind aber auch die mancherlei sonstigen Vortheile, die mit der Einführung der selbstthätigen Kupplung eingetauscht werden und auf die hinzuweisen ich hierbei nicht unterlassen kann. Sie sind auf der zweiten Seite der erwähnten Nummer dieser Zeitung unter „Bewährung“ kurz zusammengefasst. Diesen hinzufügen möchte ich hier noch, dass bei Zugzusammenstössen die langen elastischen und oft in verschiedenen Höhenlagen stehenden Buffer das Aufsteigen der Wagenuntergestelle über einander und das damit eintretende, verderbenbringende Eindrücken der Endwände der Wagenkasten und das Ungangbarmachen der Ausgänge geradezu begünstigen, während die selbstthätige amerikanische Kupplung dies Aufsteigen unmöglich macht.

Chicago, März 1902. Glasenapp.

Einiges über Verkehr, Tarif und Betrieb der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

In den Nummern 95 und 99 des Jahrg. 1901 dieser Zeitung hatte ich die Verkehrsverhältnisse der Ende Juli 1900 eröffneten modernsten elektrischen Schnellbahnen, der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn, erörtert und zum Theil unter Heranziehung der beim Betrieb dieser Bahnen gesammelten Erfahrungen, in erster Linie aber unter Darlegung der Berliner Verkehrsverhältnisse selbst, den Versuch gemacht, zu ermitteln, wie sich voraussichtlich die Verkehrsverhältnisse der jetzt in Betrieb stehenden elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin gestalten würden. Ich hatte Werth darauf gelegt, diese Frage weniger in dem Sinne zu beantworten, wie hoch sich der Jahresverkehr wirklich gestalten würde, als vielmehr darauf, darzulegen, dass auf eine Ziffer, welche zur 4 prozentigen Verzinsung des zu rund 30 000 000 ℳ angenommenen Kapitals im ersten Jahre ausreicht, in der That gerechnet werden dürfe. Dem würde eine Verkehrsziffer für das erste volle Betriebsjahr in Höhe von rund 22 500 000 Personen entsprechen, wenn man den Tarif von vornherein angemessen so einrichte, dass er sowohl den wirthschaftlichen Interessen des Unternehmens, als auch den allgemeinen Interessen des Publikums entspricht. Unter Berücksichtigung der verschiedenartigen wirthschaftlichen Verhältnisse, mit denen die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin auf ihrem östlichen und westlichen Theil zu rechnen hat, war ich zu jener Ziffer gelangt, die gerade die Hälfte des Verkehres des ersten vollen Betriebsjahres 1901 der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn — die ziemlich den gleichen Verkehr hatten — ausmacht, wobei zu bemerken ist, dass alle drei Unternehmungen fast genau die gleiche Betriebslänge zweigleisiger Bahn aufweisen.

Die genannten Mittheilungen fallen in die Zeit vor der Eröffnung der Hoch- und Untergrundbahn. Wir haben jetzt die Ergebnisse von einem rund achtwöchigen Betrieb vor uns, und wenn dieser Zeitraum auch ein endgültiges Urtheil gewiss noch nicht zulässt, so ist doch der Anreiz, die Verkehrsergebnisse im Vergleich mit den Pariser und Londoner Unternehmungen schon jetzt einer Betrachtung zu unterziehen, zu gross, als dass ich ihm nicht Folge geben möchte. Zu dem Zweck sind in der beifolgenden Abbildung die Zahlen der von der Eröffnung ab in der Woche beförderten Personen für alle drei Unternehmungen zeichnerisch über einander dargestellt. Die Eröffnungszeit ist in eine und dieselbe Senkrechte, auf der das Ergebniss der ersten Betriebswoche dargestellt ist, gelegt. Zu der Abbildung ist folgendes zu bemerken:

Bei der Pariser Stadtbahn ist in dem starken Anschwellen des Anfangsverkehres deutlich der Einfluss der Weltausstellung, die im Eröffnungsjahre stattfand, zu verfolgen. Zu berücksichtigen ist, dass diese Bahn anfänglich nur einige Hauptstationen in Betrieb hatte, während auf den übrigen Stationen die Züge ohne Anhalten durchfuhren. Der Einfluss des Verkehres der Neugierigen, die sich das neue Verkehrsmittel ansehen wollten, ist bei beiden fremden Unternehmungen deutlich erkennbar, aber er erstreckt sich nur etwa auf den Zeitraum von drei Wochen. In derselben Weise zeigt der Linienzug des Berliner Unternehmens den Einfluss solcher Neugierigen. Hinsichtlich der Berliner Hoch- und Untergrundbahn ist aber ferner zu bemerken, dass in den drei Wochen vom 18. Februar bis 10. März d. J. nur die verkehrsärmere Strecke östlich des Potsdamer Platzes im Betrieb war. Vom 11. bis 25. März waren die Ost- und Weststrecke ohne die Durchgangslinie im Betrieb; die letztere ist am 25. März in Verkehr gesetzt worden. Ueber die Betriebsführung im übrigen ist in Nr. 8 d. Ztg. das nähere mitgetheilt. Der Verkehr der Hochbahn hat in der 6. Betriebswoche durch eine Betriebsstörung eine Einbusse erlitten. Dies bringt die zeichnerische Darstellung zum Ausdruck, obwohl in diese Woche der erste Osterfeiertag fällt. Das Ergebniss der 7. Woche enthält den zweiten Osterfeiertag. Für die 8. Woche steht das Ergebniss noch nicht fest. Es wird natürlich etwas geringer sein, als das der Osterwoche, und dies ist in der Zeichnung angedeutet.

Die Zeichnung beweist, dass der Verkehr der Hoch- und Untergrundbahn den Anfangsverkehr der Pariser Stadtbahn stellenweise schon überholt hat und sich bereits dem Linienzuge der Centrallondonbahn zuwendet. Was ebenfalls Beachtung verdient, ist der Umstand, dass der Jahres-Wochendurchschnitt des Verkehrs bei Annahme von 22 500 000 Personen für die Hoch- und Untergrundbahn schon überschritten ist, während bei der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn die Linie dieses Wochendurchschnitts erst in der 10. bis 13. Betriebswoche erreicht wurde. Man könnte daraus folgern, dass die Linie dieses

Durchschnitts bei dem Berliner Unternehmen unbedenklich höher angenommen werden könne, und hierbei ist vor allem auch in Betracht zu ziehen, dass die Hochbahn mitten im Winter, die beiden anderen Unternehmungen aber mitten im Sommer eröffnet worden sind, so dass der Unterschied, welcher erfahrungsgemäss zwischen dem Winter- und Sommerverkehr immer liegt, in der Folge noch besonders zum Ausdruck kommen dürfte. Ueberall hat sich noch bestätigt, dass bei Unternehmungen der vorliegenden Art auch an und für sich der Verkehr fortwährend steigt. In diesem Sinne hat die Linie der Hochbahn auch wohl für diejenigen, welche für das grosse Unternehmen ihr Geld hergegeben haben, etwas beruhigendes. Die Frage ist alsdann noch, ob auch die Einnahmen mit dem Verkehr in Einklang stehen, unter der wohl berechtigten Annahme, dass die Betriebskosten innerhalb der früher von mir angenommenen Grenzen bleiben.

Die Frage des Erträgnisses hängt, wie bereits bemerkt, aufs engste mit der Tariffrage zusammen. Von manchen Seiten ist bemerkt worden, in der jetzigen Zeit könne nur noch ein Einheitstarif Anwendung finden. Ein solcher ist indessen für die Berliner Schnellbahnen einstweilen undenkbar. Es könnte naturgemäss nur der 10 ₰-Tarif in Frage kommen, aber bereits die Strassenbahnen haben in Berlin und in anderen Städten die Erfahrung gemacht, dass selbst für sie, obwohl sie in der Anlage viel billiger sind als eine Stadtbahn, ein solcher Einheitstarif nicht passt, und bereits sind einige Städte dazu übergegangen, das Einheitsprinzip durch Einführung höherer Tarife für längere Strecken zu durchbrechen. Die deutschen Münzverhältnisse sind dem Einheitstarif für eine städtische Schnellbahn ungünstig. Wo Einheitspreise für Hoch- und Untergrundbahnen bestehen, passt das Münzsystem sich solchen an; durchweg sind sie aber höher als der 10 ₰-Tarif. So erheben die Newyorker Hochbahnen 5 Cts. = rund 20 ₰, die Centrallondonbahn 2 d. = rund 17 ₰ für beliebige Entfernungen. Einheitstarife von solcher Höhe könnte man für die Berliner Hochbahn nicht in Aussicht nehmen; ja selbst ein einheitlicher Tarif von 15 ₰ ist bei der Hochbahn nicht anwendbar, obwohl er bei den Leistungen und Annehmlichkeiten, die das neue Verkehrsmittel dem Publikum bietet, gewiss nicht unbillig wäre. Zur Frage des Hochbahntarifs ist die Entwickelungsgeschichte des Tarifs der Berliner Stadtbahn von besonderem Interesse.*)

Als seinerzeit der Gesetzentwurf über die Erbauung der Stadtbahn dem Landtag zuging, wurde ersterem auch eine Rentabilitätsberechnung beigefügt. Diese schätzte den Verkehr der Stadtbahn im engeren Sinne auf 14 000 Personen täglich, und zwar auf 10 000 Personen im inneren Stadtverkehr mit einer durchschnittlichen Einnahme von 25 ₰ auf die Person und auf 4 000 Personen zwischen der Stadt und Charlottenburg mit einer durchschnittlichen Einnahme von 50 ₰ auf die Person. Dass so hohe Durchschnittseinnahmen nicht zu erzielen seien, sah man schon vor der Betriebseröffnung ein und ermässigte daraufhin den in Vorschlag gebrachten Tarif. Ebenso wie jetzt bei der Hochbahn legte man der Tarifirung nicht bestimmte Streckeneinheitssätze zu Grunde; man trug vielmehr sorgfältig dem Wettbewerb der vorhandenen städtischen Verkehrsmittel, insbesondere der Pferdebahn, Rechnung, so dass eine von dem sonst üblichen System völlig abweichende Festsetzung der Fahrpreise zustande kam. Von einem Mindestfahrpreis von 10 ₰ für die III. Klasse und von 20 ₰ für die II. Klasse ausgehend, wurden die Preise für Gruppen von 2 oder 3 Stationen gleichmässig festgesetzt und von Gruppe zu Gruppe um je 10 ₰ in beiden Klassen steigend angenommen, derart, dass sie auf der längsten Stadtbahnstrecke vom Schlesischen Bahnhof bis Charlottenburg mit 40 ₰ in der III. und mit 50 ₰ in der II. Klasse ausliefen. Es betrugen also beispielsweise die Fahrpreise vom Schlesischen Bahnhof nach: Jannowitzbrücke (1,18 km) und Alexanderplatz (2,17 km) 20 ₰ II. Klasse, 10 ₰ III. Klasse, nach Börse (2,86 km) und Friedrichstrasse (3,97 km) 30 ₰ II. Klasse, 20 ₰ III. Klasse, nach Lehrter Bahnhof (5,41 km), Bellevue (7,10 km) und Zoologischer Garten (9,01 km) 40 ₰ II. Klasse, 30 ₰ III. Klasse, nach Charlottenburg (11,26 km) 50 ₰ II. Klasse, 40 ₰ III. Klasse.

---

*) Zu vergl. Berlin und seine Eisenbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin. 1896. Verlag von Julius Springer.

Erst nach vierjährigem Betriebe, im Jahre 1886, erfuhren diese Tarifsätze Aenderungen, und zwar hauptsächlich, um ein besseres Verhältniss zwischen den Fahrpreisen der II. und III. Klasse zu schaffen. Dieser am 1. Juli 1886 eingeführte geänderte Tarif stellte sich wie folgt. Es wurden erhoben vom Schlesischen Bahnhof nach Jannowitzbrücke, Alexanderplatz und Börse 15 ₰ II. Klasse, 10 ₰ III. Klasse, nach Friedrichstrasse, Lehrter Bahnhof und Bellevue 30 ₰ II. Klasse, 20 ₰ III. Klasse, nach Thiergarten, Zoologischer Garten und Charlottenburg 40 ₰ II. Klasse, 30 ₰ III. Klasse. Wie zu ersehen, ist auch dieser Tarif noch wesentlich höher als der der neuen Hochbahn.

Erst mit dem 1. Januar 1890 wurde der Fünfstationentarif eingeführt. Bis dahin waren die einzelnen Preisstufen insofern von verschiedener Bedeutung, als sie eine verschiedene Zahl von Stationen umfassten. Vom Bahnhof Friedrichstrasse aus konnte man z. B. in der Richtung Charlottenburg für 10 ₰ in der III. Klasse bis zur dritten Station (5,04 km) fahren, in der Richtung Schlesischer Bahnhof aber nur bis zur zweiten (1,80 km).

Die Stadtbahn hat neben den gewöhnlichen Fahrkarten durch Ausgabe von Zeitkarten — Monatskarten, Arbeiterwochenkarten, Schülerkarten und Kinderkarten — ausserordentlich zur Verbilligung der Fahrten beigetragen. Dieser Zeitkartenverkehr hat einen solchen Umfang angenommen, dass im Durchschnitt angenommen werden kann, dass sich etwa erst der sechste Fahrgast eine gewöhnliche Fahrkarte löst. Der Verkehr der Stadtbahn ist nach angestellten Zählungen auf mehr als 120 000 000 Personen im Jahre zu schätzen, gerechnet von Charlottenburg bis Warschauer Strasse. Unter Zugrundelegung einer solchen Verkehrsziffer gelangt man zu einem Durchschnittsfahrpreis, der zwischen 5 und 7 ₰ für die Person liegt, ein Betrag, der den Ruin eines jeden anderen Verkehrsunternehmens bedeuten muss, bei dem selbst der Omnibus kaum mehr besteht. Dieser überaus billige Durchschnitt, der in keiner Stadt der Welt wiederzufinden ist, ist von der Eisenbahnverwaltung in bester Absicht geschaffen worden, nicht zum eigenen Besten, sondern zum Wohle der Allgemeinheit, weil man dadurch hoffte, den Bewohnern einen Anreiz zu geben, sich mehr in der Umgebung von Berlin anzusiedeln, wozu die Stadtbahn in Verbindung mit der Ringbahn und den Vorortbahnen in hervorragendem Maasse befähigt war. Hierbei schwebte der Eisenbahnverwaltung das Londoner Beispiel vor allen Dingen vor. Aber den Zusammenhang der Massen in diesem Sinne zu lockern, hat auch die Stadtbahn nur zum Theil zu Wege gebracht, während sich in London die Entwickelung trotz wesentlich höherer Fahrpreise der städtischen Bahnen ohne Schwierigkeit vollzogen hat. Der Schwerpunkt in der Frage der Decentralisation liegt weniger in den Verkehrsmitteln, als in der Grund- und Bodenfrage, über die viel geschrieben ist, deren Erörterung an dieser Stelle aber zu weit führen würde.*) Nach wie vor kleben trotz der billigen Fahrpreise in Berlin die hohen Miethshäuser in fester Masse aneinander, und wo in der Umgebung Wohnhäuser geschaffen werden, stellt der Grundbesitzer die Miethspreise so, dass er auch das Fahrgeld mit hineinkalkulirt. Wo letzteres sehr niedrig ist, kann die Miethe höher ausfallen. Dem Miether ist auf solche Weise nur theilweise geholfen, da er auch noch mit der Entfernung rechnen muss.

In der Regel wird angenommen, dass die Stadtbahn 2 oder 3 % auf das darin angelegte Kapital erbringe. Es ist aber möglich, dass das thatsächliche Ergebniss noch ungünstiger ist; indessen sind mir die neuesten Berechnungen hierüber nicht gegenwärtig. Der Staat ist in der Lage, sich mit den Verhältnissen abzufinden, da die Stadtbahn nur ein kleines Glied im Gesammtnetz der preussischen Staatsbahnen darstellt, ähnlich wie zahlreiche Nebenbahnen, die mehr der Fürsorge für das allgemeine Wohl, als den Rücksichten auf ein günstiges Erträgniss entsprungen sind. Eine Privatgesellschaft kann sich von derartigen Erwägungen nicht leiten lassen und der Staat selbst hat bekanntlich auch abgelehnt, weitere Stadtbahnen in Berlin zu bauen. —

Vernünftigerweise konnte auch bei der Tarifgestaltung der Hochbahn nur von dem Grundsatz ausgegangen werden, jedenfalls für den Anfang jede starre Regelmässigkeit zu vermeiden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, namentlich auch der Verhältnisse der zu so ausserordentlicher Entwickelung gekommenen Strassenbahnen, die in unzähligen Linien die Hochbahn begleiten, konnte ferner nur in Frage kommen, den Tarif so auszugestalten, dass man mit dem Durchschnitt, auf die Fahrt bezogen, noch über dem Satz von 10 ₰, den die Strassenbahn erhebt, blieb; andererseits durfte der Satz den Betrag von 15 ₰ nicht erreichen. Thatsächlich hat der Durchschnitt bisher stets weniger betragen und sich dem früher von mir angenommenen Durchschnitt von 12 ₰ zeitweise genähert; der Durchschnitt ist etwa um 1 ₰ niedriger, als der der Pariser Untergrundbahn, und etwa 5 ₰ geringer, als der der Centrallondonbahn. Im allgemeinen werden drei bis vier Stationen für den niedrigsten Satz, in der III. Klasse für 10 ₰, in der II. Klasse für 15 ₰, gefahren, was dem Preise der ersten Zone auf der Stadtbahn entspricht, wobei jedoch die Strecken naturgemäss kürzer sind. Die darüber hinausgehenden Entfernungen sind wiederum gestaffelt, und es entstehen dadurch für die längeren Strecken Fahrpreise für die III. und II. Klasse von 15 und 25 und endlich von 20 und 30 ₰. Die letzteren Sätze werden zwischen den Endpunkten erhoben, da die Stadtbahn zwischen diesen Punkten die gleichen Beträge erhebt, ohne in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit das zu leisten, was die Hochbahn leistet. Zu erwarten, dass in kürzester Zeit eine starre Regelmässigkeit in den Tarif gebracht würde, wäre durchaus verfehlt, da es nicht rathsam sein kann, sich mit Bezug auf die Erweiterungsstrecken, welche noch im Bau oder geplant sind, schon heute endgültig festzulegen, wie es dadurch zweifellos geschehen würde. Auch ist zu erwägen, dass man den Tarif wohl ermässigen, aber nicht erhöhen kann, ohne auf allgemeinen Widerstand zu stossen. Das Berliner Publikum ist durch den Stadtbahntarif in hohem Maasse verwöhnt. Es wird sich aber auch ebenso, wie in anderen Grossstädten, an einen andersartigen Tarif gewöhnen und berücksichtigen lernen, dass der Vorgang der Stadtbahn von einem anderen Unternehmen, das sich nicht lediglich auf die Erwirthschaftung der Betriebskosten beschränken darf, nicht nachgemacht werden kann. Dass allerdings der Tarif der Hochbahn an der Hand der zu machenden Erfahrungen noch gewissen Aenderungen unterzogen werden dürfte, versteht sich dabei von selbst.

Bei dieser Gelegenheit möchte es am Platze sein, über die Betriebsführung auf der Hoch- und Untergrundbahn noch einige Worte hinzuzufügen. Allgemein wird anerkannt, dass das neue Verkehrsmittel in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit der Dampfbahn erheblich überlegen ist. Durchweg wird das schnelle Anfahren und Anhalten der Züge gelobt, und gelegentlich der Generalversammlung der Aktionäre, welche am 5. d. Mts. stattfand, wurde von einem derselben bemerkt, dass man vor derartigen Leistungen den Hut nicht tief genug ziehen könne. Man gelangt vom Zoologischen Garten nach dem Potsdamer Platz (4,2 km) in rund 10, von diesem nach dem Stralauer Thor (5,9 km) in rund 15 Minuten, während man vom Zoologischen Garten nach der Warschauer Brücke (8,6 km) nur 18 Minuten braucht. Die Stadtbahn fährt auf der allerdings 10,3 km langen Strecke zwischen den gleichen Endpunkten in 30 Minuten. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit (Reisegeschwindigkeit) der Hochbahn ist bis zum $1\frac{1}{2}$ fachen der Stadtbahn gesteigert.

In der Presse sind eine Anzahl kleiner Mängel gerügt worden, die dem Betrieb noch anhaften. Die Betriebsverwaltung hat in entgegenkommender Weise Sorge getragen, dass für diese Mängel, soweit irgend möglich, baldige Abhilfe geschieht, soweit diese nicht schon geschehen ist. Einige Betriebsstörungen sind durch Umstellen der Weichen unter den Zügen, Kurzschlüsse u. dergl. eingetreten, alles Kinder-

---

*) Zu vergl. Dr. Paul Voigt, Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten. Jena, Verlag von Gustav Fischer. 1901.

krankheiten, die bei einem so neuen und eigenartigen Unternehmen nicht ausbleiben können. Die Störungen reichen indessen nicht an das Maass derjenigen heran, die anfänglich bei der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn zu überwinden waren.

In dieser Beziehung enthält der „Lokalanzeiger" vom 6. d. Mts. sehr beherzigenswerthe Worte, indem er daran erinnert, dass man mannigfache Unbequemlichkeiten und Lasten in den Kauf nehmen müsse, wenn man den Vollgenuss der zahllosen Vorzüge grossstädtischen Lebens haben wolle. Es heisst dann weiter: „Die Daseins- und Entwickelungserscheinungen der Weltstadt zeigen sich und vollziehen sich unter ganz anderen Bedingungen und sind mit ganz anderem Maassstabe zu messen, als die einer idyllischen kleineren Menschengemeinde. Die Rücksicht auf das Einzelwesen und auf grössere oder kleinere Gruppen von Einzelwesen muss da ungleich geringer sein. Der Kampf der Meinungen und Empfindungen, der um die Hochbahn tobt, ist dafür sehr lehrreich. Es ist erstaunlich, aber wiederum erklärlich, dass man auch dieser Verkehrsanstalt gegenüber sich in allererster Linie darauf verlegte, alle nur erdenklichen Mängel und Unzuträglichkeiten an die grosse Glocke zu hängen. Es wäre vielleicht doch weltstädtischer, zunächst einmal zu der Erkenntniss sich aufzuschwingen, dass es für den Ruhm der Reichshauptstadt nicht unerheblich ist, eine Bahn von so eigenartiger Genialität der Konstruktion zu besitzen, wie keine andere Stadt der Welt, eine Bahn, deren weitere Ausführung eine Perspektive auf moderne Stadtverkehrsmittel eröffnet, die ihresgleichen suchen dürften! Die Seufzer über manche damit verbundene Unzuträglichkeiten, die sicher nicht geleugnet werden können, und über diese oder jene Betriebsmängel, die ihr noch anhaften, wären dann immer zu rechter Zeit gekommen. — Aber das ist eben charakteristisch, dass es so kam und nicht anders. Es ist gar nicht lange her, dass sich gegenüber der Menge der grossen Strassenbahnunfälle in Berlin eine Anzahl von Stimmen regten, die ganz ernstlich dafür plädirten, man solle den elektrischen Kraftwagen aus dem Strassenbilde verbannen und wieder zu dem ‚ollen ehrlichen' Pferdebahnwagen zurückkehren!

Es hilft alles nichts — man muss die Entwickelung unseres Berliner Lebens nicht mit nervösen Empfindungen, sondern mit einer gewissen Weitherzigkeit von einer höheren Warte aus, als der der persönlichen Bequemlichkeit, mit weitschauendem Urtheil betrachten und beurtheilen."

Den Ausführungen ist nur insofern eine Bemerkung noch hinzuzufügen, als die Annahme, dass Berlin nun in Bezug auf das städtische Schnellverkehrswesen an der Spitze marschire, doch nicht ganz zutrifft. Die Hochbahn ist mit Recht der Stolz der Berliner, aber sie hat ihre grossen Vorläufer nicht allein in Amerika, sondern auch in London und Liverpool, und auch die Pariser Stadtbahn ist um 1½ Jahre früher eröffnet worden, als die Hochbahn. Was die Einrichtung dieser elektrischen Bahnen betrifft, so besitzen sie immer doch die gleichen eigenartigen Vorzüge der elektrischen Betriebsweise, wie die später eröffnete elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin, mit dem einen Unterschiede freilich, dass in Bezug auf die äussere Erscheinung die Berliner Anlage den ausländischen Unternehmungen weit überlegen ist. Wenn mit Bezug auf das Tempo in der Entwickelung der Schnellverkehrsmittel Berlin bisher hinter den anderen Städten hermarschirte, so wird es hoffentlich den Vorsprung dieser bald wieder einholen. Kemmann.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats

begann am 9. d. Mts. im Abgeordnetenhause. Zu dem Einnahmetitel aus dem Personen- und Gepäckverkehr nahm nach dem Kommissionsberichterstatter Nölle sogleich Staatsminister v. Thielen das Wort, um die allgemeine Lage des Etats, wie sie durch die Stockung des Wirthschaftslebens geschaffen, zu beleuchten. Die jetzige Lage mahne zur äussersten Vorsicht. Die Mindereinnahmen für 1901 seien auf volle 3 $\frac{0}{0}$, d. h. auf 35 000 000 ℳ, anzunehmen, ein Fall, der seit 20 Jahren ohne Beispiel dastehe. Der Hauptrückgang stamme aus dem Güterverkehr, und zwar aus dem Massenverkehr der grossen Industriemittelpunkte. Im Bezirk Köln betrage die Mindereinnahme allein 30 000 000 ℳ, davon kämen $^2/_3$ auf den Massenverkehr; der Osten, z. B. der Bezirk Bromberg, zeige sogar eine Steigerung. Gegen den Etat des laufenden Jahres (1901) müsse mit einem Minderüberschuss von 60 000 000 ℳ (80 000 000 ℳ Mindereinnahme, 20 000 000 ℳ Minderausgabe) gerechnet werden. In Bezug auf den neuen Etat 1902 sei zu berücksichtigen, dass er schon im August 1901 zu einer Zeit aufgestellt sei, als die Einnahmeaussichten besser waren als jetzt. Er müsse als ehrlicher Mann erklären, dass er nicht erwarte, dass die im Etat angenommenen Einnahmen auch wirklich erreicht würden; aber dasselbe sei auch bei den Ausgaben der Fall. Das Unternehmen der preussischen Staatsbahnen sei so fest gegründet, dass es die Zeit einer denn doch vorübergehenden Stockung sehr wohl überwinden könne.

Der Minister streifte dann die Frage der Unfälle. So beklagenswerth sie seien, so weise doch die Statistik ein stetes Sinken der Ziffern nach. Dies Sinken sei noch erheblicher, als die nackten Zahlen darthun, da die Besetzung der einzelnen Züge sehr gestiegen sei. Auf die Sicherungsmaassregeln wolle er in Erwartung besonderer Verhandlungen hierüber jetzt nicht eingehen. Der Minister ging dann zu den Personalausgaben über: die Ausgaben betragen jetzt 492 000 000 ℳ. Auch die Zahl der Bediensteten sei gestiegen, aber nur im Aussendienst; im Bürodienst habe man jetzt 8 000 Beamte weniger, als 1894. Der erste Redner aus dem Hause war der natl. Abg. Macco, der zunächst dem Minister seine Freude aussprach, ihn in so gestärkter Gesundheit wiederzusehen; hoffentlich werde es ihm möglich sein, noch recht lange an der Spitze seines Ressorts zu bleiben. Der Abgeordnete ging dann auf die Schwankungen der Eisenbahneinnahmen und -Ueberschüsse ein und betonte die Nothwendigkeit eines Eisenbahn-Garantiegesetzes. Die immer steigende Inanspruchnahme der Ueberschüsse für die allgemeinen Staatsausgaben, die geringe Schuldentilgung zeigten, wie nöthig eine Aenderung in dem Sinne sei, dass die an die allgemeine Finanzverwaltung abzuliefernden Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung fixirt und dadurch die Selbständigkeit der letzteren befestigt würde, „damit der Finanzminister kein Interesse mehr daran hat, sich in Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung einzumischen, und damit wir Gelder übrig erhalten, um die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung durchzuführen. Es ist ja ungeheuer schwierig, sich aus dem Etat ein klares Bild über die Verhältnisse zu machen". Der Abgeordnete ging dann auf die Frage ein, in welchem Umfang die Eisenbahnverwaltung ihren wirthschaftlichen Aufgaben gerecht geworden sei, und suchte nachzuweisen, dass eine allgemeine Herabsetzung der Tarife nothwendig sei, um die Unterschiede der landwirthschaftlichen Gütererzeugung innerhalb des Landes auszugleichen, und Deutschland in der Industrie gegenüber dem Ausland, das mit viel billigeren Tarifen und günstigeren Verhältnissen (Lage am Wasser u. dergl.) arbeite, wettbewerbsfähig zu erhalten. Namentlich von Amerika drohe grosse Gefahr, Deutschlands Stellung auf dem Weltmarkt könne nur durch billige Tarife gesichert werden. Er erinnerte dann an das Beispiel der anderen Länder, wo die Konzessionen der Privatbahnen auf Zeit abgeschlossen seien und im Verlauf einer bestimmten Anzahl von Jahren die Bahnen kostenlos dem Staate zufielen; dies müsse mahnen, eine feste Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnen zu der allgemeinen Finanzverwaltung vorzunehmen und die Bahnen dem Zwecke zuzuführen, den sie haben sollen: nur dem Verkehr zu dienen. Um dieses Ziel zu erreichen, werde es aber auch nothwendig sein, besser als bisher für eine planmässige Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten zu sorgen. „Ich will nicht einer Hochschule für das Eisenbahnwesen das Wort reden, ich verlange nur, dass unter Ausnutzung der bestehenden Einrichtungen ein Nachweis der nöthigen staats- und volkswirthschaftlichen, finanzwissenschaftlichen und technischen Kenntnisse gefordert wird." Der Abgeordnete trug nun seine bekannten Klagen über die Zurücksetzung der Techniker und das Herrschen der juristischen Bürokratie vor, und bat den Minister wegen der Versuche der Einführung des elektrischen Betriebes, der Sanitätszüge und der Aenderung der D-Züge um Auskunft.

Nach ihm ergriff zunächst der Finanzminister Freiherr

v. Rheinbaben das Wort, um auf die Frage der Abtrennung der Eisenbahnverwaltung von der allgemeinen Finanzverwaltung einzugehen. Schon in einer früheren Rede habe er festgestellt, dass die Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung schon seit einer Reihe von Jahren in fortdauernd steigendem Maasse der Eisenbahnverwaltung selbst zu Gute kommen, und zwar durch die immer reicher gewordene Dotirung des Extraordinariums. „Das Extraordinarium hat im Jahre 1895 nur 29 000 000 ℳ. betragen, 1896 waren es schon 40 000 000 ℳ., 1897 49 000 000 ℳ.; im Jahre 1898 stieg es bis auf 76 000 000 ℳ., 1899 weiter auf 81 000 000 ℳ. und jetzt ist es auf 91 000 000 ℳ. bemessen. Trotz der Verschlechterung der finanziellen Lage ist es nur um 9 000 000 ℳ. geringer bemessen, als das Extraordinarium für 1900, das sich auf rund 100 000 000 ℳ. belief. Der Vorwurf des Vorredners, dass die Einnahmen der Eisenbahnen diesen in unzureichendem Maasse nutzbar gemacht würden, trifft also nicht zu. Gegenüber dem Wunsche, es müsse durch Abtrennung der Eisenbahnen von der allgemeinen Finanzverwaltung dem Finanzminister das Interesse genommen werden, sich in die Einzelheiten der Bahnverwaltung einzumischen, kann ich nur bemerken: Bei der ausserordentlich grossen Bedeutung der Eisenbahnen für unsere gesammte Finanzverwaltung, angesichts der Thatsache, dass der grössere Theil aller unserer Einnahmen, nämlich rund 1 400 Millionen Mark, von der Eisenbahnverwaltung aufgebracht wird, wäre es ganz unmöglich, dass ein Finanzminister für eine richtige Finanzgebahrung die Verantwortung tragen könne, wenn er bei der Verwaltung der Eisenbahnen kein Wort mitzusprechen hätte. Wir werden uns selbstverständlich bemühen, dem Eisenbahnminister, soweit es irgend angeht, freie Hand zu lassen, aber ein gewisses Mitbestimmungsrecht muss der Finanzminister haben." Redner hob dann hervor, dass der glänzende wirthschaftliche Aufschwung Preussens in den letzten Jahrzehnten ohne die Eisenbahnverwaltung nicht möglich gewesen wäre, und es sei ganz verkehrt, hier immer nur einzelne Wünsche vorzubringen und kleine Mängel hervorzuheben, darüber aber zu vergessen, welchen grossen Nutzen Preussen von seiner Eisenbahnverwaltung gehabt habe. Auch die Staffeltarife seien nützlich. Der Minister sprach sich dann entschieden bei der jetzigen Lage gegen Tarifermässigungen im Personenverkehr aus, für die kein Bedürfniss vorliege, hinsichtlich der Gütertarife müsse man von Fall zu Fall entscheiden. In den letzten Jahren seien ja auch schon verschiedene Gütertarife erheblich herabgesetzt worden. Diese Herabsetzung bedeute einen Ausfall von 60 000 000 ℳ. jährlich.

Staatsminister v. Thielen ging auf die Macco'schen Klagen über die Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten näher ein. Bei der Annahme der Gerichtsassessoren werde darauf gesehen, dass sie auf der Universität bereits Staatswissenschaft und Nationalökonomie gehört haben; es werde ihnen ferner Gelegenheit gegeben, sich nicht nur innerhalb des Probejahres, sondern auch später an den Vorlesungen zu betheiligen, welche in den verschiedensten Universitätsstädten und auch sonst gehalten werden, speziell zur Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten. Dass die Ausbildung der Assessoren doch keine so schlechte sei, gehe am besten daraus hervor, dass die Privatindustrie ihre leitenden Kräfte mit Vorliebe aus der Zahl der höheren Beamten der Eisenbahnverwaltung nimmt. Dafür lassen sich Hunderte von Beispielen anführen. Die technischen Beamten sind dazu bestimmt, auch bei der Technik zu bleiben; sie leisten dabei mehr, als wenn sie zur Verwaltung überspringen, die sie von vornherein nicht kennen.

Ueber die Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb auf der Wannseebahn sprach sich der Minister ungünstig aus. „Die Kosten betragen das Doppelte, und es haben sich verschiedene Uebelstände herausgestellt. Die Züge waren nicht so zuverlässig, wie wir es wünschen müssen; die Stromleitungen versagten, und es fand auch Kurzschluss statt. Wir sind daher zu der Ueberzeugung gekommen, dass der elektrische Betrieb sich dort nicht zur Einführung eignet. Auf der Strecke Gross-Lichterfelde-Ost soll er dagegen in Verbindung mit einer Gesellschaft eingeführt werden, und zwar für alle Züge. Wir setzen voraus, dass das Ergebniss auch in finanzieller Beziehung günstiger sein wird. Wir haben uns auch an den Versuchen betheiligt, die von der Militärbahn mit dem elektrischen Schnellzuge veranstaltet worden sind. Diese Versuche sind möglich gewesen durch die grosse Opferfreudigkeit einzelner grosser Bankinstitute. Die dortigen Erfahrungen sind von dem grössten Interesse. Die Schnelligkeit der Züge ist auf 160 km in der Stunde erhöht worden, ohne dass die Betriebssicherheit darunter litt. Ob aber diese Schnelligkeit auf unsere Niveaubahnen ausgedehnt werden könne, ist eine andere Frage, wie auch die, ob die Einrichtung finanziell durchführbar ist. Die Versuche auf der Militärbahn werden im Frühjahr von neuem aufgenommen werden. Ich habe mich bereit erklärt, einen stärkeren Oberbau dazu herzugeben. Wir haben das dringende Interesse, festzustellen, ob es möglich sei, auf diesem Oberbau mit stärkeren Lokomotiven auch auf den Niveaubahnen zu fahren. Wir müssen das Ergebniss dieser Versuche abwarten. Was die Einrichtung der D-Wagen zu ihrem bequemeren Verlassen betrifft, so sind die neuen Wagen besser ausgerüstet worden als bisher. Schon jetzt bestehen Einrichtungen, um bei Unfällen wirksame Abhilfe zu schaffen bezüglich der Wegräumung und Hebung der Wagen. Ich habe angeordnet, dass je ein besonderer Wagen auf 75 Stationen bereit steht mit Lagerstätten für Verwundete, mit Verbands- und Operationstischen usw. Es ist daher zu hoffen, dass diese Einrichtung segensreich wirken wird. Auch bezüglich der elektrischen Beleuchtung sind neue Versuche gemacht worden, die das Ergebniss erhoffen lassen, dass sie für die allgemeine Einführung geeignet sein wird. Ein System, bei dem auf die Lokomotive ein Dynamo gesetzt wird, hat Aussicht auf Einführung. Es wird dann eine Deckenbeleuchtung geben, damit die Reisenden sich Nachts beim Lesen nicht die Augen verderben. Auch finanziell scheint dies System zu befriedigen. Mit der elektrischen Streckenblockung sind wir weiter vorgegangen als irgend ein anderer Staat. Ende 1899 hatten wir auf 5 400 km Streckenblockung, seitdem sind weitere 600 km hinzugekommen. Es ist aber auch das System selber in neuerer Zeit verschiedenen Verbesserungen unterworfen worden, die dahin gehen, ein etwaiges Versehen oder Vergessen des betreffenden Blockwärters unschädlich zu machen und zweitens eine selbstthätige Betheiligung des Zuges an der Signalisirung herbeizuführen. Auch in dieser Beziehung sind wir auf der Höhe der Technik. Zur Zeit ist ein besonderer Ausschuss niedergesetzt, der ausschliesslich sich mit diesen technischen Neuerungen und Erfindungen zu beschäftigen hat, und dem auch die Erfindungen zugehen, die von Laien gemacht werden. Dieser letzteren Zahl ist Legion, aber es ist immerhin nicht unmöglich, dass ein blindes Huhn ein Korn findet."

Nach dem Minister sprach der Abg. Gamp (Reichsp.). Er trat für die bestehende Verwendung von Assessoren und für die Schaffung einer besseren Laufbahn für die mittleren Techniker in der Eisenbahnverwaltung ein, denen der niedere Betriebsdienst und die Bahnunterhaltung überlassen bleiben müsse. Der Abgeordnete ging dann auf eine Reihe einzelner Tarif- und Finanzfragen ein und wandte sich gegen die im hessischen Landtag laut gewordenen Stimmen. „Die guten Hessen wollen nicht nur die Millionen, die sie von uns bekommen, sondern noch ihre ganzen Kleinbahnen auf unsere Kosten ausbauen. Das ist doch etwas zu viel. Da sagt man uns noch nach, wir wollten nur einen Fischzug machen und auch die süddeutschen Brüder in unser Netz bekommen. Wir danken für eine Betriebsgemeinschaft mit den süddeutschen Staaten, bei denen wir die Opfer zu bringen hätten. Ich will gewiss für nationale Zwecke Opfer bringen, aber dann soll man das anerkennen und uns nicht solche Motive nachsagen."

Ihm erwiderte Minister v. Thielen, man dürfe die Aeusserungen einzelner Mitglieder der hessischen Kammer nicht zu tragisch nehmen. „Die hessische Regierung hat in loyalster Weise mit uns verkehrt und auch die grossen Vortheile, die die Betriebsgemeinschaft für Hessen gebracht hat, namentlich in finanzieller Beziehung, durchaus nicht unterschätzt. Die Klagen beziehen sich nur auf einzelne Kleinbahnen, die wir gar nicht ausführen können, wenn wir preussische Landestheile nicht ungleich behandeln wollen. Die Klagen über die grossen Defraudationen mit den Rückfahrkarten haben sich als unberechtigt herausgestellt. Wir denken für jetzt nicht daran, da kann sich Herr Gamp beruhigen, aus dieser Maassregel noch eine andere herzuleiten und die einfachen Preise auf die Hälfte der Rückfahrpreise zu ermässigen."

Abg. Dr. Wiemer (freis. Vlksp.) brachte noch weitere Wünsche nach Verbilligung des Personentarifes vor und beklagte besonders die Aufhebung der Sonder- und Sonntagskarten; er bedauerte ferner, dass auch der jetzige Finanzminister in der Frage der Tarifreformen den Bahnen seines Amtsvorgängers folgen zu wollen scheine. Es sei zu wünschen, dass er auf das Eisenbahnwesen nicht denselben Einfluss ausübe wie Herr v. Miquel. Als Schlussredner des Tages vertheidigte der kons. Abg. v. Erffa die Tarifmaassnahmen der Regierung. Er erwähnte, dass in seiner Heimath sich in der Textilindustrie eine lebhafte Besserung bemerkbar mache; namentlich seit der Amerikareise des Prinzen Heinrich hätten sich die Aufträge stark gemehrt. Einen Reservefonds will Redner beim Finanzministerium, nicht beim Eisenbahnministerium, begründet haben, denn die ganzen Staatsfinanzen beruhen auf den schwankenden Eisenbahneinnahmen. Gegenüber den Ausführungen des Abg. Macco verwies Redner auf die hohen wirthschaftlichen Wohlthaten des Staatsbahnwesens. „Glauben Sie, dass, wenn wir das Staatsbahnsystem nicht hätten, die

Eisenbahnen in Ostpreussen sich um 22 % vermehrt hätten?" Schliesslich mahnte Redner die Regierung zur Vorsicht beim Abschluss von Betriebsgemeinschaften. „Wir haben keine Veranlassung, für andere deutsche Staaten die Kastanien aus dem Feuer zu holen. Es ist durchaus nicht nöthig, dass wir andere Staaten aus ihrem Betriebselend befreien. Meine Freunde haben das grösste Vertrauen zur heutigen Spitze der Eisenbahnverwaltung und zum gesammten Ministerium; ich möchte den Minister bitten, in seiner Verwaltung so fortzufahren, wie er es bis jetzt so glorreich gethan hat." Damit schloss die Mittwochssitzung. Ueber die Fortsetzung werden wir in nächster Nummer berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Uebereinkommen der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in Bezug auf gegenseitige Mittheilung wichtigerer Tarifmaassnahmen.** Die „Pfälzische Rundschau" veröffentlicht einen Erlass des bayerischen Staatsministeriums an die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen folgenden Inhalts:

„Die Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden sowie das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen sind übereingekommen, von allen wichtigeren Tarifmaassnahmen allgemeiner Art im Personen-, Güter- und Thierverkehre, die auf den eigenen Staatseisenbahnen bezw. den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangen und deren Tragweite die wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen anderer betheiligter Bundesgebiete in erheblicher Weise mitberühren können, vor der Durchführung thunlichst zeitig einander Mittheilung zu machen. Indem dieses der königlichen Generaldirektion zur Kenntnissnahme und Beachtung eröffnet wird, folgt zugleich gegen Wiedereinsendung ein Schreiben des königlich sächsischen Finanzministeriums vom 11. März sammt Beilage mit dem Auftrage, zu der Anregung dieses Ministeriums, ob es nicht angezeigt sein möchte, den fortgesetzten Tarifermässigungen, wie sie seit Jahren von der ständigen Tarifkommission vorgeschlagen zu werden pflegen, einigermaassen Einhalt zu thun, sich berichtlich zu äussern."

Gleichzeitig veröffentlicht dasselbe Blatt das in jenem Erlass angezogene Schreiben des sächsischen Finanzministers an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 11. März, das wir gleichfalls nachstehend mittheilen.

„Ew. Excellenz beehrt sich das unterzeichnete Finanzministerium für die in dem Schreiben vom 13. Februar d. J. ausgesprochene Bereitwilligkeit, von allen wichtigeren Tarifmaassnahmen allgemeiner Art im Personen-, Güter- und Thierverkehr, die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen und deren Tragweite die wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen Sachsens in erheblicher Weise mit berühren könnte, v o r der Durchführung hierher thunlichst zeitig Mittheilung zu machen, ganz ergebenst zu danken, und dagegen die Zusicherung anzufügen, dass im umgekehrten Fall entsprechend Mittheilung auch von hier aus erfolgen wird. Das Finanzministerium benutzt hierbei die Gelegenheit zu der Anregung, ob es nicht angezeigt sein möchte, den fortgesetzten Tarifermässigungen, wie sie von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen, zumal durch Abänderungen der Tarifvorschriften und der Klassifikation des gemeinsamen deutschen Gütertarifes, Theil I, seit Jahren vorgeschlagen zu werden pflegen, in etwas Einhalt zu thun.

Das in den letzten Jahren bei allen deutschen Eisenbahnen eingetretene und andauernde Anschwellen der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und der vornehmlich hierdurch bedingte Rückgang der Eisenbahnüberschüsse, der vielfach die Einzelregierung zwingt, die Ausfälle des Eisenbahnbetriebes durch vermehrte Steuern zu decken, lässt es doch auch äusserst fraglich erscheinen, ob die in einem Theil der Tagespresse vertretene und zumal im Schooss der Tarifkommission tief eingewurzelte Anschauung, dass eine irgend eingreifende Abänderung der Eisenbahntarife sich nur in der Richtung der Herabsetzung der Tarife bewegen könne und dürfe, grundsätzlich noch als richtig anerkannt werden kann. Vielmehr gewinnt jetzt in weiten Kreisen der Bevölkerung die Ueberzeugung mehr und mehr an Boden, dass es weiterhin nicht gerechtfertigt ist, die Vortheile des Eisenbahnbetriebes den Interessenten gegen eine nicht allenthalben als genügend anzusehende Gegenleistung zu Theil werden zu lassen, und dass sonach eher auf Frachterhöhungen, als auf Frachtermässigungen zu kommen ist. Gestützt wird diese Ueberzeugung noch einmal durch die bekannte Thatsache, dass Tarifermässigungen einem grösseren Kreise von Interessenten infolge Verschiebung der Absatzverhältnisse sehr häufig auch empfindliche — wenn schon von den Betroffenen nicht immer von vornherein erkannte — Nachtheile bringen, und sodann dadurch, dass allgemeine Detarifirungen, weil auch dem Ausland zu Gute kommend, bis zu einem gewissen Grade den jetzt für grosse Produktionsgruppen als nöthig anerkannten Zollschutz illusorisch zu machen geeignet sind.

Wenn demgegenüber die Mehrheit der ständigen Tarifkommission — anscheinend auch unter dem Einfluss der beigeordneten Verkehrsinteressenten — unter Ausserachtlassung der veränderten Sachlage, noch immer an dem Schlagwort von der ‚sinkenden Tendenz der Tarife' festhaltend, fort und fort auf Tarifherabsetzungen hindrängt, so wird dabei insbesondere auch übersehen, dass nicht nur, wie angedeutet, der Werth der Transportleistungen wegen der Zunahme der Betriebskosten gestiegen ist, sondern auch, dass infolge des andauernden Sinkens des Geldwerthes eine fortgesetzte Frachtermässigung allein schon dann vorliegt, wenn die Frachten ziffernmässig unverändert bleiben. Gewiss wird der grösste Theil des starken Rückganges des Frachtvertrages für das Tonnenkilometer, der sich von 1895 bis 1900 in Preussen auf 0,25 ₰, in Sachsen auf 0,22 ₰ gestellt hat, auf die in diesem Zeitraum bewilligten Ausnahmetarifirungen zurückzuführen sein, ein bedeutender Einfluss wird aber doch auch dem durch die Haltung der Tarifkommission verursachten anhaltenden Abbröckeln der Tarife zugeschrieben werden müssen. Die Meinung des unterzeichneten Finanzministeriums geht selbstverständlich nicht dahin, dass künftig der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen ausschliesslich in den Vordergrund zu stellen und dass etwa von jeder Tarifermässigung abzusehen wäre. Wo ein dringendes wirthschaftliches Bedürfniss nachgewiesen ist, ohne dass gleichzeitig erhebliche Schädigungen berechtigter Interessen zu befürchten sind, oder wenn mit Sicherheit auf entsprechende, durch Mehrkosten des Betriebes nicht aufgewogene Vermehrung des Verkehrs gerechnet werden kann, wird die sächsische Regierung auch künftig etwaigen Ermässigungen gern zustimmen. Es wird aber doch nach diesseitiger Meinung künftig mehr als bisher der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen berücksichtigt und bei jedem Detarifirungsantrage auf das eingehendste geprüft werden müssen, ob die vorbezeichneten Voraussetzungen thatsächlich vorhanden sind.

Jedenfalls wird von Detarifirungen lediglich aus formalen, tariftechnischen Gründen, wie sie thatsächlich ziemlich häufig vorgekommen sind, künftig nach Möglichkeit abgesehen werden, und es möchte mit der gegenwärtig durch nichts gerechtfertigten Praxis gebrochen werden, dass in Zweifelsfällen — z. B. wenn zwei verschieden tarifirende Artikel vom Bahnpersonal nicht wohl unterschieden werden können und in eine Klasse eingereiht werden müssen — die Entscheidung grundsätzlich stets in der Richtung der Tarifermässigungen getroffen wird.

In der Generalkonferenz oder in der nachfolgenden schriftlichen Abstimmung gegen durchberathene und vielleicht mit grosser Mehrheit angenommene Beschlüsse anzukämpfen, ist erfahrungsgemäss meist vergeblich. Es werden vielmehr nennenswerthe Erfolge in der gewünschten Richtung nur zu erzielen sein, wenn die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen — und zwar möglichst die aller Kommissionsmitglieder — Anweisung erhalten, von vornherein und schon bei den Vorberathungen der veränderten wirthschaftlichen Lage der Eisenbahnverwaltungen mehr als bisher Rechnung zu tragen und Detarifirungen nur ausnahmsweise und nur unter obigen Voraussetzungen zu empfehlen.

Das unterzeichnete Finanzministerium hat selbstverständlich die ihm unterstellte Eisenbahnverwaltung bereits in diesem Sinne mit Anweisung versehen. Es möchte aber auch der Erwägung Ew. Excellenz anheimstellen, ob nicht die jenseitigen Vertreter in gleicher Weise beauftragt werden könnten. Für eine gefällige Mittheilung der Entschliessung Ew. Excellenz würde das Finanzministerium besonders dankbar sein. Das gleiche Ersuchen richtet das Finanzministerium an die Regierungen zu München, Stuttgart, Karlsruhe, Oldenburg und Schwerin und benutzt mit Vergnügen auch diesen Anlass, Ew. Excellenz die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern."

— **Von der Geschäftsanweisung für das königl. Abnahmeamt zu Essen a/Ruhr** ist eine neue Ausgabe erschienen und in Nr. 16 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlicht. Sie weist dem der Eisenbahndirektion zu Essen angegliederten Abnahmeamte als Wirkungskreis die in den Direktionsbezirken Essen, Elber-

feld und Münster belegenen Werke, ferner die westlich von Löhne und nördlich von Köln sowie im Wurmgebiete bei Aachen belegenen Werke zu. Innerhalb dieses Bereiches liegt dem Abnahmeamte ob: die Ueberwachung der Anfertigung, die Güteprüfung und die Abnahme der Oberbau- und der wichtigeren Bau- und Werkstattsmaterialien sowie der Materialien zum Bau von Betriebsmitteln und für bauliche und maschinelle Anlagen, soweit sie aus Metallen hergestellt werden, ferner die Bauüberwachung und Abnahme von Betriebsmitteln und von Theilen zusammengesetzter Eisenkonstruktionen, soweit letzteres die bauende Dienststelle nicht selbst besorgt. Ausserdem hat das Abnahmeamt die Güteprüfungsergebnisse zu sammeln, die neuesten Erscheinungen und Fortschritte der Eisenindustrie und die Leistungsfähigkeit der Werke zu beobachten und seine so gewonnenen Wahrnehmungen und Erfahrungen für die Eisenbahnverwaltung nutzbar zu machen. Zu diesen Zwecken ist ihm die erforderliche Anzahl höherer und mittlerer technischer Beamten zugewiesen und namentlich auch eine Zahl höherer Beamten (Eisenbahnbauinspektoren) für die Bauüberwachung der Betriebsmittel und grösseren Eisenkonstruktionen. Für die Zuweisung und Erledigung der hiernach dem Abnahmeamte und seinen Beamten zufallenden Geschäfte sind bestimmte Muster vorgeschrieben. Im übrigen haben die Abnahmebeamten über die Ergebnisse der von ihnen vorgenommenen Güteproben, nach Werken und Materialien getrennt, monatliche Nachweisungen zu führen und zum 5. des folgenden Monats dem Abnahmeamte einzureichen. Während früher der gesammte Inhalt dieser Nachweisungen in die Güteprüfungsbücher eingetragen wurde, lässt das Abnahmeamt forthin nur die von ihm ermittelten monatlichen Durchschnittsergebnisse in diese nach Materialien und Werken getrennt zu führenden Bücher eintragen. Wo auf kleineren Werken die Einrichtungen für die Güteprüfungen nicht vorhanden sind, hat der Abnahmebeamte um Vornahme der letzteren die nächste Werkstätteninspektion zu ersuchen. Die Kontrolproben, welche zur Prüfung der Zerreissmaschine oder zur Behebung von Zweifeln erforderlich erscheinen, werden auf Veranlassung des Amtsvorstandes von einer königlichen Eisenbahnwerkstatt oder in der königlich technischen Versuchsanstalt zu Charlottenburg vorgenommen. Die Güteproben und die bedingungsmässig gefundenen Materialien werden mit dem Stempel K. P. A. gekennzeichnet. Die Stempelung ist unter der persönlichen Aufsicht und Verantwortung des Abnahmebeamten vorzunehmen.

— **Pfälzische Bahnen.** In der bayerischen Abgeordnetenkammer kam nach einem Telegramm des Wolf'schen Büros am 9. d. Mts. die Frage der Zukunft der pfälzischen Eisenbahnen gelegentlich der Etatsberathung zur Sprache. Hierbei erklärte der Staatsminister Graf v. Crailsheim unter anderem: „Die Auffassung eines Vorredners, dass die pfälzischen Bahnen von einem übermächtigen Gegner umgeben seien, kann ich nicht theilen. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat sich vielmehr der bayerischen Staatsbahnverwaltung sowie der Verwaltung der pfälzischen Bahnen gegenüber stets nicht als Gegner, sondern als Freund bewiesen. Richtig ist, dass der Pfalz durch Wettbewerbsmaassnahmen ein grosser Theil des Verkehres entzogen werden könnte. Es ist aber nie der Versuch dazu gemacht worden.“ Sodann erörterte der Minister die Bedingungen, unter welchen die pfälzischen Bahnen im Jahre 1905 vom Staate übernommen werden könnten, und fuhr fort: „Ich möchte aber von dieser Stelle aus erklären, dass an eine Angliederung der pfälzischen Bahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft oder an die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nicht gedacht werden kann, und dass alle hierauf bezüglichen Bestrebungen völlig aussichtslos sind.“ Der Minister schloss mit den Worten: „Wir wollen mit dem Erwerb der pfälzischen Bahnen für den Staat kein Geschäft machen, sondern betrachten ihn nur als eine Maassnahme im wirthschaftlichen Interesse der Pfalz.“

— **In Sachen des Staffeltarifes für Stückgüter** geht uns aus Speditörkreisen ein Schreiben zu, welches uns die Thatsache bestätigt, dass auch in Speditörkreisen die Stimmen über die Frage „ob Staffeltarif, ob Sammelladungsverkehr?“ keineswegs einig sind. Ohne auf die von unserem Gewährsmann berührten geschäftlichen Einzelheiten einzugehen, möchten wir nur hervorheben, dass er auch von seinem eigenen Standpunkte als Speditör den wirthschaftlichen Werth der Staffeltarife rückhaltlos anerkennt und sein Urtheil in folgenden Worten zusammenfasst:

„Auf Grund meiner Erfahrungen wollte ich Ihnen daher erklärt haben, dass die Vortheile des Sammelladungsverkehres nur einer kleinen Interessentengruppen zu Gute kommen und dass es von mir in meiner jetzigen Lage — und ich habe viele Leidensgefährten — als eine wahre Erlösung für die wirthschaftlich Schwächeren angesehen werden muss, dass sie unter den Staffeltarifen wenigstens in etwas den Schutz des Staates geniessen.“

— **Wittwen- und Waisenunterstützungskasse des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins.** Die Mitgliederversammlung fand am 6. d. Mts. in Aschaffenburg statt. Gemäss den Bestimmungen des Reichsgesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 untersteht genannte Kasse seit 1. Januar d. J. als Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit mit dem Sitze in München der Aufsicht der Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern. Der Rechenschaftsbericht des Vorstandes und der Geschäftsbericht des Aufsichtsraths geben ein erfreuliches Bild der Weiterentwickelung der Kasse. Der Vermögensstand am 31. Dezember 1901 betrug 867 004 ℳ gegen 743 699 ℳ Ende 1900. Am 1. d. Mts. bezifferte sich das Vermögen auf 918 372 ℳ und dürfte bis zur nächsten Mitgliederversammlung über 1 000 000 ℳ erreichen, gewiss ein erfreulicher Ausblick. Dem Kassenführer und dem Vorstande wurde Entlastung ertheilt. Infolge der günstigen Vermögenslage der Kasse war auch in diesem Jahre der Vorstand in der Lage, eine Dividendenerhöhung der einmaligen Versicherung von 6 % auf 7 % vorzuschlagen, und zwar in Form der Erhöhung der Versicherungssumme nach fünfjähriger Mitgliedschaft für jedes weitere vollendete Jahr um 1 % bis zum Höchstprozentsatze von 7 %. Die Hinterbliebenen der Versicherten werden daher ausser dem Versicherungskapital zu rund 3 800 000 ℳ als Dividende 266 000 ℳ ausbezahlt erhalten. Die von der Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde verlangten Satzungsänderungen wurden einstimmig genehmigt, um den Erfordernissen des obengenannten Reichsgesetzes sowie des Handelsgesetzbuches zu entsprechen. Diese Satzungsänderungen berührten nur die Verwaltungsnormen, insbesondere die Bestimmungen über die Wahl des Vorstandes und Aufsichtsraths, Rechte der Mitgliederversammlung, Vertretungsbefugniss des Vorstandes und die Bestimmungen über die Vermögensanlage, welch' letztere bisher in der Geschäftsordnung festgelegt waren. Die Mitglieder der Kasse besitzen nunmehr nach den neuen Satzungen die Rechte eines Versicherten eines Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit. Unter Anerkennung der Thätigkeit des Vorstandes wurde die Versammlung geschlossen.

Oesterreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im März d. J. nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 085 884	— 667 571
Südbahngesellschaft	8 345 304	— 19 138
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 308 581	— 82 623
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	1 831 750	+ 10 520
Elbethalbahn	1 025 943	— 95 872
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	602 685	— 14 831
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	1 132 396	— 10 957
Teplitz-Reichenberg	152 411	+ 23 094
Buschtêhrader Bahn Lit. A . . .	548 848	— 18 900
„ „ „ B . . .	938 095	— 201 700
Böhmische Nordbahn	786 171	+ 40 012

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich.** Die „Neue Freie Presse“ veröffentlicht das Gespräch eines ihrer Schriftleiter mit dem ehemaligen Präsidenten der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen Freiherrn v. Czedik über die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich. Freiherr v. Czedik, welcher auf die anfangs der 80er Jahre erfolgte Wiederaufnahme der Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich bestimmenden Einfluss genommen hat, spricht sich für die Fortsetzung der Verstaatlichung aus. Das gemischte System bringe ohne Zweifel viele Unzukömmlichkeiten mit sich und man könne für dasselbe nur in der Zeit eines Ueberganges eintreten. Seine dauernde Beibehaltung bedeute zugleich eine solche der Ungleichheit in der Behandlung der verschiedenen Theile des Reiches. Setze man die Verstaatlichung nicht fort, so gerathe man in denselben Fehler, in welchen die privaten Eisenbahnunternehmungen den Staat gedrängt haben, indem sie nur die einträglichen Linien selbst gebaut, alle schwierigen und weniger einträglichen Bahnen, so z. B. im Karstgebiete, am Brenner und am Semmering, die Arlbergbahn und die galizischen Transversalbahnen dem Staate überlassen haben. Bleibe

man bei dem gemischten System, so werde der Staat immer nur die schlechten Bahnen selbst verwalten, die guten werden in den Händen der Privaten bleiben. Die grossen volkswirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen sollen aber nicht zersplittert bei einzelnen Privatbahnen ausgeübt, sondern müssen im grossen Stil vom Staate in Angriff genommen werden. Baron Czedik findet es angezeigt, die Linien der Nordwestbahn, Staatseisenbahngesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verstaatlichen. Die Südbahn, die gewiss grosse Verdienste um die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich habe und in finanzielle Schwierigkeiten gerathen sei, sei mit Recht in das jetzige Programm der Verstaatlichung nicht einbezogen worden. Es habe zwar ein früherer Handelsminister das Wagniss unternommen, die Südbahn in das Verstaatlichungsprogramm aufzunehmen. Mit glücklicherer Hand hätten aber die neuesten Eisenbahnpolitiker diese Bahn derzeit aus dem Kreise der Verstaatlichungspläne ausgeschaltet.

Die Entscheidung darüber, welche Bahnen man zuerst verstaatlichen solle, sei eigentlich eine Empfindungssache. Bei der erstmaligen Wiederaufnahme der Verstaatlichung habe man nicht geglaubt, dass eine bestimmte Reihenfolge einzuhalten sei, sondern habe jene Bahnen erworben, bei denen eine Einlösung vom Standpunkte des Interesses des Staates möglich war. Im Jahre 1884 sei ein gewaltiger Theil des österreichischen Schienennetzes auf einmal verstaatlicht worden. Auf Grund der damals gemachten Erfahrungen möchte Baron Czedik die Wiederholung einer solchen gleichzeitigen Verstaatlichung mehrerer grossen Bahnen nicht empfehlen. Er glaube, dass man in Zwischenräumen von einem oder zwei Jahren an die Verstaatlichung herantreten solle, wenn schon aus keinem anderen Grunde, so aus Personalrücksichten, weil die Aufnahme eines neuen Beamtenkörpers immer mit grossen Schwierigkeiten verbunden sei, die sich erst nach und nach ausgleichen. Es sollte also zwischen der Verstaatlichung jeder einzelnen dieser Bahnen ein Zwischenraum von einem oder zwei Jahren eingehalten werden. Vielleicht würde es sich empfehlen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1904 und von den beiden anderen Bahnen die eine vorher, die andere später eingelöst werde.

Die Frage der finanziellen Belastung ist nach Ansicht des Baron Czedik nicht so schwer zu lösen, als man sich dies vielleicht vorstelle. Bei der Verstaatlichung der Elisabeth- und der Franz Josefbahn seien die Aktionäre durchaus nicht ungünstig behandelt worden. Man habe damals den Privatbahnen kleine Zugeständnisse gemacht, und wenn man heute denselben Vorgang beobachtet, so werden diese Konzessionen gering sein können im Verhältniss zu den grossen nationalökonomischen Vortheilen der Verstaatlichung. Ein höchst lehrreiches Beispiel biete die Verstaatlichung der Karl Ludwigbahn. Bei ihrer Verstaatlichung seien den Aktionären die bis dahin gezahlten 10 fl. (210 fl. Kapital) als Rente zugestanden worden, jedoch nur für 10 Jahre. Gerade die letzten Tage haben den praktischen Nutzen einer solchen Bestimmung gezeigt. Der Staat werde durch die Konvertirung, die er vornehme, eine Ersparniss von 630 000 Kr. erzielen. Die finanziellen Vortheile, die man einer Privatbahn bei der Verstaatlichung bietet, brauchen, wie man aus diesem Beispiele sehe, oft nur für einen kurzen Zeitraum gewährt zu werden. Der Finanzminister dürfe hierbei nicht vergessen, dass er nicht nur für den Augenblick, sondern auch für die Zukunft vorzusorgen habe. Wenn man die finanzielle Tragweite der Verstaatlichung richtig beurtheilen wolle, so müsse man die 10 Jahre als ganzen Zeitabschnitt berücksichtigen; in ihm habe der Staat mehr eingenommen, als veranschlagt war. Man dürfe daher nicht in kurzsichtiger Weise nur ein einzelnes Jahr herausgreifen und sich bei derartigen grossen Fragen nicht an den Augenblick klammern, da die Vortheile der Verstaatlichung nicht sofort, sondern erst in Zukunft geerntet werden können. Mit der Taktik kleiner Zugeständnisse an die Bahnen könne das grosse Ziel mit einem für den Staat günstigen, wenn auch erst später in die Erscheinung tretenden Erfolge erreicht werden.

Grosse Bedenken werden, wie Baron Czedik bemerkt, hinsichtlich der Frage der Tarife geäussert. Man fürchte, dass es nicht möglich sein werde, die Tarife der Staatsbahnen zu erhöhen, dass daher die Tarife der zu verstaatlichenden Privatbahnen nach ihrer Uebernahme ermässigt werden müssen und sich daher ein Ausfall ergeben könnte. Die Behauptung, dass die Staatsverwaltung nicht in der Lage sei, Tariferhöhungen durchzuführen, widerspricht nach Ansicht des Baron Czedik den bisherigen Erfahrungen. So sei im Personenverkehr der Kreuzer-Zonentarif bald fallen gelassen worden und seien die Personentarife wiederholt erhöht. Hierbei habe die Regierung keinen Widerstand gefunden. Als nach dem Rücktritt des Ministers Baross die Gefahr eines heftigen Wettbewerbs mit Ungarn geschwunden war, habe die Staatsverwaltung die ermässigten Tarife der Staatsbahnen wieder erhöht. Baron Czedik erinnere sich nicht, dass sich dagegen ein stärkerer Widerspruch erhoben hätte. Gewiss sollen Tariferhöhungen nur dann vorgenommen werden, wenn eine unbedingte Nothwendigkeit dafür bestehe. Allein es widerspreche den Grundsätzen einer rationellen Gebahrung, seine Ausgaben zu erhöhen und die Einnahmen zu verringern. Welcher Kaufmann werde ein solches Vorgehen beobachten? Könne man aber dem Staate zumuthen, einen Standpunkt zu verlassen, den jeder vernünftige Private als selbstverständlich bezeichnen wird? Was zu Beginn des Staatsbahnbetriebes zu seiner Einführung in die Oeffentlichkeit (in Bezug auf billige Tarife) vielleicht nöthig war, sei es heute gewiss nicht mehr. Es liege daher kein Grund vor, die Tarife bei den zu verstaatlichenden Bahnen zu ermässigen, so lange man über die weitere Entwickelung der Einnahmen noch kein sicheres Urtheil habe. Baron Czedik empfehle, in die Verstaatlichungsvorlagen eine Bestimmung aufzunehmen, durch welche die Regierung es sich vorbehält, Tarifermässigungen (auf das Ausmaass der Steuertarife) erst nach Maassgabe des finanziellen Erträgnisses vorzunehmen. Es könnte eine Uebergangszeit von einigen Jahren festgesetzt werden, innerhalb deren keine Aenderung der Tarife der Privatbahnen zu erfolgen hätte. Wenn das Abgeordnetenhaus auf eine solche Uebergangszeit nicht eingehe, werde einfach das Verstaatlichungsgesetz nicht zustande kommen. Um jeden Preis verstaatlichen müsse man ja nicht. Eine solche gesetzliche Verfügung wäre nach dem Vorschlage Czedik's nur eine Art Sicherheitsmittel, im Falle man befürchten würde, dass die verstaatlichten Privatbahnen bei einer Gleichstellung der Tarife mit jenen der Staatsbahnen in der ersten Zeit im Ertrage wesentlich zurückgehen würden.

— **Die Bilanz der Aussig-Teplitzer Bahn.** Der Reingewinn beider Netze (altes Netz und Lokalbahn Teplitz-Reichenberg) beträgt für das Jahr 1901: 4 429 529 Kr. und bleibt um 613 432 Kr. hinter dem Vorjahre zurück.

Die Betriebsergebnisse des Hauptbahnnetzes für das Jahr 1901 weisen gegenüber dem Vorjahre eine erhebliche Zunahme des Personen- und Güterverkehres aus, welche bei der Zahl der beförderten Personen 8,7 % und bei der Menge der beförderten Güter 5,9 % beträgt. Bei einem Vergleiche mit dem Jahre 1900 ist zu beachten, dass dieses infolge des zweimonatlichen Kohlenarbeiterausstands kein normales Betriebsjahr war und sich im Jahre 1900 gegen das Jahr 1899 ein Frachtenausfall von 315 000 t ergeben hatte. Dieser Frachtenausfall ist im Jahre 1901 nicht nur voll hereingebracht worden, sondern es ergibt sich gegen das Jahr 1899 noch eine Mehrfracht von 235 000 t. Der Kohlenverkehr war 1901 um 432 000 t grösser als 1900 und um 124 000 t grösser als im Jahre 1899. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des alten Netzes betrugen im Jahre 1901: 16 160 000 Kronen. Im Vergleiche mit dem Jahre 1900 ergibt sich eine Steigerung von 1 390 000 Kr. Die reinen Betriebsausgaben des alten Netzes betrugen im Jahre 1901: 5 800 000 Kr., daher um 605 000 Kr. mehr wie 1900. Diese Mehrausgabe ist nicht nur eine Folge der erhöhten Transportleistungen, sondern wurde auch verursacht durch eine wesentliche Vertheuerung der Zugförderungskohle. Einen wesentlichen Antheil an der Steigerung der Ausgaben hatten nach wie vor auch die Erhöhungen der Bezüge des Personals und die durch die Gewährung längerer Ruhezeiten im Betriebsdienste nothwendig gewordene Personalvermehrung. Die Mehrkosten für die Erhaltung der Transportmittel sind durch die grossen Ausbesserungen veranlasst worden, die wegen der gesteigerten Inanspruchnahme der Fahrbetriebsmittel vorgenommen werden mussten. Der Betriebskoeffizient des alten Netzes beziffert sich im Jahre 1901 auf 35,91 gegen 35,20 % in 1900. Die gesammten zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben des alten Netzes betrugen 1901: 2 520 000 Kronen, das ist um 330 000 Kr. weniger als im Jahre 1900; der Prioritätendienst erforderte 1 260 000 Kr., um 36 000 Kr. mehr als 1900. Für die Linien des alten Netzes ergibt sich somit aus dem Betriebe des Jahres 1901 ein Ueberschuss von 6 569 655 Kr., das ist um 1 083 732 Kr. mehr als im Vorjahre.

Das Betriebsergebniss der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg kommt zum ersten Male zur Veröffentlichung. Bei einem Vergleiche mit dem Vorjahre ist jedoch zu beachten, dass die letzte Theilstrecke Niemes-Reichenberg (46 km) erst am 27. September 1900 dem Verkehre übergeben wurde und bis dahin nur die 105 km lange Theilstrecke Teplitz-Niemes im Betriebe stand. Sind auch die bisherigen Betriebsergebnisse weniger befriedigend, so ist doch eine stetige Verkehrszunahme wahrnehmbar. Die Roheinnahmen der Lokalbahn betrugen 2 118 333 Kr., daher gegen 1900 um 633 416 Kr. mehr, die Betriebsausgaben beziffern sich mit 2 122 262 Kr., das ist um 684 062 Kr. mehr als im Jahre 1900. Diese Mehrkosten sind vor allem mit dem Zuwachs der Strecke Niemes-Reichenberg sowie mit der schwierigen Betriebsführung auf dem gebirgigen, steigenden Gelände und mit allgemeinen Momenten zu erklären, durch welche auch die Betriebsausgaben des alten Netzes nachtheilig beeinflusst wurden. Der reine Betriebsabgang im Jahre 1901 beziffert sich sohin mit 3 928 Kr. und der Betriebskoeffizient mit 100,18 %. Die gesammten, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben der

Lokalbahn betrugen 1901: 182 752 Kr., das ist um 49 223 Kr. mehr als 1900; der Prioritätendienst erforderte 1 753 445 Kr., das ist um 551 585 Kr. mehr. Auf der Lokalbahn ergibt sich sonach ein Abgang von 1 940 126 Kr.

Der Betriebskoeffizient des gesammten Netzes stellte sich im Jahre 1901 auf 43,35 %. Werden von den Einnahmen des alten Netzes und der Lokalbahn die Ausgaben des gesammten Netzes in Abzug gebracht, so ergibt sich ein Ueberschuss von 4 629 529 Kronen. Abzüglich des an die Staatsbahnverwaltung abzuführenden Pauschbetrages mit 200 000 Kr. ergibt sich für das Jahr 1901 der oben angegebene Reingewinn von 4 429 529 Kr. Unter Hinzurechnung der Zinsen der Reserveeffekten und mit Rücksicht auf den vom Jahre 1900 zur Verfügung stehenden Gewinnvortrag von 1 130 825 Kr. wird in der Generalversammlung der Antrag gestellt werden, für das Jahr 1901 eine Dividende von 134 Kr. (gegen 150 Kr. in den Vorjahren) zur Auszahlung zu bringen und 712 243 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Billiger Wagenanstrich.** Bei den österreichischen Staatsbahnen wurden bereits vor zwei Jahren Versuche gemacht, gekittete, geschliffene und mit Grundfarbe gestrichene Wagenwände anstatt mit zwei Schleiflacküberzügen und einem Kutschenlacküberzuge mit zwei Anstrichen mit einer grünen Emaillackfarbe zu versehen. Die Aufschriften wurden mit weisser Emaillackfarbe aufgetragen. Die auf diese Art lackirten Wagen besitzen wohl unmittelbar nach Fertigstellung nicht so glänzende Flächen wie Wagen, welche nach dem alten Verfahren lackirt wurden, indessen verschwindet der Unterschied nach kurzer Zeit im Betriebe. Mit Rücksicht auf das gute Aussehen, welches nach diesem neuen Verfahren lackirte Wagen nach zweijähriger Verwendung zeigten, wurde dieses Verfahren im Oktober 1901 in sämmtlichen Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen für alle Personenwagen und Dienstwagen mit Blechverschalung vorläufig mit Ausnahme der Wagen I. und I./II. Klasse eingeführt. Es wurde ferner die weitere Vereinfachung angeordnet, dass ausgenommen bei den Abtheilen I. Klasse auch Beschneidungslinien an den Aussenwänden nicht mehr anzubringen sind.

Mit Rücksicht auf die bisherigen günstigen Erfahrungen wurde in letzterer Zeit dieses Anstrichverfahren auf sämmtliche Wagen mit Blechverschalung ausgedehnt. Die Minderkosten betragen gegenüber dem alten Verfahren für einen Wagen über 100 bis 180 Kr. je nach der Länge des Wagens. Da bei den österreichischen Staatsbahnen im Jahre etwa 1 000 Wagen neu lackirt werden, so ist durch diese Maassnahme bei den Erhaltungskosten der Wagen eine jährliche Ersparniss von weit über 100 000 Kr. zu gewärtigen.

Bei einer im Oktober 1901 erfolgten Lieferungsvergebung von 120 Personenwagen wurde dieses vereinfachte Anstrichverfahren bereits vorgeschrieben, und wurden hierdurch die Anschaffungskosten dieser Wagen um rund 15 000 Kr. verringert.

Die Frage des billigen Anstriches wird bei den österreichischen Staatsbahnen hiermit keineswegs als abgeschlossen betrachtet; es werden in den Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen weitere Versuche eingeleitet werden, unter anderem soll der Anstrich von Wagen mit Blechverschalung ohne Kittung ausgeführt und lediglich nach Reinigen der Bleche auf zweimaligen Bleiweissgrundfarbeanstrich unmittelbar ein zweimaliger Emaillelackfarbenanstrich aufgetragen werden. Wenn diese Art des Anstrichs sich bewährt, werden jedenfalls weitere Ersparnisse erzielt werden.

— **Elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernungen.** Im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hielt kürzlich der Adjunkt der Staatsbahnen L o r e n z einen interessanten Vortrag über elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernung. Der Redner erörterte insbesondere die Frage, wie sich die Vollbahnen zur elektrischen Betriebskraft verhalten. Die Elektrizität hätte hier die Aufgabe, in dichtbevölkerten Ländern die industriellen Mittelpunkte durch einen dichten Schnellverkehr einander näher zu bringen und die in den Wasserkräften brach liegenden nationalen Kraftquellen unter den schon heute gegebenen Verkehrsbedingungen auszunutzen und die kohlenarmen Länder vom Auslande unabhängig zu machen. Wie wichtig diese letztere Frage sei, zeigen die in Italien und Schweden von der Regierung angestellten Erhebungen. Italien brauche für seinen Eisenbahnverkehr jährlich 820 000 t, welche für 20 000 000 L. vom Auslande eingeführt werden müssen. Die Kohleneinfuhr Schwedens bezifferte sich im Jahre 1900 auf 64 000 000 Kr., wovon etwa der zehnte Theil auf die Bahnen entfiel. Italien verfüge aber über Wasserkräfte von schätzungsweise 5 000 000 PS, Schweden über solche von 4 000 000 PS, und jede industriell verwerthete Pferdekraft entspreche einem Kapital von jährlich 100 Kr., welche sonst für Kohle ins Ausland gehen müssten. Oesterreich sei diesen Ländern gegenüber allerdings in der günstigen Lage, eigene Kohlen verbrauchen zu können, wenn sie in den Alpenländern auch weit hergeholt werden müssen. Nichtsdestoweniger eignen sich die österreichischen Alpenbahnen zum mindesten ebenso gut für den elektrischen Betrieb, als die Bahnen Italiens oder Schwedens, wo man gross angelegte Versuche auszuführen im Begriffe steht. Besonders die an Wasserkräften reich gesegnete, 77 km lange Tauernbahn, welche zu 16,7 % im Tunnel liegt, lehre dies durch eine kurze Erwägung. Der mittlere theoretische Kraftbedarf dieser Bahnlinie berechne sich für einen ausnehmend starken Sommerverkehr von 2 Schnell-, 2 Post-, 3 Motor- und 5 Lastzügen in jeder Richtung mit 950 PS, die etwa 1 600 PS im Kraftwerke entsprechen würden. Nach der Ertragsberechnung für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest seien die kilometrischen Betriebsausgaben dieser Strecke mit 15 791 Kr. veranschlagt, wovon nach den Gebahrungsergebnissen des Staatseisenbahnbetriebes 9 % für Brennmaterialien und Wasserförderung aufgehen müssen, was für die ganze Strecke eine Jahresausgabe von 109 350 Kr. erfordern würde. Nehme man die mittlere Belastung mit 1 000 PS an, so würden für die Jahrespferdekraft 109 Kr. entfallen. Die durchschnittlichen Jahrespreise einer elektrischen Pferdekraft betragen aber in Bozen-Meran 100, in Landeck 80, in Jajce etwa 80 Kr. und finden sich in manchen ausländischen Kraftwerken sogar mit 24 bis 50 Kr. berechnet.

— **Brandschaden-Versicherungsverband österreichischer Eisenbahnen.** Im Jahre 1901 wurden 534 Brandschadenfälle aus dem Jahre 1901 und 110 Brandschadenfälle aus früheren Jahren abgerechnet. Zu Lasten des Verbandes ergab sich ein Gesammtschadenbetrag von 573 478 Kr.

Nach den Entstehungsjahren und einzelnen Schadengattungen gesondert fallen von der Schadensumme in runden Zahlen auf Gebäude und Objekte 156 000 Kr., Inventargegenstände 214 000 Kr., Personalmobilien 11 000 Kr., Fahrbetriebsmittel 148 000 Kr., Materialien 23 000 Kr. und Güter 21 000 Kr. Da die noch nicht abgerechneten Brandschadenfälle aus dem Jahre 1901 beiläufig eine Schadensumme von rund 95 000 Kr. ergeben dürften, so fallen auf das Jahr 1901 insgesammt Schäden im Betrage von etwa 588 500 Kr., d. i. um etwa 439 200 Kr. mehr als die im Jahre 1900 erwachsene Gesammtschadenziffer von rund 149 300 Kr.

Der Durchschnittsbetrag der jährlichen Schadensumme aus den ersten 12 Jahren des Bestandes dieses Verbands beträgt rund 255 000 Kr.; es stellt sich somit das Jahr 1901 mit seiner beiläufigen Schadensumme von 588 500 Kr. bisher als das ungünstigste Jahr dar.

Ungarn.

— **Berathung des Staatsbahnetats im Abgeordnetenhause.** Bei der am 5. d. Mts. begonnenen Berathung des Etats der ungarischen Staatsbahnen bat u. a. ein Abgeordneter den Handelsminister, es mögen den Professoren der nichtstaatlichen Mittelschulen auch jene Eisenbahnbegünstigungen eingeräumt werden, welche die staatlichen Professoren geniessen. Der Handelsminister bemerkte hierzu, dass die Freikarten und Fahrkartenbegünstigungen in den letzten Jahren grossen Umfang angenommen haben. Er wollte weder der Presse, noch den Bildungsanstalten gegenüber stiefmütterlich vorgehen, aber etwas müsse zur Einschränkung der Freikarten geschehen, denn es handle sich um wichtige finanzielle Interessen des Staates, und wenn man die Freikarten nicht eindämme, werde bald niemand mehr den Fahrpreis bezahlen. Die Frage sei also unbedingt zu regeln und müssen Grundbestimmungen geschaffen und strengstens durchgeführt werden. Für das laufende Jahr werde er trachten, Mittel und Wege zu finden, um die berechtigten Wünsche der nichtstaatlichen Mittelschulprofessoren zu erfüllen.

Ein anderer Abgeordneter besprach die unter den Angestellten der Staatseisenbahnen entstandene Bewegung. Vor den Abgeordnetenwahlen habe man dieser Bewegung freien Lauf gelassen, nach den Wahlen sei der Semaphor auf „halt“ gestellt worden. In dem Budget seien wohl einzelne Posten enthalten, welche als Echo dieser Bewegung zu betrachten sind. 1 600 Angestellte unterer Klassen rücken in höhere Gehaltsstufen vor; 1 035 neue Arbeitskräfte seien angestellt, aber nur ein kleiner Theil der letzteren zu dem Zwecke, um den Beamten eine Ruhezeit zu ermöglichen.

Im übrigen seien keine Anzeichen vorhanden, ob die berechtigten Wünsche der Eisenbahnbeamten Erhörung finden werden; vielmehr mache es den Eindruck, als ob man die Bewegung künstlich unterdrücken wollte. Die Bewegung sei eine berechtigte. Für die Aufbesserung der Bezüge der Eisenbahnbeamten sei nichts geschehen. Der Dienst der Eisenbahnbeamten sei ein so gefahrvoller, dass nur sehr wenige die Zeit erreichen, in welcher sie auf die volle Pension Anspruch haben. Eine grosse Beschwerde dieser Beamten sei die, dass sie keine Dienstpragmatik haben, welche in Betreff ihrer Vorrückung eine

Gewähr bieten würde. Die ungarischen Eisenbahnbeamten seien schlechter bezahlt als die preussischen und österreichischen Eisenbahnbeamten; überdies sei in Preussen und Oesterreich der staatliche Beitrag zur Pension grösser als in Ungarn. Die in der Denkschrift aufgestellten Forderungen seien nicht übertrieben und sie können erfüllt werden, so z. B. diejenige, dass das Disziplinarverfahren geändert werde. Es sei überhaupt die Zeit gekommen, dass die Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrsangestellten durch ein Gesetz geregelt werden. In Betreff der Bewegung der Eisenbahnbeamten habe man den Amtsvorgänger des Handelsministers offenbar irre geführt. Die Annahme, als gäbe es unter diesen Beamten eine Schicht, welche gewaltthätig vorgehen oder in den Ausstand treten wolle, entspreche nicht den Thatsachen. Der frühere Minister habe eine Verordnung herausgegeben, welche den Eisenbahnbeamten die Verbindung mit der Presse verbiete und eine Uebertretung dieses Verbotes mit der schwersten Strafe, also mit der Entlassung, zu ahnden drohe, wobei der Minister hinzufügte, dass er nöthigenfalls von den Förmlichkeiten des Disziplinarverfahrens absehen werde. Diese Verordnung sei einer Regierung unwürdig, welche Recht, Gesetz und Gerechtigkeit auf ihre Fahne schreibe; sie verstosse gegen die elementarsten Grundsätze der Verfassungsmässigkeit. Der Redner bat schliesslich den Minister, sich über die Bewegung zu unterrichten und die berechtigten Forderungen der Eisenbahnbeamten zu erfüllen.

Auch ein anderer Abgeordneter beklagte die ungünstigen Besoldungsverhältnisse bei den ungarischen Staatsbahnen. Am allerschlechtesten gehe es den Eisenbahnkassirerinnen, welche für den angestrengtesten Dienst, der oft 24 Stunden lang währe, 30—35 fl. erhalten, und die überdies nicht einmal dem Beamtenstande angehören, so dass sie nicht pensionsberechtigt seien. Das Geringste, was man thun könne, wäre die Einbeziehung dieser Kassirerinnen in den Unterbeamtenstand. — Hier wurde die Sitzung abgebrochen, so dass die Antwort der Regierungsvertreter noch aussteht.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Ausweisen im Februar d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Jahres 1901 wie folgt:

Hauptbahnen	im Februar 1902 Kr.	im Februar gegen 1901 Kr.
ungarische Staatsbahnen	13 056 300	—1 316 900
Südbahn (ungar. Netz)	1 069 616	— 62 774
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	122 223	— 21 831
Kaschau-Oderberger (ungar. Linien)	889 330	— 27 335
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn	84 159	— 7 885
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	77 300	— 10 600
Hauptbahnen zusammen	15 298 928	—1 447 324
Vizinalbahnen „	2 312 290	+ 695
insgesammt	17 611 218	—1 446 629

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 37 954 614 Kr., das sind 1 656 227 Kr. weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Uebrige europäische Länder.

— **Die staatsfinanziellen Wirkungen des französischen Eisenbahnsystems.** Auf Grund der beredten, aber bekanntlich höchst anfechtbaren Vertheidigung des französischen Systems durch Professor v. Kauffmann hat selbst Finanzminister v. Miquel einmal im Abgeordnetenhause die Frage aufgeworfen, ob nicht das finanzielle Verhältniss zwischen Staat und Eisenbahnen, die Eisenbahnpolitik, wie sie in Frankreich herrscht, erhebliche Vortheile vor der preussischen habe. Diese Untersuchungen können in dem Augenblick, wo der Eisenbahnetat im preussischen Abgeordnetenhause zur Berathung steht, besonderes Interesse beanspruchen. Die preussischen Staatsbahnen werden in der Gegenwart für die Bedürfnisse des Staatshaushalts stark ausgenutzt und müssen grosse Ueberschüsse liefern; in Frankreich zahlt im Gegentheil der Staat zufolge seiner Zinsgewähr den Eisenbahngesellschaften noch alljährlich bedeutende Summen drauf; aber in einem halben Jahrhundert fallen die Eisenbahnen unentgeltlich an den Staat, während dann in Preussen die Eisenbahnschuld noch nicht getilgt sein wird. Frankreich wirthschaftet also mehr für die Zukunft, Preussen mehr für die Gegenwart mit den Eisenbahnen. Es liegt auf der Hand, dass die Sache nicht nur vom staatsfinanziellen Standpunkt, sondern auch allgemein nationalökonomisch eine grosse Bedeutung hat. Wenn einmal keine Eisenbahnschuld mehr verzinst zu werden braucht, dann können die Eisenbahneinnahmen in ganz anderem Maasse als jetzt zu Verkehrserleichterungen und zur Verbilligung der Tarife verwendet werden, was wieder das gesammte Erwerbsleben eines so glücklich gestellten Landes und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit erhöhen würde. Frankreich würde also dem Anschein nach für lästige Opfer in der Gegenwart in späterer Zukunft einen gewichtigen Vortheil vor Preussen durch seine Eisenbahnpolitik voraus haben. Indess sind diese Dinge sehr schwierig zu schätzen. Wie sehr man dabei mit zweifelhaften Grössen arbeitet und wie bedeutende Meinungsverschiedenheiten herauskommen, zeigt die aus Anlass der jüngsten Parlamentsbeschlüsse über die Verstaatlichung zwischen den bekannten Nationalökonomen und Politikern Leroy-Beaulieu und Camille Pelletan in hervorragenden Pariser Pressorganen und Fachschritten lebhaft fortgesetzte Erörterung. Ersterer ist eifriger Verfechter des Privatbahnsystems, letzterer des Staatsbahnsystems. Leroy-Beaulieu muss zugeben, dass der Staat zur Herstellung der Linien, welche den Eisenbahngesellschaften gehören, eine riesige Summe hergegeben hat. Allerdings sagt er, zuständige Personen behaupteten, dass die amtlich berechnete Ziffer — welche kürzlich auch Minister Baudin wieder öffentlich vorgeführt hat — von 4 300 Millionen Franken um eine gute halbe Milliarde zu gross angenommen sei. Jedenfalls sei es ein grosser Irrthum, zu behaupten, dass der Staat aus dieser Leistung keinen Nutzen zöge. Denn in einem halben Jahrhundert falle ihm das Eigenthum der Eisenbahnen zu, welche dann 20 Milliarden Franken werth sein würden. Für 4 gezahlte Milliarden bekomme also der Staat 20 zurück. Diese Berechnung sucht nun der Abg. Pelletan als durchaus trügerische nachzuweisen. Der Staat habe den Eisenbahngesellschaften seit 50 Jahren in der Form von Beihülfen 4 Milliarden gewährt, für die er keine Zinsen erhielt; diese Zinsen müssten aber unter normalen Verhältnissen berechnet und sonach dem Kapital zugeschlagen werden. Zu 4 % vervielfältige sich ein Kapital siebenmal in 50 Jahren, mehr als dreimal in 30 Jahren und mehr als zweieinhalb Mal in 25 Jahren. Man dürfte also annehmen, dass die den Eisenbahngesellschaften vorgestreckten 4 Milliarden handelsmässig heutzutage 10 Milliarden darstellten. Nun würden aber die Gesellschaften diese Summe noch 50 Jahre unentgeltlich geniessen. In 50 Jahren vervierfache sich, zu dem jetzt geltenden Zinsfusse von 3 % gerechnet, das Kapital. Nach allen Regeln der Rechnungskunst würden demnach die 4 Milliarden, für welche der Staat seinen Gläubigern, von denen er sie geliehen, Zinsen zahlen müsse, im Jahre 1950 durch die Opfer der Steuerzahler thatsächlich mehr als 40 Milliarden gelten. Wenn dann die Eisenbahngesellschaften ein Eisenbahnnetz im Werthe von 20 Milliarden dem Staat übergeben, so würden sie immer noch ein Geschenk von 20 Milliarden erhalten. Zudem erklärt Pelletan eine Spekulation über ein halbes Jahrhundert hinaus für sehr gewagt, für eine „duperie“; neue Erfindungen, Umwälzungen im Verkehrswesen könnten vielleicht den Werth der jetzigen Eisenbahnanlagen herabdrücken statt ihn zu steigern; vielleicht brauche der Verkehr in 50 Jahren ganz andere Werkzeuge.

Als Musterländer des Privatbahnsystems stellt Leroy-Beaulieu England und die Vereinigten Staaten hin. Wenn nun aber, wie dort, in Frankreich einfach die Eisenbahnen an Private konzessionirt worden wären ohne finanzielle Beitragsleistung des Staates, würden die 4 300 Millionen den französischen Eisenbahngesellschaften zur Last gefallen sein. Zu 4,40 % (mittlerer Zins der Obligationen auf die wirklich gezahlten Summen) würden die Gesellschaften jährlich 190 000 000 Fr. Zinsen mehr zahlen müssen. Ausserdem würden sie die aus der Zinsgewähr des Staates entspringenden Summen nicht erhalten haben, welche im letzten Jahrzehnt durchschnittlich 48 000 000 Fr. für das Jahr ausmachten. Also müssten die Steuerzahler 238 000 000 Fr. jährlich aufbringen, um den Aktionären hohe Rente zu zahlen. Letztere beziehen 157 000 000 Fr. Dividende; daraus ergebe sich, dass ohne die Leistungen des Staates bezw. der Steuerzahler die Aktionäre nicht nur für ihr eingezahltes Geld nichts erhalten, sondern dass auch noch 81 000 000 Fr. für den Dienst der Obligationen fehlen würden. Thatsächlich erhielten nur durch die Opfer des Staates die Aktionäre die ausserordentlich hohe gewährleistete Durchschnittsdividende von 11 %, also ungefähr dreimal so viel, wie die Rente der englischen Privatbahnen betrage.

— **Arbeitskontrole bei den französischen Eisenbahnen.** Das „Journal officiel“ veröffentlicht eine nach dem Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten erlassene Verfügung des Präsidenten der Republik, nach welcher in Zukunft die Kontrole der Vorschriften über die Arbeitsleistung der Eisenbahnbediensteten von dem technischen Betriebskontroldienst jedes einzelnen Eisenbahnnetzes abgelöst und für das gesammte französische Hauptbahnnetz einem Oberingeniör (ingénieur en chef des ponts et chaussées) übertragen werden soll. Ihm werden für die Ausübung seines Amtes unterstellt: 1. die beim Kontroldienst angestellten gewöhnlichen Ingeniöre und 2. die Arbeitskontrolöre.

Diese letzteren, welche besonders die Ausführung der gesetzlichen Vorschriften für die Eisenbahnarbeiten zu beaufsichtigen haben, zerfallen in vier Klassen, nach denen sich auch ihre Gehälter richten. Der Oberkontrolör erhält 4500 Fr., der Kontrolör I. Klasse 4000, der II. Klasse 3500, der III. Klasse 3000 Fr. jährliches Gehalt. Sie werden aus den Eisenbahnbeamten, die mindestens 5 Jahre gedient haben, auf dem Wege der Bewerbung vom Minister ernannt und auch befördert, ihre niedrigste Altersgrenze ist 28, ihre höchste durchschnittlich 34 Jahre; über das 65. Jahr hinaus dürfen sie nicht im Dienst bleiben, sie werden alsdann pensionirt. Ihre Bewerbung darf nur auf Grund eines ministeriellen Bescheides, der ihnen nach Ablegung einer Prüfung vor einer besonderen Kommission zugeht, erfolgen.

— **Füllung der Lokomotiven mit Wasser während der Fahrt.** Die von uns in Nr. 85 Jahrg. 1901 d. Ztg. gebrachte Mittheilung über die Einführung von Schöpftroganlagen in Frankreich zur Wasserentnahme während der Fahrt ergänzen wir einer Mittheilung des „Journ. d. transp." zufolge noch dahin, dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf der Strecke zwischen Aisy und Montbard (zwei Orten im Departement Côte d'Or) versuchsweise eine ähnliche Schöpftroganlage eingeführt hat. Jeder Schöpftrog ist 536 m lang, seine Wandungen sind 4 mm stark; er besteht aus Stahlblech und wird aus dem Wasserbehälter einer Nachbarstation mit Wasser versorgt.

— **Arbeiterwochenkarten in Frankreich.** Die französischen Eisenbahnen geben an Angestellte, deren Besoldung nicht über 2000 Fr. beträgt, Wochenabonnementskarten aus. Jetzt hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin ein Schreiben an die Verwaltungen gerichtet, in welchem er sie auffordert, für Familienväter die Grenze auf 2400 Fr. zu erhöhen.

— **Der Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen** sieht für den Bundeshaushalt zunächst nicht sonderlich günstige Ergebnisse voraus. Für den Kreis III (ehemalige Nordostbahn) wird der Betriebsüberschuss auf 8957950 Fr. geschätzt, d. i. um 2960035 Fr. weniger als derjenige von 1900 und 2693342 Fr. weniger als der schätzungsweise Ueberschuss von 1901. Die Ausgabenvermehrung beträgt über 1300000 Fr. gegenüber den für 1901 geschätzten Ausgaben und 2500000 Fr. gegenüber 1900.

— **Eisenbahn Cuneo-Nizza.** Die französische Deputirtenkammer hat den Vertrag über den Bau der Eisenbahn von Nizza zur italienischen Grenze in der Richtung auf Cuneo einstimmig angenommen.

— **Zur Einführung elektrischen Betriebes auf der Nikolaibahn in Russland.** Die amtliche „Handels- u. Industrie-Zeitung" berichtet in ihrer Nr. 59 über einen interessanten Vortrag, der am 8./21. März d. J. in Petersburg in der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft gehalten worden ist. Der Vortragende, M. A. Tokarski, erörterte die Frage, wie die Wasserkräfte der Stromschnellen des Mstaflusses zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Nikolaibahn (Petersburg-Moskau) verwerthet werden können. Der Redner erläuterte an der Hand der Längenprofile der Stromschnellen und der Querprofile des Flusses, dass diese Stromschnellen bei einer Sturzhöhe von 35 Faden (= 80,67 m) und bei einem Verbrauch von 11 Kubikfaden (= 106,82 cbm) in der Sekunde 108000 PS liefern würden. Um diese Leistung das ganze Jahr hindurch ununterbrochen und gleichmässig zu erhalten, soll eine bereits vorhandene grosse Anstauung dienen, aus der in den wasserärmeren Zeiten des Jahres die nöthige Menge Wasser zu entnehmen wäre, um einen ungeschwächten Betrieb aufrecht erhalten zu können. Dieses Wasserbecken fasst 90000000 Kubikfaden (= 873990000 cbm) und würde danach ausreichen, um etwa 87 Tage lang die berechneten 108000 PS zu liefern. Dieser Aufstellung gegenüber führt nun der Redner aus, dass nach dem augenblicklichen in Geltung befindlichen Fahrplane die grösste Anzahl Personenzüge Abends um 11 Uhr und die grösste Anzahl Güterzüge um 3 Uhr Morgens sich im Betriebe befinden sowie ferner, dass mehr als 106 Züge zur selben Zeit sich nicht in Bewegung befinden. Es wird dann weiter bestimmt, wie viel Pferdekräfte gegenwärtig von den Lokomotiven der Nikolaibahn geleistet werden, wobei der Redner findet, dass das 89000 PS sind. Diese Anzahl erforderlicher Pferdekräfte gegenübergehalten der Leistung von 108000 PS wird dann von dem Redner unter Berücksichtigung des unvermeidlichen Verlustes bei der Uebertragung der elektrischen Kraft als zu gering bezeichnet, um darauf hin den elektrischen Betrieb einführen zu können; wohl aber wäre es möglich, einen Theil der von der Nikolaibahn betriebenen Strecken zunächst versuchsweise elektrisch zu betreiben.

Der Vortrag fand bei den Zuhörern, wie die „Handels- u. Industrie-Ztg." hinzufügt, grossen Anklang und begegnete allgemeinem Interesse, wobei namentlich darauf hingewiesen wurde, dass ausser dem Mstafluss gewiss noch viele Wasserläufe in Russland bei näherer Untersuchung geeignet befunden werden würden, mit den vorhandenen Wassermengen, den Gefällverhältnissen und was sonst noch alles in Betracht kommt, die Voraussetzungen zu bieten, um die erforderliche Menge elektrischer Kraft zu liefern, mit deren Hilfe allmählich zu elektrischen Betrieben übergegangen werden könnte. Vor allem war man darüber einig, dass Versuche gemacht und Berechnungen angestellt werden müssten, um festzustellen, ob und in welchen Fällen die Verwerthung der Wasserkräfte lohnend sei. Sodann aber sprach sich die Versammlung dafür aus, dass Mittel beschafft werden, damit der Versuch gemacht werden könne, zunächst auf der Borowitschi-Zweigbahn elektrischen Betrieb einzurichten, wobei namentlich auch darauf zu rücksichtigen wäre, wie die klimatischen Verhältnisse die Durchführung eines derartigen Betriebes beeinflussen in Bezug auf die Ständigkeit des Wasserzuflusses usw.

Der Bericht macht im allgemeinen den Eindruck, als wolle man die Anregung des Vortragenden weiter verfolgen, was im Interesse der Verwerthung der z. Zt. wenig ausgenutzten Wasserkraft des Mstaflusses erfreulich wäre; eine andere Frage ist es allerdings, ob die elektrische Kraft gerade in dem Sinne mit Nutzen Verwendung finden wird, wie es sich der Vortragende gedacht hat. Sollten wirklich Versuche angestellt werden, so wird sich das übrigens schnell genug zeigen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnbauten in Venezuela.** In der wirthschaftlichen Erschliessung Venezuelas sind, wie der „Reichsanzeiger" meldet, in letzter Zeit zwei Eisenbahnbauten in den Vordergrund des Interesses getreten, die von amerikanischen Unternehmern geplant sind.

Der eine Vertrag bezieht sich auf den Bau einer Eisenbahn von einem Punkte am See, von Maracaibo, nach Carora im Staate Lara. Diese Strecke soll binnen fünf Jahren als eingleisige Eisenbahn von 1,07 m Spurweite fertig gestellt werden, wobei 50000 Bolivares in Gold oder in venezolanischen Schuldscheinen als Kaution zu hinterlegen sind, die bei Vollendung der ersten 20 km zurückgezogen werden kann. Die Gesellschaft soll das Recht haben, nach Vollendung dieser Bahn die Verlängerung nach Barquisimento zu bauen, wobei ihr alles zum Bau nothwendige Holz und sonstige Material sowie die öffentlichen Wasserwege zur unentgeltlichen Benutzung überlassen sind. Es ist ihr ferner ein Vorrecht auf alle auf dem Wege liegenden Minen und Steinbrüche eingeräumt und die Ermächtigung ertheilt worden, eine Dampferlinie nach Maracaibo einzurichten. Für das zum Eisenbahnbau erforderliche ausländische Material ist ihr Zollfreiheit zugestanden worden. Das zu beiden Seiten der Eisenbahnstrecke gelegene Land soll der Gesellschaft in Blocks von 1000 m Front und 500 m Tiefe abwechselnd mit der Regierung gehören, aber erst nachdem die betreffende Strecke dem Betriebe übergeben worden ist. Die Gesellschaft ist ferner ermächtigt, die Einwanderung in diese Gegenden und auch in andere Bezirke zu lenken. Es sollen ihr dazu unentgeltlich Grundstücke von 500 ha zu Ackerbauzwecken und 2 Quadratmeilen zur Viehzucht zur Verfügung stehen. Die Konzession lautet auf 99 Jahre mit der Bestimmung, dass innerhalb der ersten 40 Jahre keine andere Konzession in dieser Gegend ertheilt werden darf.

Der zweite Vertrag betrifft eine Eisenbahn von Barranquitas nach den Plains of San Ignacio im Distrikte Perija an der kolumbischen Grenze und entspricht im wesentlichen der erstgenannten Konzession. Diese Linie soll sich von San Ignacio aus theilen; während der eine Zweig nach Süden geht, wird der andere über Rosario nordwärts sich hinziehen, um Maracaibo als eigentliches Ziel zu erreichen.

Nach Angabe des amerikanischen Konsuls in Maracaibo soll der Bezirk von Perija ausserordentlich reich an fruchtbarem Boden, werthvollen Hölzern und Mineralien sein. Die Furcht vor ausländischem Wettbewerb in der Ausnutzung dieser Reichthümer soll einer der Hauptgründe dafür gewesen sein, dass die Bahn nicht von Maracaibo aus direkt nach Perija gebaut wird. Das Mittel, sich in den Besitz des werthvollsten Landes zu setzen, ehe die ausländische Konkurrenz sich desselben bemächtigen kann, ist der Gesellschaft in der Einwanderungserlaubniss gegeben, indem das Land einfach auf den Namen dieser Einwanderer hin erworben wird. Von der Regierung soll keinerlei Garantie oder Unterstützung bezahlt werden. Das zum Bau nöthige Geld soll im wesentlichen von den amerikanischen Interessenten in Maracaibo aufgebracht werden, zu deren Stärkung die Errichtung einer kapitalkräftigen Bank in Erwägung gezogen wird.

— **Zur Untertunnelung des North-River (Hudson) bei Newyork** berichtet „Eng. News & Am. Ry. J.“, dass die Jersey-City and Newyork Railway Company, „welche den alten North-Rivertunnel zu vollenden beabsichtigt“, sich für ihre Newyorker Endstation den grössten Theil eines Häuserblocks gesichert hat, und zwar zwischen der 10., Hudson-, Greenwich- und Christoph-Strasse. Auch wird berichtet, dass Charles M. Jacobs, der Ingeniör für den geplanten Tunnel der Pennsylvaniabahn, den Tunnelbau der Jersey-City and Newyork Railway Company leiten wird. Ob diese Gesellschaft identisch ist mit der North-Jersey-Strassenbahngesellschaft, welche nach der Mittheilung in Nr. 12 d. Ztg. den begonnenen Hudsontunnel vollenden will, geht aus unserer Quelle nicht hervor.

— **Eine bedeutende Zunahme des Ertrages der Eisenbahnen im Gebiete der Vereinigten Staaten von Nordamerika** ergibt (laut „Eng. News & Am. Ry. J.“) ein Bericht, den der Statistiker Henry C. Adams der Interstate Commerce Commission erstattet hat. Der Bericht bezieht sich auf 98 % aller Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Er gibt an, dass an Dividende gezahlt wurden: im Jahre 1901: 121 108 637 D., im Jahre 1900: 108 210 652 D. Das ergibt einen Zuwachs von rund 17,5 % in einem Jahre.

Allgemeines.

— **Die Spiritusbeleuchtung auf Bahnhöfen.** Die französische Westbahn will auf dem Bahnhof von Dol einen Versuch mit der Einführung von Glühlichtbeleuchtung durch denaturirten Spiritus machen, und man hofft, dass sie diese Versuche auf anderen Bahnhöfen ihres Netzes wiederholen, dadurch gewissen landwirthschaftlichen Erzeugnissen einen Absatzmarkt schaffen und der Abhängigkeit vom Ausland für die zur bisherigen Beleuchtung nothwendigen Stoffe ein Ende machen wird. „Génie civil“, welches eine eingehende Schilderung dieser Beleuchtungsart bringt, bemerkt, dass die Beleuchtung durch Gas und Elektrizität als Lichtquelle der Alkoholbeleuchtung vorzuziehen sei, dass letztere aber auf Dörfern und Landhäusern, wo sie als Mitbewerber nur das Petroleum habe, mancherlei Vorzüge vor letzterem besitze, da sie keinen Geruch verursache und nicht rauche. Der Kostenunterschied sei zu Gunsten der Alkoholbeleuchtung nur ein geringer.

— **Ueber Druckversuche mit geschweissten und gelötheten Gasbehältern für Eisenbahnwagen** — ein Thema, welches im Hinblick auf die bei Offenbach und Altenbeken stattgehabten Eisenbahnunfälle von allgemeinstem Interesse ist — sprach in der Versammlung des Vereins deutscher Maschineningeniöre am 25. März d. J. Regierungs- und Baurath Herr. Nachdem er die verschiedenen zur Herstellung der Gasbehälter üblichen und möglichen Verfahren, insbesondere die zum Einsetzen und Bilden der Böden gebräuchlichen Arbeiten erläutert hatte, machte er höchst interessante Angaben über die auf Veranlassung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in der Fabrik der Firma Julius Pintsch in Fürstenwalde mittelst Wasserdrucks ausgeführten Sprengversuche. Mit Rücksicht auf die bei diesen Versuchen erzielten Ergebnisse sowie im Hinblick auf die bisher im Betriebe gemachten Erfahrungen hat die preussische Staatseisenbahnverwaltung die Weiterverwendung der hartgelötheten Gasbehälter beschlossen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aufnahme in den Verein.

Die Direktion der Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft ist in den Verein als stimmberechtigtes Mitglied aufgenommen worden.

Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 1. März 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Mörlenbach-Wahlen (15,94 km) der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz;
2. die am 30. Juni 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Tirschnitz-Schönbach (20,813 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen;
3. die am 9. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Chlumetz-Königstadtl (13,659 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die 20,66 km lange Strecke Gau-Algesheim-Kreuznach-Bad der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ferner wird vom Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich am 1. Mai d. J. — die 1,47 km lange Verbindungsstrecke von Kilometer 117,19 der Strecke Elmshorn-Hvidding bis Kilometer 176,5 der Strecke Husum-Tönning den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Altona zu- und die 6,23 km lange Strecke von Husum A bis Kilometer 176,5 (Theil der Strecke Husum A-Tönning), welche am gleichen Tage für den Betrieb geschlossen wird, den Vereinsbahnstrecken der genannten Verwaltung abgerechnet werden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) und Nr. 85 (holländische Eisenbahngesellschaft) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42a (königliche Eisenbahndirektion zu Münster i/W.) ist der Nachtrag II erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 21 und 85 werden die im Januar 1897 bezw. Januar 1898 ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer — Nr. 85 mit allen Nachträgen — aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.). Zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle a/S.) ist der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag IV erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 38 wird der Kilometerzeiger gleicher Nummer vom August 1899 nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Vereinsreiseverkehr.

Die vom 1. Juni 1902 ab gültigen neuen **„Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften“** sind an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen vertheilt worden; ferner ist die **Uebersicht der Fahrscheine, welche ab 1. Juni 1902 neu aufgelegt werden usw.,** an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare dieser Uebersicht bestellt haben, zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 124 vom 3. April d. J. — nicht 3. III. d. J. — an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. I 142 vom 8. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die vom 1. Juni 1902 ab gültigen neuen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften“ (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. I 146 vom 4. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres und die schweizerischen Bundesbahnen, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen des Vereins (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. III 314 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. III 315 vom 2. April d. J. — nicht 19. IV. d. J. — an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die auf Seite 161 des Gütertarifs vom 1. April d. J. angegebene Entfernung Chemnitz-Ringelstein wird auf 430 km berichtigt.

Erfurt, den 5. April 1902. (994)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai 1902 wird der an der Linie Leipzig-Hof zwischen Feilitzsch und Hof errichtete Haltepunkt Hof, sowie der an der Linie Kieritzsch-Chemnitz zwischen Borna b. Leipzig und Frohburg errichtete Haltepunkt Neukirchen-Wyhra für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Zur Unterscheidung der beiden Verkehrsstellen Hof erhält die bisherige Station die Benennung „Hof Bahnhof", während die neue mit „Hof Haltepunkt" bezeichnet wird. Ueber die auf den neuen Verkehrsstellen haltenden Personenzüge wird der am gleichen Tage in Kraft tretende Sommerfahrplan die nöthige Auskunft geben. Die Personen- und Gepäcktarife werden auf den Haltepunkten, sowie auf den Nachbarstationen mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge rechtzeitig bekannt gemacht werden. Ebenfalls ab 1. Mai d. J. erhält die Station Reichenbach i. L. die Benennung Reichenbach (Oberlausitz). (995)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Mit dem 15. April d. J. wird die an der Bahnstrecke Inowrazlaw-Bromberg zwischen den Stationen Güldenhof und Hopfengarten gelegene Haltestelle Gr.-Neudorf von der bisherigen Stelle nach dem neuen Empfangsgebäude in Km. 21,43 verlegt.

Soweit Erhöhungen der Entfernungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Juni d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 7. April 1902. (996)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1902 wird der Nachtrag 4 zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen neue Ausnahmesätze für Braunkohlenbriketts in 20 t-Sendungen nach einer Anzahl neueröffneter Stationen in den Bezirken Bromberg, Danzig und Königsberg.

Durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen ist der Nachtrag käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 26. März 1902. (997)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 ist die nur für Sendungen der Firma Gebr. Giulini bei Mundenheim eröffnete Station Ludwigshafen-Giuliniwerk als Tarifstation in das Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) einbezogen worden.

Die Frachtsätze der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk sind jene der Station Ludwigshafen a. Rh.

Karlsruhe, den 8. April 1902. (998)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

In den besonderen **Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899** wird vom 20. April d. J. ab die Station Coschen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. April 1902. (999)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Zum 15. April 1902 werden München Centralbhf. und München Südbhf. mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 9d (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 7. April 1902. (1000)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Theil II, Heft 1.

Am 15. April d. J. werden direkte Frachtsätze a) für Hanf und b) für Werg bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von einigen Stationen der ungarischen Staatsbahnen nach Breslau, Grünberg i/Schles. und Neusalz a/O. eingeführt. Ueber diese, für die preussischen Staatsbahnen in regelrechter Weise gebildeten Sätze ertheilen die obenbezeichneten Stationen Auskunft.

Breslau, den 10. April 1902. (1001)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im **rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbandsverkehre** werden am 15. April 1902 für die Beförderung von **Trass und Tuffsteinen** folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

	Mark für 100 kg
Zwischen Brohl und Reichenberg sächs. Stb.	1,39
Zwischen Kruft und Reichenberg sächs. Stb.	1,39
Zwischen Plaidt und Reichenberg sächs. Stb.	1,38.

Die Anwendung der Sätze ist an die im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Erde, gewöhnliche, vorgesehenen Bestimmungen gebunden.

Dresden, den 9. April 1902. (1002)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - ostdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 15. April 1902 ab können Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter von nachstehenden Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn:

Goldberg i/Mecklb., Plau i/Mecklb. und Sternberg i/Meckl.

nach Berlin, Stettiner Bahnhof, über Neustrelitz direkt abgefertigt werden, sofern von dem Absender dieser Beförderungsweg im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben wird. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. April 1902. (1003)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür ab Glarus, Netstall und Landquart nach verschiedenen Stationen der badischen Bahn, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Bahnen, der Main-Neckarbahn und der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz treten mit Gültigkeit vom 10. April bis 31. Dezember l. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 6. April 1902. (1004)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1902 werden für die Beförderung von Erzen des Sp.-T. III in Ladungen von 10 000 kg von den Stationen Kirchzarten und Littenweiler nach gewissen belgischen Stationen ermässigte Ausnahmesätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. April 1902. (1005)

Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Natrum-Bisulfat in Ladungen von 10 000 kg von Pozsony dynamitgyár nach Asch bayer. St. B. und Asch Stadt direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 5. April 1902. (1006)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1902 gelangen für die Beförderung von Trass

und Tuffsteinen von den Stationen Kruft und Plaidt des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach der Station Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Kruft	von Plaidt
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Reichenberg (A. T. E. u. S. N. D. V. B.)	1,39	1,38

Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

München, den 6. April 1902. (1007)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. kommen für Mahlprodukte (ausgenommen Kleie) in 10 t-Ladungen von der Station Klein-Schwechat nach Asch, Franzensbad, Haslau und Rossbach ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, am 8. April 1902. (1008)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Theil II, Heft 4 (Klassengüterverkehr Galizien-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

München, den 3. April 1902. (1009)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Main - Neckarbahn - bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die bayerischen Stationen Hoppingen und Hurlach in den obigen Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

München, den 3. April 1902. (1010)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Nassau - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. wird die Station Hartenrod in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Die direkten Entfernungen werden durch Anstoss von 6 km an die Entfernungen von Weidenhausen gebildet.

München, den 3. April 1902. (1011)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch - hessisch - sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Niedertrebra und Stössen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den Tarif für die Beförderung lebender Thiere einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 5. April 1902. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die besondere Zusatzbestimmung 2 zu Nr. 45 der Verkehrsordnung im Thiertarif badische Staatseisenbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb Theil II vom 20. August 1901 erhält eine andere Fassung, die gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. April 1902. (1013)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 ist der Nachtrag I zum Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen ausgegeben worden. Derselbe enthält im wesentlichen die Aufnahme der Station Ettlingen Holzhof für den Wagenladungsverkehr.

Exemplare des Nachtrags sind von dem diesseitigen Gütertarifbüreau zum Preise von 5 ₰ für das Stück zu erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. April 1902. (1014)
Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Der im Nachtrage III zum Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 34 im Rückvergütungswege für Bruchmetall etc. gilt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ auch für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.

Wien, am 6. April 1902. (1015)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines Nachtrages II zum Tarife Theil I, Abtheilung A.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 beziehungsweise insoweit Verkehrsbeschränkungen in Frage kommen mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarif Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen und der Anlage 1, sowie Berichtigungen.

Wien, am 5. April 1902. (1016)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. März 1896.

Frachtsätze für Petroleum etc. ab Kralup und Kolin.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 finden die auf Seite 5 und 6 des Nachtrages VI zum obenbezeichneten Tarife unter fortlaufender Nummer 10 und 11 (Punkt 3) enthaltenen Frachtsätze für Petroleum etc. ab Pardubitz auch auf Sendungen der gleichen Artikel ab Kralup B. E. B. und ab Kolin St. E. G. und Oe. N. W. B. unter den hierfür angegebenen Bedingungen Anwendung.

Mit dem obgenannten Termine werden die an den vorbezeichneten Stellen des Nachtrages VI enthaltenen (höheren) Frachtsätze für Kralup B. E. B. aufgehoben.

Wien, am 7. April 1902. (1017)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Hopfgarten nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn sie derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet

Von Hopfgarten nach	Francs Gold für 1 000 kg
Autet	23,45
Bar-sur-Aube	26,05
Bar-sur-Seine	27,00
Belfort	19,70
Chatillon-sur-Seine	26,35
Coulommiers	29,45
Docelles-Chéniminil	23,85
Epinal	23,60
Gray	23,80
Jouy-sur Morin le Marais	29,10
Langres (Marne)	24,45
Lépanges	24,00
Montereau loco und transit	29,15
Nogent le Perreux - Bry (Verbindung)	28,45
Noisy le Sec transit	30,25
Paris (Douane)	30,45
Paris (Reuilly)	30,45
Port d'Atelier-Amance	23,00
Saint Siméon	29,20
Sens (Lyon) transit	28,55
Troyes	27,15

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, vom 1. Januar 1893 und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902 für den österreichisch-ungarisch - französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 8. April 1902. (1017a)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 10. Mai alten/23. Mai neuen Stils 1902 werden in dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, gültig vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils, die Fahrpreise I. und II. Klasse für alle Züge auf den russischen Strecken nach und von der Station Kijew b erhöht.

Nach und von den Stationen Homel (Gomel) und Pinsk über Mlawa tritt eine Erhöhung der Fahrpreise nur für letztere Wagenklasse ein.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 8. April 1902. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.
Am 1. April d. J. ist zu dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil II vom 1. Oktober 1900 der Nachtrag I erschienen.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die in dem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Hannover, den 1. April 1902. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.
Von sofort ab erfolgt für den Verkehr zwischen Station Döllens-Radung des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und der diesseitigen Station Dieckow andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 5. April 1902. (1020)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif für den englisch-russischen Personen- und Gepäckverkehr in Kraft. Die Tarifsätze sind zum Theil höher als die bisherigen.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau.

Cöln, den 8. April 1902. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln, zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schweizerischer Rundreiseverkehr.
Der in den Fahrscheinheften der Touren 8—18 und 21—25 enthaltene Zusatzschein für die Wengernalpbahn wird am 1. Juni d. J. aus den Fahrscheinheften entfernt.

Mainz, den 7. April 1902. (1022)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lokalbahn Welchau-Wickwitz-Giesshübl-Sauerbrunn.
Nachtrag I zum Gebührentarife, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt zu dem vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 1. Februar 1895, gültigen Gebührentarife, Theil II, für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der oben genannten Lokalbahn ein Nachtrag I in Kraft, welcher die Aenderung eines Stationsnamens und Druckfehlerberichtigungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Generaldirektion zum Preise von 10 Hellern pro Stück bezogen werden.

Prag, am 5. April 1902. (1023)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, als betriebsführende Verwaltung der Lokalbahn Welchau-Wickwitz-Giesshübl-Sauerbrunn.

6. Verdingungen.

Umgehungsbahn bei Mainz.
Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der rechtsrheinischen Theilstrecke und der Mainbrücke, ausschliesslich der eisernen Ueberbauten, sind im ganzen oder in zwei Loosen zu vergeben und zwar u. a.

			Loos I	Loos II
Erdarbeiten	etwa	cbm	514 000	172 000
Fundamentaushub	„	„	7 700	14 900
Spundwände	„	qm	—	3 140
Stampfbeton und Mauerwerk	„	cbm	13 480	19 340
Werksteine, Abdeckplatten usw.	„	„	210	2 200

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ für das Loos I, von 15 ℳ für das Loos II und von 20 ℳ für beide Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Donnerstag, den 24. April 1902, Vorm. 10 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermine, der in Gegenwart etwa erscheinender Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 26. März 1902. (1024)
Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 2,16 km Gleise an den Mindestfordernden vergeben werden.

Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht in Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 23. April 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (1025)
Eisenbahn-Betriebs-Inspektion 2
Osnabrück.

Die Lieferung von 1 268 000 Stück Klinkerziegeln sowie von 120 000 Stück Lochsteinen zur Herstellung der südlichen Hälfte der östlichen und westlichen Tunnelanlage auf dem umzubauenden oberschlesischen Bahnhofe in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 19. April d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 8. April 1902. (1026)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung
der Lieferung des Bedarfs im Rechnungsjahre 1902 für die Hauptwerkstätten in Leinhausen und Stendal von **A. 188 000 kg geformtem Eisenguss, B. 12 600 Stück klaren und farbigen Glasscheiben** für Fenster der Personenwagen und zu Signalzwecken, **650 Stück Glasglocken** für Gasbeleuchtung in den Personenwagen.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 25. April 1902 zu A. Vormittags 11 Uhr, zu B. Vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 17. Mai 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 50 ₰ für A und 50 ₰ für B vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12.

Bei Anforderung der Bedingungen sind die Kosten von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden, unter genauer Bezeichnung des Materials.

Hannover, den 4. April 1902. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.
Loos IX c des Umbaues Cassel O rund 150 m flusseisernes Brückengeländer mit ornamental ausgestanzten Blechplatten zur Wegeüberführung am Tannenwäldchen auf Bahnhof Cassel O.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind auf dem Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes einzusehen, erstere auch daselbst von Herrn Büreaudiätar Rehm gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,75 ℳ und letztere von 2 ℳ zu beziehen.

Verdingungstermin: Mittwoch, den 30. April d. J., Vormittag 11 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 6. April 1902. (1028)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Aufstellung eines Wasserbehälters von 300 cbm Fassungsraum für die Wasserstation auf Bahnhof Buchholz.

Eröffnung der Angebote am 28. April 1902, Vormittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 12. Mai 1902, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen.

Münster, den 8. April 1902. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 30. 16. April 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Pariser Stadtbahn.
Beitritt der französischen Eisenbahnen zum Vereinsreiseverkehr.
Ueber elektrischen Bahnbetrieb.
Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Meldung von Unfällen. — Herstellung und Benutzung von Privatübergängen. — Ausmusterung von Betriebsmitteln. — Bezirks-Eisenbahnrath Berlin. — Versuche mit Wagen von 25 t und mehr Tragfähigkeit. — Hoch- und Untergrundbahn oder Schwebebahn in Hamburg? — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Stellung der bayer. Eisenbahnverwaltung zur preuss.-hess. Betriebsgemeinschaft. — Main-Neckarbahnvertrag. — Geh. Rath Streckert †.
Oesterreich: Stadtbahnfahrt des Kaisers. — Bestellung eines Kurators für die Besitzer der Südbahnprioritäten. — Ausschreibung der Arbeiten für den Karawankentunnel. — Reichenberg-Gablonzer E. — Unterkrainer Bahnen. — Gebührenerleichterungen für die Umwandlung von Eisenbahnprioritäten. — Spionagegerüchte. — Regierungsrath Hönigsvald †.
Ungarn: Anfragen im ungar. Abgeordnetenhause. — Angebliche Entlassungen bei den Staatsbahnen. — Güterverkehr der ungar. Staatsbahnen im März d. J. — Selbstkosten der Eisenbahnen.
Uebrige europäische Länder: Zur Lage der Eisenbahnarbeiter und -Bediensteten in Belgien. — Einnahmen der französ. Eisenbahnen. — Eine künstlerische und litterarische Vereinigung unter den französ. Eisenbahnbeamten. — Bahnlinie St. Johann-Hauptbahnhof Basel. — Bezeichnung der Wagen und Uniformirung der Bediensteten der schweizer. Bundesbahnen. — Bau der Eisenbahn Piräus-Larissa.
Fremde Welttheile: Die Bagdadbahn in französ. Beleuchtung. — Aethiopische E. — Wagen von erhöhter Tragfähigkeit für den Lebensmitteltransport in Nordamerika.
Allgemeines.
Rechtsprechung.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Pariser Stadtbahn.

Spät ist Paris an den Stadtbahnbau gegangen, nun wird aber die Herstellung eines umfassenden Netzes mit um so grösserem Eifer betrieben. Am 26. März hat der Stadtrath die sofortige Errichtung der Linie Nr. 3 beschlossen und die Pläne für die Linien 4, 5 und 6 gutgeheissen. An der Hand der eingehenden Darlegungen des Berichterstatters des Stadtraths, Herrn Felix Roussel, lassen wir eine Schilderung des ganzen grossen Werks bezw. der weiteren Zukunftspläne folgen, wobei besonders die finanzielle Seite berücksichtigt ist.

Schon im Juni vorigen Jahres beschloss der Stadtrath: „1. dass alle, selbst die nur gegebenenfalls (à titre eventuel) im Vertrag mit der gegenwärtigen Gesellschaft vorgesehenen Linien in kürzester Frist hergestellt werden sollen; 2. dass der Plan eines Ergänzungsnetzes studirt werden soll.“ Das bewilligte Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen: 1. Porte de Vincennes-Porte Maillot; 2. Ringbahn über die alten äusseren Boulevards; 3. Courcelles-Menilmontant; 4. Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans; 5. Boulevard de Strasbourg-Place d'Italie; 6. Palais royal-Donauplatz; 7. Auteuil-Oper über Grenelle. — Linie 1 ist bekanntlich seit Mitte des Jahres 1900 im Betriebe, ebenso zwei Theilstrecken der Linie 2 (Dauphine-Stern und Stern-Trocadéro). Der Rest der Linie 2 (äussere Boulevards) ist im Bau. Die Kosten des ganzen grossen Werks sollen durch Anleihen nach jeweiligem Bedarf aufgebracht werden.

Die Stadt hatte von der Kammer die Ermächtigung zu einer ersten Anleihe von 160 000 000 Fr. für die ihr zur Last fallende Herstellung der erforderlichen Tunnel erhalten. Im Dezember 1901 beschloss auf einen ersten Bericht der Stadtrath eine weitere Anleihe von 150 000 000 Fr. Auf die Einwendungen des Staatsraths, welcher diese Summe ungenügend fand, schlug der Seinepräfekt vor, sie auf 175 000 000 Fr. zu erhöhen. Der Stadtrath hat sich jetzt für den Betrag von 170 000 000 Fr. entschieden, der nächstens zur Zeichnung gelangen soll. Zugleich sind die Pläne für die Linien 4, 5 und 6 folgendermaassen gebilligt worden: 4. Porte de Clignancourt nach Porte d'Orléans über die Boulevards Ney, Ornano, Barbés und Magenta, Nordbahnhof und Ostbahnhof, Boulevards von Strassburg und Sebastopol, Handelsbörse, Louvrestrasse, Uebersetzung der Seine, Rue de Rennes, Boulevard Raspail, Platz Denfert-Rochereau, Avenue und Thor Orléans; Gesammtlänge 11,65 km doppelspurig und 1,78 km einspurig. Diese Linie ist vollständig unterirdisch und es sind 22 Stationen vorgesehen. Linie 5 vom Boulevard de Strasbourg über die Boulevards Magenta, Voltaire und Richard-Lenoir, den Bastilleplatz und den Bastilleboulevard nach der Austerlitzbrücke hat 5 km Länge und sieben Stationen. Linie 6 geht vom Cours de Vincennes über den Boulevard de la Gare, mittelst Bercybrücke über die Seine, Boulevards Bercy, Reuilly und Picpus, Avenue de St. Mandé, Place de la Nation; sie misst 8 km und hat acht Stationen. Nach den Berechnungen der Ingeniöre belaufen sich die Kosten dieser drei Linien auf 111 444 000 Fr.

Die Linie Nr. 3, deren Arbeiten sofort begonnen werden sollen, hat 7 km Länge; sie beginnt am Boulevard de Courcelles, wo sie eine gemeinsame Station mit der Linie 2 (Ringbahn über die äusseren Boulevards, Nordabtheilung) haben wird, hat 17 Stationen, darunter Place d'Europe, Bahnhof Saint Lazare, Opernplatz, Börsenplatz, Rue St. Denis, Arts-et-Metiers, Rue du Temple, Place de la Republique, Boulevard Menilmontant, Place Gambetta, Place Martin-Nadaud. Die Gesammtkosten sind auf 18 350 000 Fr. veranschlagt. Diese Linie soll an die Linie Nr. 7: Donauplatz-Palais Royal angeschlossen werden.

Zu bemerken ist, dass eine Ergänzungslinie von der Porte Saint Ouen nach der Porte de Versailles im Januar 1901 an einen Privatunternehmer Berlier bewilligt wurde, der den unterirdischen Bau auf seine Kosten herzustellen hat.

Zu dem Hauptnetz wird in der Zukunft das Ergänzungsnetz kommen, für welches Pläne einzufordern der Stadtrath schon am 1. Juni 1901 beschlossen hat. Dabei wurde als Richtschnur angegeben, die noch von den vorgenannten acht Linien nicht bedienten Gegenden dem Verkehr anzuschliessen und überhaupt ein möglichst vollständiges unterirdisches Eisenbahn-

netz zur Verbindung des Weichbildes mit dem Stadtinnern zu schaffen. Dafür hat nun der leitende Ingeniör Bienvenue dem Stadtrath einen Plan vorgelegt, der weitere sieben Linien umfasst: 1. von der Porte d'Italie nach der Porte de Montreuil über die Place de la République (Kosten 40 000 000 Fr.); 2. eine Verbindung zwischen dem Gambetta- und dem Donauplatz (8 500 000 Fr.); 3. eine Verlängerung der Linie Austerlitzbrücke-Boulevard de Strasbourg durch die Vorstadt St. Martin und die Rue de Flandre bis zur Porte de la Villette (10 000 000 Fr.); 4. eine Linie von der Porte d'Asnières nach der Porte St.-Cloud über den St. Augustinplatz (25 000 000 Fr.); 5. eine Linie von der Oper nach der Porte des Ternes (11 500 000 Fr.); 6. eine Linie von der Porte Molitor nach der Porte Châtillon über die Invalidenesplanade (39 000 000 Fr.); 7. eine innere, von dieser Esplanade ausgehende Gürtellinie, vom Concordienplatz nach dem Bastilleplatz und nach dem Invalidenplatz zurück über den Boulevard St. Germain (46 500 000 Fr.). Diese neuen Linien, einschliesslich der Linie Berlier, bilden dreierlei Arten: zwei Querlinien Nord-Süd; drei Bogenstrecken, deren Zweige, von den Aussenbezirken kommend, nach einem dem Stadtinnern sich nähernden Platz zusammenlaufen, wo sie Anschluss an andere Linien haben; zwei Verbindungsstücke zwischen Hauptlinien und einen inneren Ring. Auf diese Weise soll dann ein auf absehbare Zeit ausreichendes Bahnnetz für Paris geschaffen sein. Der Berichterstatter Roussel verpflichtet sich, die Nützlichkeit dieser neuen Linien nachzuweisen, indem er sich einige Veränderungen der Streckenpläne vorbehält. Die Prüfung dieses Ergänzungsnetzes würde sich natürlich auch noch auf etwa anderweitig von berufener Stelle zu machende Gegenvorschläge erstrecken. Wenn nun die Stadt Paris auch für dieses Ergänzungsnetz, wie für das erste Hauptnetz, die Kosten auf sich nehmen will, so würde sie nach dem Voranschlage weitere 180 500 000 Fr. aufzubringen haben; die Kosten für das Kilometer — abgesehen von der auf Privatkosten herzustellenden Linie Berlier — würden bei insgesammt 52,53 km Länge ungefähr auf 3 454 866 Fr. kommen. Wie indess beim ersten Netz Nebenkosten durch den nothwendigen Ausbau verschiedener Strassen und Durchbohrungen erwuchsen, so würde ein Gleiches bei dem Ergänzungsnetz der Fall sein. Man glaubt aber, dass auch diese Kosten, so hoch sie sein mögen, durch die Ergebnisse des vollständigen „Métropolitain" gewährleistet werden. Man berechnet, dass die im Betrieb befindliche Linie Vincennes Porte Maillot im Jahre 1901 von 49 447 052 zahlenden Personen benutzt worden ist, während die auf 400 m rechts und links geschätzte „Einflusszone" der Linie 307 399 Einwohner zählt, so dass also durchschnittlich auf jeden Bewohner dieser Zone 160 Fahrten im Jahre kamen. Diese Berechnung scheint allerdings etwas willkürlich und kühn. Nimmt man indess diese Fahrtenziffer von 160 als feststehend für alle zu errichtenden Linien an, so würde sich eine jährliche Fahrtenzahl von 352 000 000 ergeben, so dass die Stadt einen Reinertrag von 18 500 000 bis 20 000 000 Fr. jährlich bekommen würde. Diese Summe würde genügen, um Anleihen in Höhe von 550 000 000 bis 600 000 000 Fr. zu verzinsen, also mehr als das erste und das Ergänzungsnetz kosten würden, deren Kosten bisher auf 505 000 000 Fr. veranschlagt sind. Jedenfalls grossartige Pläne! Dr. O. Ballerstedt.

Beitritt der französischen Eisenbahnen zum Vereinsreiseverkehr.

Seit langer Zeit und insbesondere nachdem sich die Beziehungen der französischen Eisenbahnverwaltungen zu den unmittelbar anschliessenden Bahnen des Vereins wieder mehr und mehr zu freundnachbarlichen gestaltet hatten, wurden sowohl drüben als hüben die lebhaften Wünsche des reisenden Publikums, den Vereinsreiseverkehr auch auf Frankreich ausgedehnt zu sehen, von den Verwaltungen der beiden Gebiete getheilt. Die einfachste Lösung der Frage wäre nun wohl darin zu erblicken gewesen, dass die französischen Bahnen sich von Anfang an dem ein Gebiet von rund 120 000 km umfassenden System des Vereins angeschlossen hätten. Allein bereits zu der Zeit (1889), als die Verhandlungen mit den französischen Bahnen begannen, hatte man in Frankreich gleichfalls ein hochentwickeltes Rundreisesystem, das, vom Standpunkte des Reisenden betrachtet, diesem so ausserordentliche Vortheile bot, dass man es geradezu als ein ideales bezeichnen kann, und es musste daher den grössten Schwierigkeiten begegnen, dieses System im internationalen Verkehr einfach aufzugeben und an dessen Stelle das System des Vereins zu setzen. Unter diesen Umständen erübrigte also nur, zu versuchen, für jedes Gebiet die dort bestehenden Rundreisehefte beizubehalten und dem Reisenden somit für jedes Land ein besonderes Heft mit ganz verschiedenen Bestimmungen über Gültigkeitsdauer, Fahrpreisermässigung usw. in die Hand zu geben. Die bestehenden Schwierigkeiten, über die wir demnächst in einem geschichtlichen Rückblick besonders berichten werden, wurden noch dadurch erheblich vermehrt, dass im Laufe der Verhandlungen sowohl in Frankreich als auch in Deutschland eine Neugestaltung der Personentarife auf die Tagesordnung gesetzt wurde und dass schliesslich von zwei grossen französischen Bahnen neben dem für alle gültigen Tarif Nr. 105 — von dem bisher nur die Rede war — ein ganz anders gestaltetes System (Tarif Nr. 5) eingeführt wurde, das sich zwar der äusseren Gestaltung nach dem Vereinssystem näherte, im übrigen aber die von letzterem abweichenden Bestimmungen des Tarifs Nr. 105 über Preisermässigung, Gültigkeitsdauer, Freigepäck usw. beibehielt.

Die im Jahre 1889 begonnenen Verhandlungen wurden 1891 auf Begehren der französischen Verwaltungen vertagt, weil sie es für angezeigt hielten, erst die Ergebnisse der (am 1. April 1892) in Kraft getretenen Tarifreform abzuwarten, die ja auch von wesentlichstem Einfluss auf die Preisgestaltung des französischen Rundreisetarifs sein musste. Die französische Nordbahn trat nun erst Ende 1898 namens sämmtlicher französischen Bahnen an den Verein mit dem Antrage heran, die abgebrochenen Verhandlungen von neuem aufzunehmen. Der Antrag wurde satzungsgemäss dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs überwiesen, welcher ihn in der Sitzung zu Zürich (19./20. April 1899) der Berathung unterzog. Seit dieser Zeit und bis zum 30. Mai 1901 wurden von dem mit der weiteren Vorbereitung betrauten Unterausschusse sowie von dem Ausschusse selbst (zum Theil nach langen, eingehenden Verhandlungen mit Vertretern der französischen Bahnen) ungezählte Entwürfe eines „Uebereinkommens mit den französischen Verwaltungen" und von zugehörigen „Ausführungsvorschriften" ausgearbeitet, ohne dass man bei dem erneuten Versuche trotz eingehendster Berichterstattung und trotz aller Mühe und Gewissenhaftigkeit dazu gelangt wäre, eine allen Anforderungen der Verwaltungen und des reisenden Publikums gerecht werdende Arbeit zu schaffen. Da inzwischen seitens der französischen Bahnen infolge eines Verlangens ihrer Aufsichtsbehörde ausser den bisherigen auch noch neue Forderungen geltend gemacht worden waren, musste der Ausschuss zu der Ueberzeugung gelangen, dass auf dem betretenen Wege ein den Interessen der betheiligten Verwaltungen Rechnung tragendes Ergebniss nicht zu erzielen sei; es wurde daher in der Luzerner Sitzung (30. Mai 1901) beschlossen, die Verhandlungen (diesmal vereinsseitig) abzubrechen. Die Gründe, welche zu diesem die Arbeit langer Jahre in Frage stellenden nothgedrungenen Vorgehen führten, wurden den französischen Verwaltungen im Juni 1901 im wesentlichen wie folgt bekannt gegeben:

„Die Vereinsverwaltungen sind auch jetzt, nach so langer Dauer der Verhandlungen, noch nicht in der Lage, den französischen Bahnen eine endgültige Fassung des beiderseits ausgearbeiteten Entwurfes eines ‚Uebereinkommens' nebst zugehörigen ‚Ausführungsvorschriften' vorzulegen, weil die erforderliche Zustimmung der französischen Aufsichtsbehörde zu den dem Verein inzwischen bekannt gegebenen neuen Vorschlägen der französischen Bahnen immer noch nicht eingetroffen ist. Diese in der Schwebe befindlichen Fragen sind aber von wesentlichem Einfluss auf den materiellen Inhalt des ‚Uebereinkommens' und der ‚Ausführungsvorschriften'. Auch die im Laufe der Verhandlungen aufgeworfene Frage der Vereinbarung eines geringeren Mindestumfanges der Reise im Grenzverkehr ist auf erhebliche Schwierigkeiten gestossen. Aber auch abgesehen hiervon sind die Vereinsverwaltungen bei wiederholter Durcharbeitung des jetzt bei sämmtlichen französischen Bahnen in Anwendung stehenden Systems (Tarif G. V. Nr. 105) zu der Meinung gekommen, dass die Verbindung desselben mit der erheblich

abweichenden Einrichtung des Vereinsreiseverkehres für die zur Ausführung berufenen Dienststellen die grössten Schwierigkeiten bietet und den Reisenden aus dem Vereinsgebiete nur unter gewissen Voraussetzungen und bedingt Vortheile gewährt. In diesem Urtheile sind die Vereinsverwaltungen bestärkt worden durch die Erfahrungen, welche die schweizerischen Transportanstalten inzwischen mit der französischen Einrichtung gemacht haben. Es ist den Vereinsverwaltungen bekannt geworden, dass neben dem Tarif Nr. 105 bei zwei Verwaltungen der Tarif Nr. 5 eingeführt wurde, der seinem Wesen nach der Einrichtung des Vereinsreiseverkehres ziemlich nahe kommt und demnach für den Verkehr zwischen beiden Ländergebieten annehmbarer als der erstere erscheint. Der Verein glaubt, falls seine Hoffnung, das System des Tarifs Nr. 5 auf alle französischen Bahnen ausgedehnt zu sehen, in Erfüllung gehe, dass sich ihm in nicht allzu ferner Zeit Gelegenheit bieten werde, auf dieser ihm weit mehr sympathischen Grundlage die Verhandlungen mit begründeter Aussicht auf Erfolg wieder aufnehmen zu können."

Diese Hoffnung ist nun schneller, als vielleicht erwartet werden konnte, in Erfüllung gegangen. Die französischen Verwaltungen der Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben nämlich in Anerkennung der unzweifelhaft vorliegenden Schwierigkeiten den Entschluss gefasst, vom 1. Juni d. J. an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehres bedingungslos beizutreten. Die übrigen drei grossen Verwaltungen (Südbahn, Orléans- und Staatsbahn) werden nach Annahme des z. Zt. dem Ausschusse vorliegenden Antrages am 1. Juni 1903 gleichfalls in diesen Verkehr eintreten, und es schweben ferner, wie wir noch mittheilen können, auch Verhandlungen wegen des Eintritts der italienischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr. Es liegt hier ein Erfolg vor, zu dessen Erringen man den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehres nur beglückwünschen kann, ebenso wie es mit lebhaftester Befriedigung zu begrüssen ist, dass die französischen Verwaltungen in Anerkennung des Bestrebens des Ausschusses, mit einem Aufgebot unermüdlicher Arbeit die Verständigung zwischen den benachbarten französischen Verwaltungen und dem Verein herbeizuführen, sich haben bereit finden lassen, unter Aufgabe ihres eigenen Systems die langbewährte Einrichtung des Vereins zu der ihrigen zu machen. Wir wünschen und hoffen, dass das erreichte Ziel dazu beitragen möge, die bisherigen freundnachbarlichen Beziehungen zwischen den Verwaltungen der beiden Gebiete von Tag zu Tag inniger zu gestalten zum Besten der betheiligten Bahnen und zur Förderung der Interessen des reisenden Publikums von hüben und drüben. Rübenach.

Ueber elektrischen Bahnbetrieb

hat der Direktor der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft Theodor Lechner im Architekten- und Ingeniörverein zu München am 27. Februar d. J. einen Vortrag gehalten, in dessen Einleitung er die im Laufe der letzten Jahre beim Bahnbetriebe mit elektrischer Kraft gewonnenen Ergebnisse in anschaulicher Weise schilderte. Im weiteren Verlaufe seiner Darlegungen ging er sodann auf diejenigen Erfahrungen und Beobachtungen ein, welche die Lokalbahn-Aktiengesellschaft auf den von ihr mit Elektrizität betriebenen eigenen Strecken, der Linie Meckenbeuren-Tettnang in Württemberg und der Isarthalbahn auf der Strecke von München über Höllriegelsgreuth nach Grünwald, gemacht hat. Die erstere 4,4 km lange Bahn, welche von der württembergischen Hauptbahnstrecke Friedrichshafen-Ulm unweit des Bodensees abzweigt und seit 1896 in Betrieb ist, hat im Laufe der letzten Jahre recht befriedigende Ergebnisse geliefert, doch ist dieser Erfolg im wesentlichen zwei besonderen Umständen zu danken, und zwar erstens dem, dass für den Antrieb der Dynamomaschinen eine ausreichende Wasserkraft zur Verfügung steht, und zweitens dem, dass die erzeugte Kraft, soweit sie für den Bahnbetrieb nicht erforderlich ist, für Licht- und Kraftanlagen ausgenutzt werden kann. Die Anlagekosten haben 744 000 ℳ. betragen, wovon 144 000 ℳ. auf die zum Betriebe der Licht- und Kraftanlagen gemachten Veranstaltungen entfallen. Die Einnahmen betrugen im Betriebsjahre 1900 für den Bahnbetrieb 50 500 ℳ., für Licht und Kraft 19 800 ℳ., zusammen 70 300 ℳ., die Ausgaben stellten sich auf 39 400 ℳ., und von diesen wurden 38 000 ℳ. für den Bahnbetrieb erforderlich, während auf den Betrieb der Nebenanlagen nur 1 400 ℳ. entfielen. So ergab sich ein Betriebsüberschuss von 30 900 ℳ. oder eine Verzinsung des Anlagekapitals von 4,2 %, und nach Abzug aller Abschreibungen und der Rücklage für den Erneuerungsfonds verblieb ein Reinertrag von 23 600 ℳ. oder von 3,2 %. Bei der ursprünglichen Rentabilitätsberechnung war die Rente auf 3,3 % veranschlagt worden, so dass also die Erwartungen in dieser Beziehung so gut wie vollständig eingetroffen sind. Die Zahl der beförderten Personen stieg von 80 534 im Jahre 1896 auf 92 267 im Jahre 1900, die Zahl der gefahrenen Gütertonnen hob sich in der gleichen Zeit von 11 163 auf 15 197, und dementsprechend erhöhte sich die Einnahme aus dem Personenverkehr von 18 056 auf 20 565 ℳ., aus dem Güterverkehr von 13 153 auf 20 338 ℳ. Zugleich ergab die Einnahme aus dem Licht- und Kraftverbrauch, die im Jahre 1896 nur 10 026 ℳ. betragen hatte, im Jahre 1900 rund 20 000 ℳ. Die Kraftanschlüsse gingen von 1 Motor im Jahre 1896 auf 15 im Jahre 1901 hinauf oder von 0,9 PS auf 32 PS. Man sieht aus all' diesen Verhältnissen, wie sich die Bevölkerung erst allmählich an die Veränderungen und Verbesserungen gewöhnt und der Unternehmer mit Ruhe und Geduld die Entwickelung abwarten muss. Im übrigen bieten die Erfahrungsziffern der Bahn Meckenbeuren-Tettnang zuverlässige Anhaltspunkte für die Beurtheilung des Werthes der Elektrizität im Kleinbahnbetriebe; dabei muss aber in erster Linie beachtet werden, dass hier als Betriebskraft eine gleichmässige und verlässige Wasserkraft zur Verfügung steht und dass die eigentlichen Verkehrseinnahmen aus der Personen- und Güterbeförderung keineswegs als schlecht zu bezeichnen sind; sie erheben sich vielmehr mit rund 10 000 ℳ. für das Kilometer weit über das Mittel der Lokalbahneinnahmen im allgemeinen.

Ein wesentlich anderes, aber ebenfalls nicht ungünstiges Bild bietet der elektrische Betrieb auf der Isarthalbahn vom Isarthalbahnhof in München über Höllriegelsgreuth nach Grünwald, der im Jahre 1900 eingerichtet wurde. Die stets wachsende Entwickelung der Ortschaften und Ansiedelungen an dem prächtigen linksufrigen Isargelände von München bis Pullach und Höllriegelsgreuth sowie der starke Ausflugsverkehr in dieses Gebiet ergaben das Bedürfniss, auf dieser Theilstrecke der Isarthalbahn den Fahrplan zu verdichten, indem es sowohl für die Bewohner dieses Geländes, wie auch für die Ausflügler aus München wünschenswerth erschien, in thunlichst kurzen Zwischenräumen eine Beförderungsgelegenheit nach und von dort zu besitzen. Der bisherige Betrieb mit zwei im Dienst stehenden Lokomotiven nach Grünwald und einer Dienstlokomotive bis Thalkirchen hatte den Nachtheil, dass die Zugpausen zu lang und die kilometrischen Kosten unverhältnissmässig hohe waren, aus welchem Grunde auch eine weitere Verdichtung des Fahrplanes nicht angezeigt erschien.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass durch eine Verdichtung der Zugfolge sowohl den Bedürfnissen des Publikums besser entsprochen, als auch der Verkehr wesentlich belebt würde, und dass dabei die Verkehrseinheit bedeutend kleiner gehalten werden könnte, erschien es angezeigt, nach einem Betriebsmittel Umschau zu halten, welches bei mässigen kilometrischen Kosten die vorgenannten Bedingungen erfüllen würde. Es handelte sich darum, jene Grenze der Leistungsfähigkeit zu finden, bei welcher der elektrische Betrieb noch mit Vortheil gegenüber dem Lokomotivbetrieb bestehen kann. Man hatte es mit einem sehr unregelmässigen, stossweisen Verkehr zu thun, der an schönen Sonntagnachmittagen die Beförderung von 4—5 000 Fahrgästen innerhalb weniger Stunden erfordert. Dieser schönen Sonntage sind es aber nur einige im Jahre, während die übrigen Sonn- und Feiertage Abstufungen bis herab auf ebenso viel Hunderte in diesen Nachmittagsstunden aufweisen und der Werktagsverkehr im Winter bis auf 1 000 Fahrgäste während des ganzen Tages herabfällt. Wenn man nun unter vollständiger Ausschaltung des Lokomotivbetriebes, welcher allerdings nur an schönen Sonn- und Feiertagen Nachmittags ergänzend einzugreifen hat, die Einführung des elektrischen Betriebes hätte durchführen wollen, so hätte sich, um den Verkehr auch dieser verhältnissmässig wenigen Tage ausschliesslich mit Elektrizität bewältigen zu konnen, ein elektrisches Kraftwerk von mindestens dem doppelten Umfange der heutigen Anlage ergeben müssen, dem auch die übrige Einrichtung in Bezug auf die Anzahl der Motorwagen, der Verstärkung der Leitungen und der noch grösseren Verdichtung des Fahrplanes hätte folgen müssen. Dadurch wäre eine ungewöhnlich kostspielige Anlage geschaffen worden, welche nur wenige Tage im Jahre ausgenutzt worden wäre und daher die Kosten für die Verzinsung und Abtragung der Baukosten nicht mehr aufgebracht hätte. Man beschied sich daher mit einem Bauplane, welcher die Möglichkeit eines 15 Minutenverkehrs von München nach Grünwald mit einem Motor- und einem

Anhängewagen gewährleistete. Da der Motorwagen 82 Sitz- und 20 Stehplätze, also 102 Plätze, und der Anhängewagen 80 Plätze fassen, ergeben sich 182 Personen, welche alle 15 Minuten in jeder Richtung befördert werden können. Es entspricht das einer Leistung von rund 1500 Personen in der Stunde in beiden Richtungen.

Zur Erzeugung des erforderlichen Gleichstromes wurde in Station Thalkirchen für den elektrischen Betrieb eine eigene Dampfmaschinenanlage hergestellt, deren Leistung dem genannten Plane entspricht.

Bei dem früheren Lokomotivbetrieb betrugen nun die Jahresunkosten für Personal, Material und Unterhaltung der Betriebsmittel 45 000 *M.* bei 130 000 Nutzkm oder 33 ₰ für 1 Nutzkm; hierzu treten für 4 % Verzinsung und 3 % Abschreibung des Fahrparkes noch 15 000 *M.*, so dass sich ein Gesammtaufwand von 60 000 *M.* oder von 46 ₰ für das Nutzkilometer ergab.

Die jährlichen reinen Betriebsausgaben im elektrischen Betriebe betrugen im Jahre 1901: 55 000 *M.* oder 19,4 ₰ für das Nutzkilometer bei 283 263 Nutzkm Leistung. Hierin sind inbegriffen alle Auslagen für das Personal im Zugförderungs- und Begleitungsdienst, in der Aufsicht und Wartung des Kraftwerks, dem dortigen Verbrauch für Material und für die Ausbesserung der Motorwagen. Die 4 prozentige Verzinsung des Anlagekapitals von 623 000 *M.*, dann die 3 prozentige Abschreibung am Fahrparke und an den Maschinen und die 10 prozentige Abschreibung an der Batterie beanspruchen 38 000 *M.*, so dass 55 000 + 38 000 = 93 000 *M.* oder 33 ₰ für das Nutzkilometer gesammte Unkosten sich ergeben. Da 2 Lokomotiven und 5 Wagen des bisherigen Lokomotivbetriebes für andere Zwecke vollständig verfügbar werden, ist die hierfür bisher jährlich mit 13 000 *M.* aufgewendete Verzinsung usw. abzuschreiben, so dass ein Aufwand von 93 000 — 13 000 = 80 000 *M.* verbleibt.

Der Unterschied gegenüber dem Lokomotivbetriebe beträgt somit 80 000 — 60 000 = 20 000 *M.*, welche durch Mehreinnahmen im elektrischen Betriebe aufzubringen waren, wenn er seine Einführung rechtfertigen sollte.

Die Verkehrsdichtigkeit auf der Linie München I. B.-Grünwald betrug im Jahre 1900, d. i. dem ersten Jahre des elektrischen Betriebes, 905 598 gegen 715 443, gleich einem Mehr von 190 155 Personen oder einer Zunahme von 27 %. Das Mehr aus der reinen Personeneinnahme beträgt 42 039 *M.* im Jahre 1900 gegenüber 1899. Für die früheren Jahre ist gleichfalls eine regelmässige Steigerung des Personenverkehres auf der Strecke München I. B.-Grünwald zu verzeichnen, und zwar betrug diese seit Einführung des Vororttarifes am 1. Mai 1896 durchschnittlich 3 %, so dass man wohl sagen kann, dass auch bei Nichteinführung des elektrischen Betriebes die gleiche Steigerung im Vorortverkehr für das Jahr 1900 eingetreten wäre, d. s. rund 25 000 Personen.

Von der Personengeldeinnahme von 42 039 *M.* sind für die oberhalb Grünwald gelegene Strecke 3 198 mal 65 ₰ gleich rund 2 000 *M.* in Abzug zu bringen, so dass noch 40 000 *M.* als Zunahme im Vorortverkehr verbleiben. Von diesen sind rund 4 400 *M.* auf die regelmässige Steigerung zu rechnen, so dass noch 35 600 *M.* für die aussergewöhnliche Zunahme des Verkehres verbleiben. Da zur Deckung aller Betriebsmehrkosten und der 4 prozentigen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nur 20 000 *M.* erforderlich sind, verbleibt ein reiner Ueberschuss von 15 600 *M.*

Das thatsächlich erzielte Ergebniss entspricht den angestellten Berechnungen in den einzelnen Ziffern fast genau, und es ist daher der erhoffte Erfolg, eine Verdichtung des Fahrplanes und die Darbietung besserer Fahrgelegenheit für das Publikum ohne Schädigung des Reinertrages zu erreichen, ganz und gar eingetreten. Es ist damit noch der weitere Vortheil erreicht, dass eine ganz erhebliche weitere Verkehrszunahme eintreten kann, also damit auch eine Steigerung der Einnahmen, ohne dass die Ausgaben eine nennenswerthe Erhöhung erfahren; denn eine dichtere Zugfolge ist nicht nöthig, nur eine bessere Besetzung bezw. Ausnutzung der Wagen. Diese betrug erst durchschnittlich 21 Personen für den Wagen, gleich 20 %.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats.

(Fortsetzung aus Nr. 29.)

Wir haben heute über die dreitägigen Verhandlungen vom 10.—12. d. Mts. zu berichten, welche über 16 Stunden dauerten und zum Schluss der sog. Generaldebatte führten. Wir glauben daher, uns bei dem zu Gebote stehenden Raum kurz fassen und auf die Wiedergabe der Hauptpunkte umsomehr beschränken zu können, als man nicht gerade sagen kann, dass die Verhandlungen sonderlich viel neues oder hervorragendes geboten hätten. Der 10. d. Mts brachte zunächst eine längere Rede des Abg. Gothein von der freis. Volksp., der u. a. eine Herabsetzung der Personen- und Gütertarife, namentlich der Kohlentarife forderte, weitere Gleichstellung der Techniker mit den Juristen verlangte und der herrschenden wirthschaftlichen Ebbe eine Dauer bis zur endgültigen Sicherung der zukünftigen Handelspolitik voraussagte, wobei er die auch jetzt noch steigende Bedeutung unseres Aussenhandels hervorhob. Staatsminister v. Thielen sprach seine Freude über die von Jahr zu Jahr milder werdende Kritik des Vorredners aus und berichtigte einige von diesem vorgebrachte Irrthümer. So bestritt er, dass von seinem sehr verehrten Amtsvorgänger, Herrn v. Maybach, jemals ein Druck auf die Privatbahngesellschaften ausgeübt sei. Insbesondere sei dies nie gegenüber der rheinischen Eisenbahn, deren Verwaltung Herr v. Thielen selbst angehörte, geschehen. Der Minister ging dann auf die Vorwürfe wegen des Gütertarifwesens ein und hob die zahllosen Frachtermässigungen hervor, die allein seit 1899 eingetreten seien. Preussen gehe darin immer voran, die anderen deutschen Verwaltungen folgten meist nach. Freilich seien es meist Ausnahmetarife, aber das sei der gewiesene Weg. Wenn man sonst eine „grundlegende Reform des Tarifwesens“ verlange, so habe doch noch niemand dafür ein Rezept gegeben. Vielleicht habe Abg. Gothein ein solches, dann bäte er darum, damit man sich vielleicht verständigen könne. Eine vollständige Beseitigung des jetzigen Tarifwesens würde eine solche Revolution des ganzen wirthschaftlichen Lebens hervorrufen, dass es sehr gefährlich sei, an eine solche heranzugehen. Der Centrumsabg. Fritzen frug nach dem voraussichtlichen Abschluss des Etats für 1901 und erklärte sich gegen den nationalliberalen Vorschlag, aus den Eisenbahneinnahmen eine bestimmte Summe zu allgemeinen Staatszwecken zur Verfügung zu stellen und den Rest der Eisenbahnverwaltung zu überlassen; er wandte sich dann gegen den Wunsch des Abg. Gamp, das Eisenbahnwesen in den Dienst der Germanisirungsbestrebungen zu stellen. Die Eisenbahnverwaltung müsse vor allem unparteiisch sein. Auf seine Anfrage erwiderte Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben, man werde mit einem Gesammtminderüberschuss der Eisenbahnverwaltung von etwa 80 000 000 *M.* zu rechnen haben.

Nach einigen Bemerkungen des konservativen Abg. v. Arnim über die Nothwendigkeit der Erbauung grösserer Güterwagen und einige andere Punkte sprach der nationalliberale Abg. Dr. Sattler in längerer Rede der Amtsführung des Ministers v. Thielen das höchste Vertrauen aus. Dieser habe nie den bürokratischen Standpunkt gehabt, der nach der Ansicht des Abg. Macco dem Durchschnitt der aus dem Assessorenthum hervorgegangenen Eisenbahnbeamten eigen sei, er sei stets nicht nur ein Eisenbahn-, sondern auch ein Verkehrsminister gewesen. Redner rühmte dann die Maassnahmen des Ministers wegen der Förderung der Bauten, Weiterbeschäftigung der Arbeiter, Verlängerung der Rückfahrkarten-Gültigkeit. Aus Anlass der Veröffentlichungen über gemeinsame Tarifmaassnahmen deutscher Eisenbahnen (vgl. S. 473 in Nr. 29 d. Ztg.) kam der Redner auf die Frage der Eisenbahngemeinschaften. „Was diese anlangt, so können wir wohl ruhig abwarten, ob die übrigen Staaten sich der Gemeinschaft anschliessen, und man könnte sogar den Herren in Hessen frei stellen, etwa von der Gemeinschaft zurückzutreten, wenn sie auf die Millionen verzichten wollen, die sie dadurch gewonnen haben. Wir Preussen haben wahrlich keine Veranlassung, irgendwie auf eine solche Gemeinschaft zu drängen; die ganze Tendenz der Entwickelung führt allerdings naturgemäss dahin, dass über kurz oder lang im Interesse des wirthschaftlichen Fortschritts in Deutschland auch eine Eisenbahneinheit wie auf allen anderen Gebieten des Verkehrs eintritt, aber wir werden abwarten, ob die Herren es in ihrem eigenen Interesse liegend erachten, eine Eisenbahngemeinschaft herbeizuführen. Wenn sie es nicht wollen, so können sie es lassen, wir werden warten.“ Nach dem Lob kam nun noch einige Kritik. Redner meinte, dass die Techniker noch immer Anlass zu Klagen hätten, dass die Eisenbahnverwaltung noch immer zu zögernd vorgehe in der Ausgestaltung ihrer Anlagen, dass hierauf die zu starke Heranziehung der Eisenbahnüberschüsse zu den

allgemeinen Staatsausgaben wohl von Einfluss sei. Er wünschte für diese Heranziehung eine bestimmte Grenze, über die hinaus die Eisenbahnüberschüsse in einen Ausgleichsfonds fliessen sollten, der dann in ungünstigeren Jahren zur Deckung der Fehlbeträge dienen würde und natürlich auch unter dem Einfluss des Finanzministers stehen würde. Den Widerstand des von ihm so hoch verehrten verstorbenen Ministers v. Miquel gegen diesen Gedanken habe er nie verstanden, da jener doch gerade immer betont habe, man dürfe die Staatsausgaben nicht auf die schwankenden Einnahmen gründen. Redner trat nochmals für den Gedanken ein, rief aber den Widerspruch des Finanzministers v. Rheinbaben hervor; was der Vorredner s. Zt. gewollt habe, sei nicht ein allgemeiner Ausgleichsfonds gewesen, den auch Herr von Miquel billigte, sondern ein besonderer Fonds für die Eisenbahnverwaltung, der es dieser ermöglicht hätte, Tarifermässigungen vorzunehmen. Das sei nicht angängig, der Finanzminister allein habe den Ueberblick über sämmtliche Ressorts, er müsse daher bei allen Ausgaben mitwirken. Der Minister ging dann noch auf das finanzielle Verhältniss zum Reich über, bei dessen Unsicherheit man die eigenen Finanzen um so fester gesichert halten müsse, und schloss mit den Worten: „Eine derartige Trennung der Eisenbahn- von der allgemeinen Finanzverwaltung, wie sie der Vorredner wünschte, kann ich nicht in Aussicht stellen. Die Gründe dafür habe ich früher schon ausführlich erörtert. Einen Ausgleichsfonds, der die Mindererträge einzelner Jahre durch die Ueberschüsse besserer Jahre zu decken gestattet, wie ihn Herr v. Miquel s. Zt. vorschlug, würde ich natürlich mit Freuden begrüssen." Den Schluss des Tages machten einige mehr örtliche Wünsche der Abg. v. Kardorff, Schwarze und Molkewitz, und eine Ausführung des nationall. Abg. Wallbrecht, dass man für den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst eine besondere Vorbildung durch geeignete Kurse an den Universitäten und technischen Hochschulen schaffen müsse.

Am 11. d. Mts. veranlassten zunächst einige Bemerkungen des Abg. Dr. Crüger (freis. Volksp.) über den am Rhein bestehenden Wunsch nach Ausdehnung der Ausnahmetarife für die Nordseehäfen auf die Rheinhäfen den Minister v. Thielen zu folgender Erwiderung: „Diese sog. Begünstigung hat schon vielfach die Gemüther erregt und zu umfangreichen Petitionen geführt. Die Hoffnung, dass ich sie ausdehnen würde auf die Umschlagplätze zunächst des Rheins, muss ich leider vollständig zerstören. Ich kann ein Bedürfniss hierfür nicht anerkennen, weil die Schifffahrt auf dem Rhein trotz der Differenz der Tarife ausserordentlich zugenommen hat. Wie aus der auch sonst ganz interessanten Denkschrift zum Gesetzentwurf betr. die Erweiterung des Ruhrorter Hafens hervorgeht, hat die Schifffahrt dort in dem Zeitraum von 1890 bis 1901 um 124 % zugenommen. Die jetzigen Tarife sind also kein Hinderniss für die Entwickelung des Verkehrs gewesen. Auch der Bezirkseisenbahnrath in Köln ist noch 1897 mit mir einer Meinung gewesen: er hat damals mit 37 gegen 5 Stimmen einen derartigen Antrag abgelehnt. Diese Ausfuhrtarife sind für die Nordseehäfen werthvoll, um ihnen die Konkurrenz gegen die ausländischen, also die belgischen und holländischen Häfen zu ermöglichen. Was jetzt verlangt wird, würde den Zweck, aus dem die Tarife s. Zt. gewährt worden sind, geradezu ins Gegentheil verkehren. Der Verkehr würde wiederum den belgischen und holländischen Häfen zugeführt werden. Ich glaube, dass niemand dies wirklich wünschen wird, auch die Leute am Rhein nicht. Der dritte Grund, der es mir und dem Finanzminister vollständig unmöglich macht, auf einen derartigen Antrag einzugehen, ist der ganz unabsehbare, auf viele Millionen abzuschätzende Einnahmeausfall, der sich daraus ergeben würde. Wir würden es natürlich beim Rhein nicht bewenden lassen können, sondern was dem Rhein recht ist, würde der Oder und anderen Flüssen billig sein. Einer solchen Maassnahme werde weder ich noch voraussichtlich irgend einer meiner Nachfolger zustimmen können."

Der Minister vertheidigte dann die durch das Gebot ausgleichender Gerechtigkeit begründeten Zuckerausfuhrtarife und die Vergebung der Bahnhofswirthschaft zu Frankfurt a/Main an zwei nicht meistbietende, aber erfahrene Wirthe für 60 000 ℳ + 20 000 ℳ Werth auferlegter Leistungen gegen laut gewordene Angriffe. Abg. Freiherr v. Zedlitz (freik.) trat dem Abg. Sattler in der Forderung eines Eisenbahnausgleichsfonds bei, sprach gegen eine weitere Herabsetzung der Personenfahrpreise, dagegen für etwa von der Wirthschaftspolitik dringend geforderte Gütertarifermässigungen, daher für die Zuckerausfuhrtarife als Ausgleichungsmittel gegen die billigen Wasserfrachten. Seine Ausführungen über den Ausgleichfonds gaben dem Finanzminister nochmals Anlass, sich mit diesem einverstanden zu erklären, er wolle nur nicht, dass sich die allgemeine Staatsverwaltung lediglich durch Zahlung einer Rente aus den Eisenbahnüberschüssen von den Eisenbahnen abfinden lassen solle. Man würde dann wieder dazu kommen, dass man, um den Bedürfnissen der anderen Verwaltungen gerecht zu werden, laufende Ausgaben durch Anleihen decken müsse.

Aus den Ausführungen der folgenden Redner, die meist örtliche Wünsche vorbrachten, ist die Lebhaftigkeit zu erwähnen, mit der von verschiedenen Seiten für die Beibehaltung der Sonntagskarten für verschiedene Orte (Hanau nach dem Taunus, vor allem Magdeburg nach dem Harz u. a. m.) eingetreten wurde. Auch die Ausdehnung der Nordseehäfentarife auf die Rheinhäfen fand mehrere Vertheidiger. Während mehrere Redner den baldigen Uebergang zu den einfachen Fahrpreisen der Rückfahrkarten unter deren Aufhebung wünschten, wurden doch auch Stimmen, die zur Vorsicht mahnten, laut.

Besonderes Interesse bot die Streifung der Polenfrage beim Eisenbahnetat. Auf die Beschwerden des Abg. v. Grabski, dass die Bromberger Eisenbahndirektion ihren Beamten und Arbeitern verboten habe, im Dienst polnisch zu sprechen, dass den Gepäckträgern sogar verboten sei, zu antworten, wenn sie polnisch angeredet würden, u. a. dgl. erwiderte Staatsminister v. Thielen unter lebhaftem Beifall etwa folgendes:

„Bei Tageslicht besehen, sehen die Dinge ganz anders aus. Wir wollen durchaus nicht verhindern, dass die polnischen Arbeiter unter sich polnisch reden. Wenn sie nicht im Dienst sind, können sie Morgens, Mittags und Abends polnisch sprechen, aber wenn sie im Eisenbahndienst sind, müssen wir verlangen, dass sie deutsch reden. Denn der Eisenbahndienst ist mit mannigfachen Gefahren für die Leute selbst sowie für andere Leute verbunden, und wir nehmen daher keinen fremden Arbeiter an, der nicht vollständig begreift, was ihm sein deutscher Vorgesetzter an Sicherheitsmaassregeln klar macht. Wir nehmen keinen Schlosser oder sonstigen Werkstättenarbeiter an, der nicht deutsch spricht, denn aus den Schlossern beziehen wir unsere Heizer und Lokomotivführer, und ganz dieselben Rücksichten, die bei den Streckenarbeitern obwalten, walten auch bei diesen Arbeitern ob. Im übrigen wären die Beschwerden des Vorredners für mich überzeugende gewesen, wenn er hätte Beispiele anführen können von Leuten, die, weil sie sich der polnischen Sprache bedienten, aus dem Dienst der Verwaltung entfernt worden sind. Das hat er aber nicht gekonnt. Mir sind auch Beschwerden in dieser Hinsicht noch niemals vorgekommen. Also, so schlimm und tragisch, wie Herr v. Grabski die Sache darstellt, dass jedes Flüstern zweier Kameraden bei der Arbeit in polnischer Sprache zur Entlassung führt, ist es jedenfalls nicht. Dass wir die polnischen Zeitungen nicht auf den Bahnhöfen dulden, darüber darf man sich nicht wundern. Wenn Herr v. Grabski sich aber wundern wollte, so würde ich ihm rathen, einmal die polnischen Zeitungen zu lesen, und wenn er sich dann nicht wundert, so kann ich ihm nicht helfen. Will er, dass polnische Zeitungen auf den Bahnhöfen verkauft werden dürfen, so möchte ich ihm empfehlen, bei den Redaktionen dafür zu sorgen, dass die Gehässigkeiten gegen alles, was preussisch und deutsch ist, aus den polnischen Zeitungen verschwinden."

Die Sonnabendsitzung begann mit allerhand Beschwerden des Abg. Goldschmidt (freis. Volksp.) über Arbeiterverhältnisse. Die Mittagspausen der Arbeiter seien zu gering, die Sparerlasse würden zu schroff gehandhabt, die Arbeiterausschüsse nicht genügend gehört, die Ausbesserungen der Eisenbahnwagen würden Ersparniss halber nicht gründlich genug ausgeführt, die Nachtarbeit sei übermässig, der Eisenbahnfiskus lasse sich sogar auf Grund des § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuchs verklagen, weil Arbeitern, die zu kürzeren militärischen Uebungen eingezogen waren, der Lohn widerrechtlich verkürzt sei; eine Verfügung des Eisenbahnministers ordne an, dass Arbeiter, die sich in wohlgesinnten Vereinen besonders hervorthun, Prämien erhalten sollten, wodurch man nur Speichellecker und Schmarotzer grossziehe. Staatsminister v. Thielen verwies diesen Angriffen gegenüber zunächst auf das Steigen der Löhne, bei den Betriebsarbeitern seit 1892 um 25,7 % und bei den Werkstättenarbeitern von 949 auf 1 151 ℳ Durchschnittslohn, wobei Lehrlinge mitgerechnet seien. Auf den sogen. Sparerlass ging der Minister dann näher ein und meinte: „Wenn ich diese Verfügung nicht erlassen hätte, hätte ich einfach meine Pflicht versäumt. Ich wollte eben die Arbeiter beibehalten, deshalb musste ich so vorgehen, wie es geschah. Wir konnten doch nicht überflüssige Arbeiten vornehmen lassen, und wir hatten in manchen Werkstätten bis zu 14 % weniger Arbeit, als vorher. Lohnherabsetzungen sind nur in ganz verschwindendem Maasse eingetreten. Der „Vorwärts" hat den Erlass abgedruckt unter Weglassung derjenigen Stellen, die für die Arbeiter günstig sind. Aus diesem Erlass kann man der Eisenbahnverwaltung unmöglich einen Strick drehen. Was der Vorredner im einzelnen vorgebracht hat, kann ich nicht kontroliren; dass aber der Arbeitsverdienst theilweise sogar gestiegen ist, ergibt sich daraus, dass in einer Betriebswerkstätte im Dezember 1900 der durchschnittliche Verdienst 4,12 ℳ betrug, im Dezember 1901 dagegen 4,36 ℳ. Der Abg. Goldschmidt beschwert sich darüber, dass die Arbeiterausschüsse im Staatsbetrieb nicht diejenige Rolle spielen, die sie sich in der Privatindustrie errungen haben. Aber ein Arbeiterausschuss kann doch in unserer Verwaltung unmöglich über Lohnverhältnisse einen Beschluss fassen, sondern nur in allgemeinen prinzipiellen Fragen mitreden, und wo es

sich darum handelte, sind die Arbeiterausschüsse gehört worden. Dass die Nachtarbeit ungünstiger auf den menschlichen Organismus wirkt als die Tagarbeit, ist bekannt, aber die Nachtarbeit ist im Eisenbahndienst nicht gänzlich zu vermeiden, wohl aber ist es möglich, eine unzweckmässig schädliche Eintheilung der Nachtarbeit zu vermeiden, und in dieser Beziehung sind wir in den letzten 15 Jahren ausserordentlich weit gekommen. Ebenso haben wir für gesunde Uebernachtungsräume der Beamten gesorgt. Sehr segensreich hat sich das gemeinsame Wirken aller Eisenbahnangestellten, vom Präsidenten bis zum einfachen Arbeiter, in einem Verein erwiesen. Daraus hat sich ein sehr erfreulicher Korpsgeist entwickelt, der einen hieb- und stichfesten Panzer gegen die Bestrebungen der Sozialdemokratie abgegeben hat, und wenn wir sehen, was einzelne Beamte unter Hintangabe ihrer freien Zeit dafür gethan haben, so ist das um so anerkennenswerther, als wir ja auf der anderen Seite wissen, welcher geradezu physische Zwang seitens der Sozialdemokratie angewendet wird, um die Leute in ihre Vereine zu pressen. Das scheint Herr Goldschmidt nicht zu wissen. Wir haben ferner ausserordentlich viel gethan, um den unteren Beamten und Arbeitern menschenwürdige Wohnungen zu schaffen. Wir haben jetzt 39 000 derartige Wohnungen gebaut, und was für eine Wohlthat wir damit den Arbeitern erweisen, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Im grossen ganzen kann die Eisenbahnverwaltung auch vor dem kritischsten Auge die Probe bestehen in Bezug auf die Behandlung ihrer Arbeiter und Beamten sowie in Bezug auf die Pflege der Wohlfahrt."

Im weiteren Verlauf der Debatte wurden von neuem aus dem Hause Wünsche mehr örtlicher Natur vorgebracht, u. a. für Beibehaltung der Sonntagskarten auch nach dem Riesengebirge und andere schlesische Eisenbahnwünsche. Das Altenbekener Eisenbahnunglück wurde vom Centrums-Abg. v. Savigny aus Anlass einer vom Abg. Dasbach Tags vorher darüber gemachten Bemerkung berührt und hierbei von ihm die Bitte ausgesprochen, der Minister möge für die beiden verurtheilten Beamten den Gnadenweg beschreiten; sei ihr Verschulden auch zweifellos, so lägen doch zahlreiche Milderungsgründe vor. Der nationalliberale Abg. Horn trug Klagen aus den Kreisen der Industriellen über die harten Bedingungen bei Gewährung von Anschlussgleisen vor. Diese seien zu einseitig im Interesse der Eisenbahnverwaltung gehalten und lieferten die Anschlussgleisbesitzer in deren Hände. Allgemein sage man in diesen Kreisen, man müsse auf seine Kosten den Strick noch mitliefern, an dem man aufgehängt werde. Redner suchte dies durch Einzelaufführung der Bedingungen zu belegen und meinte, das drückendste sei die zu zahlende Ueberführungsgebühr, die man bei kurzen Strecken ganz fallen lassen, auf längeren Strecken ermässigen müsse. Er bat den Minister um grösseres Entgegenkommen den Anschlussgleisbesitzern gegenüber. Weitere Wünsche des Abgeordneten bezogen sich auf eine bessere Ausstattung der Wartehallen und grössere Bereitwilligkeit gegenüber den Wünschen der Bevölkerung auf Errichtung von Haltestellen.

Eine Erwiderung wurde diesem und einigen anderen Rednern, die nebensächliche Wünsche vortrugen, vom Regierungstisch nicht zu theil; demnächst wurde die sogen. Generaldebatte geschlossen und in die Berathung der einzelnen Titel eingetreten, diese indessen bald durch Vertagung beendet. Wir werden hierüber in nächster Nummer im Zusammenhange mit den weiteren Verhandlungen dieser Woche berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Februar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 7 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei Personenzügen) und 13 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Reisende, 2 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt.

— **Meldung von Unfällen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Veranlassung genommen, die königlichen Eisenbahndirektionen auf die genaue Befolgung des § 1 der Dienstvorschrift für das Meldeverfahren bei Unfällen hinzuweisen, wonach bei einem Unfalle auf freier Strecke die Station, die der Unfallstelle am nächsten liegt, die erforderlichen Meldungen abzugeben hat. Es ist vorgekommen, dass die zur Meldung verpflichtete Station nur der Nachbarstation telegraphisch Mittheilung von dem Unfalle gemacht und angenommen hat, dass diese die vorgeschriebenen Meldungen weitergeben würde. Da eine Verständigung hierüber erst nach geraumer Zeit stattfand, so sind unliebsame Verzögerungen entstanden. Ferner macht der Minister darauf aufmerksam, dass nach § 2 der genannten Dienstvorschrift die erforderlichen Meldungen möglichst schnell abgegeben werden müssen. Wenn dort bestimmt ist, dass die Meldungen nicht unter dem Eindrucke der ersten Aufregung zu erstatten sind, so dürfen sie dadurch selbstverständlich nicht stundenlang verzögert werden; sie sind vielmehr sofort abzugeben, sobald ein Ueberblick über Art und Umfang des Unfalles gewonnen ist.

— **Ueber die Herstellung und Benutzung von Privatübergängen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten aus dem besonderen Anlass, dass bei Benutzung eines solchen Privatüberganges ein Motorfahrfahrzeug zertrümmert und die Eisenbahnverwaltung wegen des entstandenen Schadens in Anspruch genommen war, eine Verfügung an die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare erlassen, welche die früher wegen Gestattung solcher Privatübergänge ergangenen Bestimmungen von neuem einschärft und darauf aufmerksam macht, dass das Betreten des Bahnkörpers von den Eisenbahndirektionen nur im Falle eines besonders dringenden Bedürfnisses und nur auf Grund einer Erlaubnisskarte gestattet werden darf, wenn es sich lediglich um ein persönliches Interesse handelt. Soll darüber hinaus ein Privatübergang hergestellt werden (vergl. § 58 der Betriebsordnung), so ist dazu nach §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 die Genehmigung des Ministers erforderlich, weil hierdurch die Bahnlinie selbst und die Betriebsverhältnisse der Bahn berührt werden. Insoweit diese Genehmigung nicht schon aus dem festgestellten Plane zu entnehmen ist, muss sie besonders nachgesucht werden. Im übrigen bemerkt der Minister, dass lediglich im persönlichen Interesse liegende Vergünstigungen, wie die Herstellung von Privatübergängen, soweit sie überhaupt zulässig erscheinen, nur ertheilt werden dürfen, wenn die Eisenbahnverwaltung für alle daraus entstehenden Nachtheile nach Möglichkeit schadlos gehalten wird. Es soll danach dem betreffenden Privaten die Haftung nicht nur für Schäden an den Bahnanlagen und an Grundstücken und Anlagen Dritter, sondern allgemein für jeden aus der Vergünstigung entstehenden Schaden auferlegt werden; insbesondere soll der Betreffende auch verpflichtet werden, die Eisenbahnverwaltung wegen aller Ansprüche Dritter — einschliesslich ihrer eigenen Bediensteten — schadlos zu halten, welche auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes infolge von Unfällen, die in ursächlichem Zusammenhange mit der Vergünstigung stehen, geltend gemacht werden könnten.

— **Ausmusterung von Betriebsmitteln.** Eine Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ermächtigt die nachgeordneten Eisenbahndirektionen, im Etatsjahre 1902 Ausmusterungen von Lokomotiven und Personenwagen in dem Umfange vorzunehmen, dass insgesammt 365 Lokomotiven und 475 Personenwagen, die in einer Nachweisung auf die einzelnen Direktionsbezirke vertheilt sind, zur Ausmusterung gelangen.

— **Bezirks-Eisenbahnrath Berlin.** Die Tagesordnung für die am 5. Juni d. J. stattfindende Sitzung enthält folgende Berathungsgegenstände: 1. Mittheilung über die Durchführung früherer Beschlüsse. 2. Mittheilungen über die im Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingetretenen wichtigeren Aenderungen und herausgegebenen Tarife. 3. Mittheilungen über die im Personenzugfahrplan eingetretenen wichtigeren Aenderungen sowie über die für den Winter 1902 in Aussicht genommenen Aenderungen des Personenzugfahrplans. 4. Wahl eines Mitgliedes für den Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnraths und für den Landes-Eisenbahnrath. 5. Einlegung eines beschleunigten Vormittags-Personen- und Gegenzuges zwischen Stralsund und Rostock. 6. Ermässigung der Abfertigungsgebühren für Ziegelsteinsendungen, insbesondere auf der Strecke Stettin-Jasenitz. 7. Aufhebung der Frachtbegünstigung für Steinkohlen usw. im Versande von den Seehäfen und binnenländischen Wasserumschlagsstationen.

— **Die Versuche mit Wagen von 25 t und mehr Tragfähigkeit,** die von der preussischen Staatsbahnverwaltung in früherer Zeit gemacht worden sind, haben — wie das ja häufig bei Neuerungen der Fall ist — kein genügendes Interesse bei den Verkehrstreibenden gefunden und sind deshalb bald wieder

aufgegeben worden. Gleichwohl besteht, wie die Wochenschrift „Glückauf" in ihrer Nr. 12 schreibt, ein lebhafter Wunsch nach Einführung solcher Wagen sowohl in der Eisenindustrie wie beim Kohlenbergbau fort, jedoch stehen diese Wünsche insofern nicht untereinander in Einklang, als sie auf die Einführung verschiedener Wagenmuster gerichtet sind. Die Eisenindustrie, der es daran gelegen sein muss, die ihr mit Rohstoffen zugeführten Wagen mit ihren fertigen Erzeugnissen wieder zum Versand bringen zu können, wünscht zu diesem Zwecke Wagen etwa von der Bauart der bisherigen Kokswagen, jedoch unter Zufügung einer dritten Achse; der Kohlenbergbau dagegen, dem seine Wagen durchweg leer wieder zugeführt werden müssen, hat an der Möglichkeit einer Rückbeladung kein Interesse, wohl aber an einer Bauart, die eine möglichst schleunige Entladung zulässt. Ihm würde daher die Einstellung von verstärkten Selbstentladern das wünschenswertheste sein. Unter diesen Umständen schlägt das gedachte Blatt vor, im Falle erneuter Versuche Wagen von beiden Arten in Dienst zu stellen und dabei die erstgedachten vorzugsweise für den Verkehr des Ruhrreviers mit Lothringen, die letztgedachten aber für den Kohlenverkehr nach den Seehäfen vorzubehalten.

— **Hoch- und Untergrundbahn oder Schwebebahn in Hamburg?** In Hamburg ist dem Plane einer Hoch- und Untergrundbahn, den wir in Nr. 3 d. Ztg. eingehend besprochen haben, durch das Projekt einer Schwebebahn ein scharfer Wettbewerb entstanden. Wie der „Hamb. Korr." mittheilt, hat dort am 4. d. Mts. im Verein für Verkehrsinteressen eine zahlreich besuchte Versammlung stattgefunden, in welcher die Einrichtungen und der Betrieb der Elberfelder Schwebebahn durch den Hauptmann M o g in längerem Vortrag veranschaulicht und zugleich der von der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen dem Hamburger Senate eingereichte Plan einer solchen Anlage erörtert wurde. Das Projekt umfasst zwei Linien, von denen die längere einen Ring bildet, der von den Landungsbrücken nach dem Hauptbahnhofe und zum Berliner Thor, sodann durch Hamm und Eilbeck nach Barmbeck und von dort über Winterhude, Eggendorf, Hoheluft, Eimsbüttel und St. Pauli zu den Landungsbrücken zurückführt, während die zweite in Ohlsdorf beginnen und in südlicher Richtung über Winterhude, die Humboldstrasse, den Mühlendamm, am Berliner Thor vorbei zur Elbbrücke führen soll. Die erstere wird 20 km, die zweite etwa 11 km lang werden, und würden sich die Linien in Winterhude und am Berliner Thor mit bequemen Umsteigestationen schienenfrei kreuzen. Die Langen'sche Schwebebahn habe sich, wie der Vortragende ausführte, in Elberfeld vollständig bewährt und ihre Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit unzweifelhaft dargethan. Ihr wesentlichster Vorzug einer zweischienigen Hoch- und Untergrundbahn gegenüber bestehe aber in ihrer grösseren Billigkeit. Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn habe einen Aufwand von 3 600 000 *M.* (Anmerkung d. Schriftl.: Der Betrag ist zu hoch angegeben; vergleiche den Aufsatz in Nr. 29 S. 468 dieser Zeitung) für das Kilometer erforderlich gemacht und danach werde das von Siemens & Halske, der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und der Hamburger Strassenbahngesellschaft vorgelegte Projekt von 22,5 km Länge schwerlich billiger als für 70 000 000 *M.* fertig zu stellen sein. Dagegen hätte die Elberfelder Schwebebahn 1 000 000 *M.* für das Kilometer gekostet, und wenn man auch für Hamburg einen etwas höheren Betrag oder 1 200 000 *M.* für das Kilometer veranschlagen müsse, so werde man immerhin mit einem Kostenbetrage von 40 000 000 *M.* für die zu bauenden 31 km Bahn ausreichen.

Den Ausführungen des Vortragenden wurde durch den Regierungsbaumeister Stein von der Firma Siemens & Halske entgegengehalten, dass die technische und wirthschaftliche Leistungsfähigkeit der Schwebebahn durch die bisherigen kurzen Erfahrungen noch keineswegs ausser Frage gestellt sei und dass 99 % aller Eisenbahntechniker immer noch an der altbewährten Zweischienenbahn festhielten. Ihm schloss sich der Regierungsbaumeister Jannien aus Berlin an, der auf die ihm aus eigener Anschauung bekannten grossartigen Erfolge hinwies, welche die Chicagoer Hochbahn in der Beförderung grosser Menschenmassen erzielt hat. Ein grosser Mangel der Schwebebahn sei der, dass sie nicht auf die Strassenebene hinunter geführt werden könne, wie es in Hamburg bei den Vorortlinien, die man auf billigen Erddämmen führen könne, nöthig sein werde. Dagegen betonte der Ingeniör Petersen, dass der Schwebebahn auch gerade in dieser letzteren Beziehung eine hohe Leistungsfähigkeit innewohne und dass sich hiervon ein jeder, der die Elberfelder Betriebseinrichtungen durch eigenen Augenschein kennen lerne, mit Leichtigkeit überzeugen könne. Namentlich sei es sehr wohl möglich, auch auf der Schwebebahn Züge von drei bis zu neun Wagen Länge zusammenzustellen. Doch sei es jedenfalls zweckmässiger, statt alle zehn Minuten einen Zug von drei Wagen, alle drei Minuten einen einzelnen Wagen in Gang zu setzen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in $5\frac{1}{6}$ Arbeitstagen 76 629 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 13 933 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 77 226 und auf den Arbeitstag 15 445 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei fünf Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 512 und im ganzen 597 Doppelwagen oder 0,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. im Ruhrbezirk 17 517 gegen 15 296 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 2 221 Wagen gleich 14,5 % m e h r gestellt und beladen abgefahren.

— **Stellung der bayerischen Eisenbahnverwaltung zur preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft.** Die „B. Pol. Nachr." bringen folgende Mittheilung: Wie die grossherzoglich hessische Regierung stets die durchaus loyale Durchführung des preussisch-hessischen Eisenbahnvertrages seitens der preussischen Eisenbahnverwaltung anerkannt hat, so hat auch der bayerische Ministerpräsident als oberster Chef der bayerischen Eisenbahnverwaltung gegenüber abweichenden Meinungen in der bayerischen Kammer auf das nachdrücklichste bezeugt, dass die preussische Eisenbahnverwaltung sich niemals als Gegner, sondern stets als Freund der bayerischen Eisenbahnverwaltung erwiesen hat und dass insbesondere nie von der Möglichkeit, den Verkehr von den pfälzischen Bahnen abzulenken, Gebrauch gemacht worden ist. Wenn der bayerische Ministerpräsident dabei auf Bestrebungen hingewiesen hat, welche auf eine Angliederung dieser Bahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abzielen, so hat er dabei sicher die preussische Eisenbahnverwaltung nicht gemeint; denn diese hat nicht das mindeste Interesse daran, ihren ohnehin so riesigen Geschäftskreis und damit ihre grosse Verantwortung noch zu erweitern. Wenn in der preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft eine Form gefunden ist, in der kleinere deutsche Bahnsysteme sich die Vortheile der Zugehörigkeit zu einem grossen einheitlichen Betriebs- und Finanzunternehmen sichern können, so wird die preussische Staatsbahnverwaltung zwar, wenn die eine oder die andere Verwaltung Wünsche nach dieser Richtung äussert, diesen freundnachbarlich nach Möglichkeit entgegenzukommen suchen, aber sie muss denen, welche etwa die wirthschaftlichen und finanziellen Vortheile der Zugehörigkeit zu einem grossen Eisenbahnsystem sich verschaffen wollen, die Initiative ganz überlassen und sie denkt nicht daran, weder direkt noch indirekt in irgend einer Weise auf den Anschluss anderer Staatsbahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft hinzuwirken.

— **Main-Neckarbahn-Vertrag.** Die zweite Kammer des badischen Landtags hat den Staatsvertrag zwischen Baden, Preussen und Hessen über die Main-Neckarbahn nach längerer Berathung mit allen gegen 7 Stimmen a n g e n o m m e n. Im Laufe der Berathung führte Minister v. B r a u e r aus:

„Wenn von verschiedenen Seiten sehr erhebliche, ja sogar politische Bedenken gegen den Staatsvertrag geltend gemacht worden sind, so sind sie wohl alle auf das gleiche Missverständniss zurückzuführen, das darin liegt, dass diesem Staatsvertrag eine viel zu grosse Bedeutung beigelegt wird, die ihm nicht zukommt. Man muss sich vor allem klar machen, dass er in keiner Weise geeignet ist, auf die Selbständigkeit und Unabhängigkeit oder gar auf die Rentabilität unserer Staatsbahnen irgendwie direkt oder indirekt einzuwirken. . . . . Die ganze Wirkung des Vertrages beschränkt sich ausschliesslich auf die Betriebsweise und die finanziellen Erträgnisse der etwa 90 km langen (davon 30 km auf badischem Gebiet) Main-Neckarbahn. Ihr Kommissionsbericht hebt mit Recht hervor, dass für diese Bahnlinie bereits eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft besteht, die 50 Jahre älter ist, als die preussisch-hessische von 1896, dass es sich also um eine Bahn handelt, bei der wir schon bisher nicht unsere eigenen Herren waren und allerdings auch in Zukunft nicht die alleinigen Herren sein, aber immerhin grösseren Einfluss besitzen werden, wie bisher. Bei richtiger Würdigung dieser Thatsache werden die meisten der vorgetragenen Bedenken als hinfällig erscheinen. Es ist das Schlagwort von einer fortschreitenden ‚Verpreussung' gebraucht worden. Die Gefahr einer etwaigen ‚Verpreussung', wenn man an eine solche überhaupt glaubt, ist aber jedenfalls die gleiche, ob der Vertrag nun angenommen wird oder nicht. Ich habe aber schon oft Gelegenheit gehabt, auseinanderzusetzen, dass von preussischer Seite noch niemals auch nur der leiseste Versuch gemacht worden ist, die Selbständigkeit und Unabhängigkeit unserer Eisenbahnen zu gefährden, und dass auch Konkurrenzmaassnahmen immer nur in den Grenzen sich hielten, in denen

sie als durchaus berechtigte bezeichnet werden müssen. Unzweifelhaft besteht ein Wettbewerb zwischen badischen und preussischen Linien, aber immer nur ein ‚lauterer‘; niemals ist er in einen ‚unlauteren‘ ausgeartet.“

— **Wirkl. Geh. Oberbaurath Streckert**, vortragender Rath im Reichseisenbahnamt, ist am 13. d. Mts. im 72. Lebensjahre nach kurzer Krankheit am Herzschlag plötzlich verschieden. Wir geben für heute den Nachruf wieder, der ihm von berufener Seite im „Reichsanzeiger“ gewidmet wird.

„Streckert wurde am 22. November 1830 in Cassel geboren, begann seine Beamtenlaufbahn nach Absolvirung technischer Studien am 16. September 1848 als kurfürstlich hessischer Baueleve, besuchte dann die polytechnische Schule und die Universität in München und war bis 1865 als Ingeniör beim Bau verschiedener Eisenbahnen im ehemaligen Kurfürstenthum Hessen, in Preussen, Russland und Bayern thätig. Nach seinem Uebertritt aus dem kurhessischen in den preussischen Staatsdienst wurde er 1868 in das technische Büro des damaligen Handelsministeriums berufen und im Jahre darauf zum Eisenbahnbauinspektor befördert. Am 17. September 1873 erfolgte seine Ernennung zum kaiserlichen Regierungsrath und ständigen Hilfsarbeiter beim Reichseisenbahnamt. Er wurde am 6. Januar 1875 zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath, am 7. Februar 1879 zum Geheimen Oberregierungsrath und am 27. Mai 1895 zum Wirklichen Geheimen Oberbaurath befördert. Seit dem 1. Oktober 1880 gehörte er der Akademie des Bauwesens als ordentliches Mitglied an.

Während einer 28jährigen Thätigkeit im Reichseisenbahnamt hat Streckert hervorragendes geleistet und sich bis zuletzt durch unermüdliche Hingabe an seine Amtsgeschäfte bei eifriger Verfolgung und Förderung der Fortschritte des Eisenbahnwesens ausgezeichnet. Die sämmtlichen für die deutschen Eisenbahnen erlassenen technischen Reglements: die Betriebsordnung, die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen, die Signalordnung, die Bahnordnung für Nebeneisenbahnen usw. sind ihrer Zeit im wesentlichen von ihm bearbeitet worden, ebenso die Militäreisenbahnordnung. Hervorzuheben ist ferner seine unablässige Thätigkeit bei den eisenbahntechnischen Vorbereitungen für den Aufmarsch der Armee im Mobilmachungsfalle sowie bei dem Ausbau des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung.

An vielseitiger Anerkennung hat es Streckert nicht gefehlt; insbesondere wurde ihm ausser anderen Ordensauszeichnungen im Jahre 1886 der rothe Adlerorden II. Klasse mit Eichenlaub und im Jahre 1898 der Kronenorden II. Klasse mit dem Stern verliehen.

In wie hohem Ansehen er auch bei seinen eisenbahntechnischen Fachgenossen stand, erhellt daraus, dass er seit einer langen Reihe von Jahren erster Vorsitzender des Vereins für Eisenbahnkunde gewesen ist.

Weite Kreise werden es mit tiefem Schmerz empfinden, dass mit ihm ein ausgezeichneter Beamter, ein lauterer, fester und dabei wohlwollender Charakter, ein ganzer Mann dahingeschieden ist.“

Unseren Lesern wird noch die freudige Theilnahme der Berliner Eisenbahnkreise am 70. Geburtstage des nun Dahingeschiedenen in der Erinnerung sein (siehe die Beschreibung der Feier zu seinem 70. Geburtstage in Nr. 93 S. 1406 Jahrg. 1900 d. Ztg.). Mit ihm ist einer der besten Eisenbahnmänner Deutschlands aus dem Leben abberufen. Wir behalten uns vor, Streckert's Persönlichkeit und seine Verdienste um das Eisenbahnwesen noch eingehender zu würdigen, als es jetzt möglich ist, da wir unter dem frischen Eindruck der tiefbetrübenden Nachricht stehen.

Oesterreich.

— **Stadtbahnfahrt des Kaisers.** Der Kaiser hat am 12. d. Mts. mittelst Hofsonderzuges von der Haltestelle Hietzing der Wiener Stadtbahn aus eine Fahrt unternommen, die jene Strecken der Gürtellinie der Stadtbahn, welche der Monarch bei der seinerzeitigen ersten Fahrt noch nicht gesehen hatte, sowie die Donaukanallinie und die Strecke der Wienthallinie bis zum Karlsplatz umfasste.

Während der Fahrt gab der Eisenbahnminister und der Baudirektor Sektionschef v. Bischoff die nöthigen Aufschlüsse. Der Kaiser fuhr an mehreren dichtbesetzten Gegenzügen vorbei und äusserte sein freudiges Erstaunen, dass die Frühzüge der Stadtbahn so stark besetzt seien.

— **Bestellung eines Kurators für die Besitzer der Südbahnprioritäten.** Die Bilanz der Südbahn wird für das Jahr 1901 mit einem Fehlbetrage von etwa 2 000 000 Kr. abschliessen. Die Gesellschaft ist also nicht in der Lage, den finanziellen Dienst für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten ohne Vermehrung der schwebenden Schulden und ohne Verwendung der Reserven zu bestreiten. Bei den jetzigen wirthschaftlichen Verhältnissen und bei der unaufhaltsamen Steigerung in den Ausgaben der Eisenbahnen ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass auch die nächste Bilanz einen Fehlbetrag ergibt und die Südbahn neuerdings das Erforderniss für sämmtliche Betriebskosten und Schulden aus den laufenden Einnahmen nicht bestreiten kann. Diese Verhältnisse sind schon seit längerer Zeit bekannt, und es ist auch wiederholt ausgeführt worden, durch welchen Plan die Erleichterung der finanziellen Lage von der Verwaltung der Gesellschaft angestrebt wird. Die Südbahn will im Einvernehmen mit den Prioritätengläubigern die Tilgungsfrist jener Serien der 3 prozentigen Prioritäten, die planmässig vor dem Ende der Konzessionsdauer getilgt werden sollten, bis zum Ende der Konzessionsdauer erstrecken. Sie will ferner während eines gewissen Zeitraums die Tilgung der 3 prozentigen Prioritäten nicht durch Verloosung und Rückzahlung mit dem Nennbetrage von je 500 Fr., sondern durch freihändigen Rückkauf durchführen. Diese Ersparniss aus beiden Maassnahmen würde dazu dienen, den Fehlbetrag in der Bilanz auszugleichen und die volle Einlösung der Prioritätenkupons mit den jetzigen Zinsen von 13 Fr. gegen alle Zufälligkeiten sicherzustellen.

Von den am 1. Januar 1901 im Umlauf gewesenen, zumeist in französischem Besitz befindlichen 16 Serien 3 prozentiger Prioritätsobligationen im Nennbetrage von 1 912 Millionen Franken werden sechs Serien mit einem Gesammtkapital von rund 803 000 000 Fr. von dem Plane der Verwaltung nicht berührt, weil deren Tilgungsdauer ohnehin sich bis zum Ende der Konzession im Jahre 1968 erstreckt. Die Tilgungsfrist soll bei zehn Serien mit einem Kapital von 1 109 Millionen Franken geändert werden. Bei zwei Serien beträgt die Verlängerungszeit — 1949 bis 1968 — 19 Jahre.

Bei acht Serien — 1954 bis 1968 — beträgt die Erstreckungsperiode nur 14 Jahre.

Die Aenderung der Tilgungsdauer und die Tilgung der Prioritäten durch Rückkauf statt durch Verloosung berühren gemeinsame Interessen der Obligationenbesitzer, und deshalb hat sich die Verwaltung der Südbahn an das zuständige Gericht gewendet, um die Ernennung eines Kurators zu verlangen, mit welchem als dem Vertreter der Prioritätengläubiger über diesen Plan verhandelt werden soll. Das Wiener Handelsgericht hat dem von der Südbahngesellschaft im Einvernehmen mit dem landesfürstlichen Kommissar gestellten Ansuchen Folge gegeben und den Wiener Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Gross zum Kurator für die Besitzer der Prioritätsobligationen der Südbahn (und zwar sowohl für die 3 prozentigen als für die 5 prozentigen) bestellt. Nach dem Inhalt der gerichtlichen Bekanntmachung erfolgt die Bestellung des Kurators „aus Anlass des Umstandes, dass infolge des Betriebsergebnisses der Südbahngesellschaft im Jahre 1901 zur Bestreitung des Dienstes der Prioritäten der Gesellschaft Reserven dieser letzteren herangezogen werden müssen und hiernach Maassnahmen zur finanziellen Konsolidirung der Gesellschaft und insbesondere des Prioritätendienstes durch eine geänderte Regelung der Tilgungsmodalitäten nothwendig geworden sind. Der Kurator hat die bezüglichen Vorschläge der genannten Gesellschaft, soweit sie die Rechte der Prioritätenbesitzer berühren, entgegenzunehmen, hierüber Verhandlungen einzuleiten und gegebenenfalls die hieraus sich ergebenden Vereinbarungen abzuschliessen.“

Die Bestellung des Kurators erfolgt auf Grund des Gesetzes vom 24. April 1874, betreffend die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden oder durch Indossement übertragbarer Theilschuldverschreibungen. Nach diesem Gesetze ist für die jeweiligen Besitzer der Theilschuldverschreibungen vom Gerichte ein gemeinsamer Kurator in allen Fällen zu bestellen, in welchen es sich ergibt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet oder die Rechte eines anderen in ihrem Gange gehemmt würden.

Der Kurator hat nunmehr zunächst Vorschläge an das Kuratelgericht bezüglich der Einrufung der Prioritätenbesitzer zur Vornahme der Wahl von Vertrauensmännern zu erstatten. Wenn möglich, dürfte die Versammlung der Prioritätenbesitzer in der zweiten Hälfte des Monats Mai, d. h. vor der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Südbahn, stattfinden, damit die Leitung dieser Bahn in die Lage gesetzt werde, der Generalversammlung von dem neu zu treffenden Uebereinkommen Kenntniss zu geben. Nach den in den maassgebenden finanziellen Kreisen herrschenden Ansichten dürfte der Abschluss des in Frage stehenden Uebereinkommens keinen nennenswerthen Schwierigkeiten begegnen und der finanzielle Dienst der Südbahn hiermit auf eine gesunde und feste Grundlage gestellt werden.

— **Ausschreibung der Arbeiten für den Karawankentunnel.** Bei der Eisenbahnbaudirektion ist dieser Tage die Er-

öffnung der Angebote für diesen Tunnel erfolgt, der ungefähr 7960 m lang ist; es gelangen zur Vergebung: a) für die Südseite (Assling): die Ausführung des südlichen Theiles, d. i. vom Südeingange des Tunnels bis zur Durchschlagstelle des Sohlstollens, einschliesslich der Beschotterung, sowie der Vervollständigung der Baubetriebsanlagen, ferner die Ausführung der Unterbauarbeiten und der Beschotterung der an die Tunnelmündung anschliessenden offenen Bahnstrecke vom südlichen Tunneleingange bis Kilometer 41,9; b) für die Nordseite (Rosenbachthal): die Ausführung des nördlichen Theiles, d. i. vom Nordeingange des Tunnels bis zur Durchschlagstelle des Sohlstollens, einschliesslich der Beschotterung sowie der Vervollständigung der Baubetriebsanlagen, ferner die Ausführung der Unterbauarbeiten und der Beschotterung der an die Tunnelmündung anschliessenden offenen Bahnstrecke von Kilometer 29,9 bis zum nördlichen Tunneleingange einschliesslich des Bahnhofes Rosenbachthal. Es sind fünf Angebote eingelangt. Diese werden nunmehr im einzelnen geprüft und verglichen werden, wonach erst die Entscheidung über die Ausschreibung erfolgen kann. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich auch hinsichtlich des Karawankentunnels das Recht vorbehalten, über die eingelaufenen Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen. (Von diesem Recht hat sie bekanntlich gegenüber dem Wocheiner Tunnel Gebrauch gemacht.)

— **Reichenberg-Gablonzer Bahn.** Am 30. Juni d. J. läuft der zwischen der Reichenberg-Gablonzer Bahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Betriebsvertrag ab. Der Vertrag wird nicht mehr erneuert werden und geht vom genannten Zeitpunkt ab die Reichenberg-Gablonzer Bahn in den Staatsbetrieb über.

— **Unterkrainer Bahnen.** Nach dem anlässlich der Konzessionirung der unterkrainer Bahnen zwischen der österreichischen Staatsbahnverwaltung und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage fallen Ueberschüsse der genannten Gesellschaft, welche sich über das Erforderniss der Verzinsung und Tilgung ergeben, der Staatseisenbahnverwaltung zu. Dieser Fall hat sich nun im abgelaufenen Jahre ergeben. Der Landesausschuss von Krain hat, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, in Anspruch genommen, dass die verfügbaren Ueberschüsse zunächst zur Rückzahlung der seitens des Landes dem Bahnunternehmen gewährten Vorschüsse verwendet werden. Da der Wortlaut der erwähnten Vereinbarung das Recht der Staatseisenbahnverwaltung auf die Ueberschüsse ausser jeden Zweifel stellt, hat sich der Landesausschuss von Krain an die Regierung mit dem Ersuchen gewendet, durch eine entsprechende Abänderung der Vertragsbestimmungen den Ansprüchen des Landes Krain Rechnung zu tragen.

— **Gebührenerleichterungen für die Umwandlung von Eisenbahnprioritäten.** Die Zinsfussverhältnisse, wie sie sich seit Beginn des Jahres gestaltet haben, lassen es erklärlich erscheinen, dass die Umwandlung höher verzinslicher Anlehen in Erwägung gezogen wird. Die Regierung hat bereits die Umwandlung der Karl Ludwigbahnaktien eingeleitet, und auch bei den Privatbahnen beschäftigt man sich mit dieser Frage. So steht die Graz-Köflacher Eisenbahn mit der Regierung wegen der Umwandlung in Verhandlung. Es unterliegt ausserdem kaum einem Zweifel, dass auch die anderen Gesellschaften, welche Prioritätsanlehen zu einem höheren als dem 4 prozentigen Zinsfusse besitzen, eine Herabsetzung desselben in Erwägung ziehen dürften. Allerdings steht der Umwandlung von Prioritätsanlehen bei den Eisenbahnen eine nicht unwesentliche Schwierigkeit entgegen. Das Gesetz, betreffend die Gewährung von Gebührenerleichterungen für die Umwandlung von Eisenbahnprioritäten, welches zum ersten Male im Jahre 1883 erlassen und seither dreimal mit je fünfjähriger Geltungsdauer verlängert wurde, ist mit Ende des Jahres 1899 erloschen und seither nicht erneuert worden. Seit dem Jahre 1899 ist der Entwurf eines Gesetzes, durch welches die Gebührenerleichterungen für den erwähnten Zweck neuerdings gewährt werden sollen, wiederholt im Abgeordnetenhause eingebracht worden. Zu Beginn dieser Tagung ist eine hierauf bezügliche Regierungsvorlage abermals unterbreitet worden, doch hat das Abgeordnetenhaus bisher noch keine Zeit gefunden, dieses Gesetz der Erledigung zuzuführen.

— **Spionagegerüchte.** Die kürzlich von mehreren Blättern gebrachte Mittheilung, dass beim Bau der istrianischen Lokalbahn als Arbeiter verkleidete italienische Offiziere zu Späherzwecken thätig gewesen seien, ergibt sich nach dem Ergebnisse der hierüber eingeleiteten behördlichen Erhebungen als vollständig aus der Luft gegriffen.

— **Regierungsrath Hönigsvald †.** Am 7. d. Mts. ist der Direktor der ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oberingeniör Regierungsrath Hönigsvald, gestorben. Hönigsvald war ursprünglich Beamter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, trat als Oberingeniör aus und betheiligte sich dann bei verschiedenen Bauunternehmungen; u. a. war er auch bei dem Bau der Munkacs-Beskid-Eisenbahn thätig. Im Jahre 1881 nahm er die Stelle eines Direktors der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft an, welche er bis zu seinem Ableben bekleidete. Von Hönigsvald rührt eine neuartige Bauart von aus Schweisseisen geschmiedeten Eisenbahnwagenrädern her.

Ungarn.

— **Anfragen im ungarischen Abgeordnetenhause.** An den Handelsminister wurden in der Sitzung des Abgeordnetenhauses zwei Anfragen in Eisenbahnangelegenheiten gerichtet. Die eine richtet sich dagegen, dass die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Lieferung von 10 Wagen Repsöl öffentlich ausschrieb und von den eingelangten Angeboten nicht das von der ungarischen Oelindustrie-Aktiengesellschaft gestellte billigste Angebot, sondern das theuerere Angebot der Vereinigten Breslauer Oelfabriken (Filiale Oderberg), also einer ausländischen Gesellschaft, berücksichtigte.

Der Minister wird befragt, wie er dieses Vorgehen der Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Bahn mit der von der Regierung so oft betonten volkswirthschaftlichen Politik, die sich die Unterstützung der ungarischen Industrie und besonders der landwirthschaftlichen Industriezweige zum Ziele gesteckt hat, vereinbaren zu können glaube, und ob er Verfügungen treffen wolle, damit in Zukunft die ungarischen Industrieunternehmungen bei Lieferungsausschreibungen, besonders wenn sie von Unternehmungen ausgehen, welche staatliche Begünstigungen geniessen, nicht zurückgesetzt, sondern im Gegentheil nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

Eine weitere Anfrage betrifft die wiederholten Unfälle auf den elektrischen Strassenbahnen in Budapest. Der Minister wird gefragt, ob er Kenntniss davon habe, dass die Wagenführer der elektrischen Bahnen nicht gebührend eingeübt sind und oft mit unerlaubter Geschwindigkeit fahren, infolge dessen häufig Unfälle vorkommen.

Es wird weiter an den Handelsminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern zu verfügen, dass die Wagen der elektrischen Bahnen mit Schutzvorrichtungen versehen werden; ferner im Einvernehmen mit dem Justizminister einen Gesetzentwurf einzureichen, welcher die Schadenersatzpflicht bei den durch die elektrischen Bahnen verursachten Unfällen regelt.

— **Angebliche Entlassungen bei den ungarischen Staatsbahnen.** In einigen Blättern war von massenhaften Entlassungen provisorischer Unterbeamten seitens der Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Rede. Dem gegenüber wird von zuständiger Stelle erklärt, dass die Direktion der Staatsbahnen keine derartige Maassregel verfügt habe. Es können nur vereinzelte Fälle in Frage kommen, in welchen die Betriebsleitungen solche Unterbeamtenaspiranten, die nach Ablauf des ihnen gesetzten Termins die vorgeschriebene Fachprüfung nicht ablegten, entlassen haben. Die Unterbeamtenaspiranten gehören zu den Tagelöhnern, sie werden von den Betriebsleitungen, auf deren Verantwortung und in ihrem Wirkungskreise dem wechselnden Bedarf des Verkehres entsprechend aufgenommen und entlassen. Die ausdrückliche und unerlässliche Vorbedingung der dauernden Anstellung ist die Ablegung der Fachprüfung innerhalb einer bestimmten Zeit. Entsprechen die Unterbeamtenaspiranten dieser Bedingung nicht und weisen sie demzufolge ihre Verwendbarkeit nicht nach, so erfolgt ihre Entlassung durch die Betriebsleitung, welche die Aufnahme vorgenommen hat.

— **Der Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen** im März ist hinter jenem des Vorjahres um 10 % zurückgeblieben. Der grösste Rückfall zeigt sich bei Getreide, Mehl, Kohle, Eisen, Holz, während bei Steinen, Heu, Stroh und lebenden Thieren eine Steigerung zu beobachten ist. Vom Beginn des Jahres bis Ende März wurden insgesammt 550260 Wagenladungen aufgegeben, um 4 % weniger, als in dem ersten Vierteljahre des Vorjahres.

— **Die Selbstkosten der Eisenbahnen.** Der Tarifreferent der ungarischen Staatsbahnen Sulyok hielt kürzlich im ungarischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtklub einen Vortrag, der sich mit den Selbstkosten der Eisenbahnen beschäftigte. Er legte dar, dass es nicht angehe, die Kosten der Massenfracht der freien Schifffahrt den Kosten der künstlichen Wasserstrassen als gleich anzunehmen und letztere den Durchschnitts-

kosten der Eisenbahnen gegenüber zu stellen. Die Durchschnittskosten der Eisenbahnen entsprechen keineswegs den Kosten der Massenfracht, da in ersteren die erheblich höheren Frachtkosten der Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Stückgüter enthalten sind. Auf einen Reisenden entfallen nämlich an todtem Gewichte im Durchschnitt 30 dz, auf einen Doppelcentner Gepäck 50 dz, auf einen Doppelcentner Eil- und Stückgut 5 dz, während bei Massengütern das todte Gewicht für den Doppelcentner Fracht weniger als einen Doppelcentner beträgt. Der Kostendurchschnitt der Eisenbahnen werde auch durch die Kosten der Postbeförderung, welche bei den ungarischen Staatsbahnen 6 300 000 Kr. betragen, ungünstig beeinflusst. Auf Grund eines umfassenden Materials wies der Vortragende nach, dass die bei der Massenfracht in Eisenbahnkartellen festgestellte Entschädigung, welche in gewissen Fällen für das Tonnenkilometer 1,4 Heller beträgt, nicht nur den Durchschnittsselbstkosten bei Massenfracht entspricht, sondern auch bei Zunahme der Entfernung ein wenn auch nicht hohes Reinerträgniss abwirft. Beim Erz- und Steinkohlenverkehr lieferte selbst ein Einheitssatz von 0,9 Hellern für das Tonnenkilometer einen Reingewinn. Redner wies nach, dass selbst diese geringen Selbstkosten unter gewissen Voraussetzungen erheblich herabgemindert werden können, so dass wenigstens vom Standpunkte der wohlfeilen Beförderung die Errichtung von künstlichen Wasserstrassen, das ist von Kanälen, nicht nothwendig erscheint.

Uebrige europäische Länder.

— Zur Lage der Eisenbahnarbeiter und -Bediensteten in Belgien. In der Brüsseler Abgeordnetenkammer wurde eine Interpellation eingebracht, welche bittere Klage darüber führt, dass für die Lohnzahlungen und Lohnerhöhungen der Arbeiter und Bediensteten sowie für ihre Beförderung keine festen Regeln bestehen, sondern alles nach Willkür gemacht werde, dass die Werkstätten schmutzig und ungesund seien, die Eisenbahnangestellten keine zuständige Gerichtsbarkeit hätten, sondern unter einem Ausnahmerecht ständen usw.

— Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen, welche im Jahre 1901 sehr stark zurückgegangen waren, zeigen im laufenden Jahre wieder eine langsam aufsteigende Bewegung; vom 1. Januar bis 18. März betrug die Mehreinnahme 5 200 000 Fr.

— Eine künstlerische und litterarische Vereinigung unter den französischen Eisenbahnbeamten. Die Beamten der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (P.-L.-M.) sowie der übrigen französischen Eisenbahngesellschaften haben seit dem 1. März 1901 eine Gesellschaft gegründet, die sich „Société Artistique et Littéraire des Agents de la Cie. P.-L.-M. et des Compagnies de Chemins de fer français“ nennt und den Zweck hat, aus denjenigen Beamten, welche sich in ihren Mussestunden mit Kunstliebhaberei, Musik, Litteratur und Photographie, beschäftigen, einzelne Gruppen zu bilden und mit diesen Sonderausstellungen zu veranstalten, wo die Mitglieder eigene Werke ausstellen können. Die Gesellschaft veranstaltet ausserdem Abendunterhaltungen und künstlerischen Zwecken dienende Ausflüge sowie freundschaftliche, dem Austausche technischer und praktischer Fragen dienende Zusammenkünfte, bei denen aber politische und religiöse Erörterungen sowie Besprechungen über die Verwaltungsfragen der Eisenbahnen verboten sind. Die zu Ausstellungen eingesandten Werke werden einer aus Mitgliedern der Gesellschaft bestehenden Prüfungskommission unterworfen, welche die ihr ungenügend erscheinenden Arbeiten zurückweist. Die Gesellschaft besteht aus „membres donateurs“, d. h. solchen, die der Gesellschaft ein bedeutendes Geschenk überwiesen haben, aus Ehrenmitgliedern, die einen jährlichen Beitrag von 6 Fr., und aus thätigen Mitgliedern, die denselben Beitrag zahlen. Diese werden erst nach Prüfung einer ihrer Arbeiten im Büro der Gesellschaft als Mitglieder zugelassen. Der Vorstand der Gesellschaft besteht aus 12 Mitgliedern, die Angestellte der P.-L.-M. sein müssen, und aus je 2 Mitgliedern aus der Zahl der Angestellten der anderen grossen Eisenbahngesellschaften. Das Büro wird vom Vorstand aus den bei der P.-L.-M. bediensteten Mitgliedern gewählt und zwar gehört zu ihm ein Präsident, zwei Vizepräsidenten, ein Schriftführer, ein stellvertretender Schriftführer, ein Schatzmeister, ein stellvertretender Schatzmeister, ein Archivar. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Paris, Rue Saint Lazare 88. In dem uns vorliegenden zweiten „Bulletin“ der Gesellschaft vom Herbst 1901, welches den hübschen Namen „Entre Amis“ führt, finden wir eingangs ein ebenso anmuthiges wie geistvolles Sonett des Herrn Noblemaire, des bekannten Direktors der P.-L.-M., welcher auch durch Einsendung eigener bildhauerischer Arbeiten zur Ausstellung thätiges Mitglied der Gesellschaft ist. In dem Sonett, welches er von seinem am Lac d'Annecy gelegenen schönen Schlosse Talloires an Herrn Logan, den Präsidenten der Gesellschaft, richtet, spricht er aus, dass man ihn zu hoch eingeschätzt habe, indem man ihn seiner bildhauerischen und schriftstellerischen Arbeiten wegen zum thätigen Mitglied ernannte. Freilich schreibe er viel und unterschreibe noch mehr, aber dies rechtfertige doch nicht die Zuertheilung eines Dichterdiploms. Man könne wohl nur den einen Zweck damit verfolgen, ihn, damit er der ihm widerfahrenen Ehre gerecht werde, dadurch wirklich zum Versemachen zu veranlassen. So möge es denn in Anbetracht dessen, dass er sich auf Urlaub am herrlichen blauen See mitten unter frohem Zeitvertreib befinde, der ihn auf kurze Zeit die ernste Arbeit vergessen liesse, einmal gelten. Am Schlusse dieses Sonetts gedenkt er noch mit Entzücken seines Aufenthaltsortes, den, wie er schreibt, schon manches der Mitglieder im Bilde verewigt, dessen friedliche Landschaft Theuriet beschrieben habe, von dem er stets die treueste Erinnerung mit hinfortnähme.

Das „Bulletin“ enthält ferner kleine Erzählungen, wie „L'Art progresse“, „Les Pâques d'un Chemineau“, u. a. Gedichte, wie „Douleur maternelle“, das tiefempfundene „A un Collègue décédé“, eine sehr fein ausgeführte Zeichnung „Sous bois aux Vallières“. Alle Beiträge für dieses „Bulletin“ stammen ausschliesslich von Eisenbahnbeamten. Die zum dauernden Eintritt zur zweiten Kunstausstellung berechtigenden uns übersandten zwei Eintrittskarten zeichnen sich gleichfalls durch geschmackvolle Ausführung aus und geben, ebenso wie das „Bulletin“, eine Vorstellung von den künstlerischen Bestrebungen und Leistungen der Gesellschaft.

— Bahnlinie St. Johann - Hauptbahnhof Basel. Zwischen der Schweiz und Elsass-Lothringen ist ein Vertrag abgeschlossen, wonach die Bahnlinie vom Hauptbahnhof Basel bis zur deutschen Reichsgrenze den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen zum ausschliesslichen Betriebe verpachtet wird, die an dieser Linie errichtete Güterstation St. Johann aber nur eine Filiale des Hauptbahnhofes Basel bildet und daher von der Centralbahn (den Bundesbahnen) als Bestandtheil des der gemeinsamen Benutzung durch Centralbahn, Bötzbergbahn, Jura-Simplonbahn, badische Bahnen und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen dienenden Güterbahnhofs verwaltet wird. Bei der Tariferstellung werden die Beförderungssätze für Frachtgüter aller Art von und nach der Güterstation St. Johann den Taxen für Basel Centralbahnhof gleichgestellt, sowohl im Verkehr mit der Schweiz als mit Deutschland. Für den Eilgüterverkehr wird die Güterstation St. Johann vorerst nicht eröffnet.

— Bezeichnung der Wagen und Uniformirung der Bediensteten bei den schweizerischen Bundesbahnen. Laut endgültiger Entscheidung der Direktion der Bundesbahnen erhalten die Wagen in der Mitte der beiden Längsseiten eine wappenähnliche Zeichnung mit dem weissen Kreuz im rothen Felde, an deren Seiten die Anfangsbuchstaben S. B B. und die Anfangsbuchstaben der Linie, zu welcher die Wagen gehören, angebracht werden. Als einheitliche Uniform für das Zugpersonal und für die Angestellten und Beamten der Bahnhöfe ist die jetzige Uniform der Centralbahnangestellten gewählt. Das Zugpersonal wird an der Kopfbedeckung die Anfangsbuchstaben S. B. B. tragen.

— Der Bau der Eisenbahn Piräus-Larissa dürfte sobald noch nicht der Verwirklichung entgegengehen, da von der kürzlich hierfür aufgelegten Anleihe im Betrage von 880 000 £, wie verlautet, im ganzen nur 180 000 £ gezeichnet worden sind. „Dermaassen kläglich ist die Zeichnung ausgefallen,“ schreibt die „Münch. Allgem. Ztg.“, „obgleich nach dem Plan die für den Dienst der Anleihe erforderlichen Mittel reichlich vorhanden sind und die Ueberwachung des Dienstes der internationalen Finanzkommission anvertraut ist, die bei der Neuordnung der griechischen Finanzen eingesetzt wurde. Beide Thatsachen haben der griechischen Anleihe wenig genützt. Dazu ist das Misstrauen, das sich Griechenland zugezogen hat, zu gross. In diesem Falle wenigstens zeigt der Geldmarkt, der sonst so leicht vergisst, dass er aus den früheren Erfahrungen gelernt hat. Dessen wird man sich auch in Griechenland inne werden müssen. Einstweilen ist man dort allerdings noch nicht so weit. Man führt den Misserfolg vielmehr auf den südafrikanischen Krieg zurück. Dieser mag nun allenfalls die geringfügigen Zeichnungen in England erklären. Aber in anderen Ländern ist doch gerade jetzt für neue Anleihen so viel Stimmung vorhanden. Die Schuld daran, dass die griechische Anleihe nicht gegangen ist, hat also Griechenland nicht in Südafrika, sondern wesentlich näher zu suchen.“

Fremde Welttheile.

— **Die Bagdadbahn in französischer Beleuchtung.** Der Abg. Firmin Faure hat der Deputirtenkammer einen Dringlichkeitsantrag für folgenden Gesetzentwurf vorgelegt: „Die Ausgabe von Werthpapieren, Aktien und Obligationen für den Bau der Bagdadbahn solle auf französischem Gebiet nur nach gesetzlicher Genehmigung durch die Kammern gestattet sein.“ Der Antrag wird damit begründet, dass Frankreich der Bagdadbahn als rein deutschem Unternehmen seine moralische und finanzielle Mitwirkung versagen müsse, dass diese Bahn, welche Deutschland die Einrichtung einer Dampfschifffahrtslinie nach dem äussersten Osten ermögliche, der transsibirischen Bahn, einem russischen Unternehmen, bei welchem grosse französische Kapitalien betheiligt seien, Wettbewerb machen und dadurch den Interessen des russischen Verbündeten entgegen handeln würde. Ausserdem biete die Bagdadbahn selbst vom finanziellen Gesichtspunkte aus keine Sicherheit, und es sei deshalb die Pflicht der Kammer, als gesetzlicher Vormünderin der Spekulanten, das Anlegen von Geldern in einer so üblen Sache zu verhindern. Das „Journ. des transports“, dem wir diese Mittheilung entnehmen, knüpft daran eine eingehende Betrachtung. Zunächst wird der Kammer die Zuständigkeit, in dieser Sache zu urtheilen, abgesprochen. Die Kammer habe das Panamaunternehmen ermuthigt, ihr Urtheil in diesen Dingen sei also verdächtig, ihre Einmischung nur ihrem Ansehen schädlich. Es sei ausserdem, wie Herr Delcassé bemerkt hätte, nicht verständlich, wie man die französischen Kapitalisten hindern wolle, unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit nach ihrem Belieben Gelder anzulegen, wo sie wollten. In Betreff der Befürchtung, durch Betheiligung bei der Bagdadbahn den russischen Interessen entgegen zu handeln, ist unsere Quelle der Ansicht, dass die gefürchtete Dampfschifffahrtslinie zwischen dem persischen Meerbusen und der Schantungprovinz (!) wohl keine so glänzende Zukunft haben werde, um die Kapitalien der Rheder jenseits des Rheins und noch weniger andere zu verlocken, sondern dass die transsibirische Bahn ihr Wettbewerb machen und sie vernichten werde. Auch von dieser Seite drohe keine Gefahr. Es handle sich also nur um Kleinasien und um die Rolle, die Frankreich dort zu spielen habe. Soll nun Frankreich, welches bei den Eisenbahnen von Smyrna nach Cassaba und von Beirut nach Damaskus stark betheiligt ist, nur aus Liebe zum russischen Verbündeten auf jede Theilnahme an einem Unternehmen verzichten, das sichtbar gegen seine eigenen Interessen und sein Ansehen gerichtet ist? Der „Quai d'Orsay“ habe nicht für, nicht wider handeln wollen, aber die französischen Kapitalisten der „ottomanischen Bank“, welche in den türkischen Finanzen stark betheiligt sind, hatten die gebieterische Pflicht, zu ihrem Schutz dazwischenzutreten und in der neuen Angelegenheit einen Platz zu beanspruchen, der ihnen eigentlich nicht zugedacht war, wohl aber den englischen Finanzleuten der Eisenbahnen von Smyrna nach Aïdin. Diese französische Dazwischenkunft wurde, ausser in Russland, überall für vortheilhaft gehalten. Der russische Gesandte im Yildiz-Kiosk sei auch der heftigste Gegner der türkischen Irade betreffs der Bagdadbahn gewesen, habe aber seinen Widerstand aufgegeben, nachdem ihm ein Antheil an den 20 %, welche zwischen Frankreich und Deutschland vereinbart seien, zugesichert worden war. Doch könne es nach dem Antrage des Herrn Faure scheinen, als ob der Widerstand des Finanzministers Witte noch nicht ganz aufgegeben sei. Nachdem nun das „Journal des transports“ noch einmal erklärt, Frankreichs Ersparnisse seien selbstverständlich ausschliesslich zur Verfügung Russlands, das darüber nach seinem Belieben verfügen könne, schliesst es seine Betrachtung damit, dass wohl die Freundschaftsbeweise für Russland so zahlreich und so handgreiflich gewesen seien, dass die Diplomatie von St. Petersburg kein Misstrauen wegen der französischen Betheiligung an der Bagdadbahn hegen könne. Im Gegentheil, die französische Betheiligung sei ein Pfand dafür, dass man nichts gegen russische Interessen geschehen lassen werde.

— **Aethiopische Eisenbahnen.** In Frankreich ist jetzt das Gesetz veröffentlicht worden, welches den zwischen dem Protektorat der französischen Somaliküste und der „kaiserlichen Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen“ abgeschlossenen Vertrag genehmigt. Die Zahlung der Summe von 500 000 Fr., die 50 Jahre lang jährlich der Gesellschaft von der französischen Kolonie zu leisten ist, wird durch die Regierung der französischen Republik gewährleistet. Bekanntlich soll damit der Einfluss des englischen Kapitals auf die Eisenbahn Dschibuti-Harrar zurückgedrängt werden.

— **Wagen von erhöhter Tragfähigkeit für den Lebensmitteltransport.** Mit welchem Eifer jetzt in Amerika auf eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel hingearbeitet wird, ersehen wir aus einem Aufsatze in der „Railroad Gazette“, nach welchem die Newyorker Centralbahn neuerdings auch Wagen von 30 t (60 000 Pfund) Tragfähigkeit in ihren Dienst gestellt hat, die für den Transport von Lebensmitteln besonders eingerichtet sind. Zu diesem Zwecke sind sie mit Oeffnungen und Luftschächten versehen, die von den Kopfenden her dem Wageninnern während der warmen Jahreszeit nach Bedarf frische Luft zuführen. Zur Abhaltung der äusseren Wärme und Kälte sind die Wagenwände mit doppelten Einlagen von starkem Haarfilz und Papier versehen, und für die Zeiten starker Kälte beabsichtigt man, die Wagen auch im Innern zu erwärmen. Im Sommer wird es besonderer Kühlvorrichtungen nicht bedürfen, da die Lüftung zur Erhaltung einer entsprechenden Abkühlung hinreichen wird. Das amerikanische Fachblatt weist mit einer gewissen Genugthuung darauf hin, dass die betreffenden Anordnungen so getroffen sind, dass auch jeder andere Wagen von gleicher Tragfähigkeit mit Leichtigkeit für diesen besonderen Dienst eingerichtet werden kann, und dass die Lüftungsweise sich bereits seit geraumer Zeit auf der Pennsylvaniabahn bewährt habe.

Allgemeines.

— **Eine Fahrkartenlochzange** ist bei den königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Posen kürzlich zur Einführung gelangt, welche von C. v. Manteuffel hierselbst neu konstruirt und durch D. R.-G.-M. 157 867 geschützt ist. Sie unterscheidet sich von den bisher im Gebrauch befindlichen vortheilhaft dadurch, dass sie Parallelführung bei Anwendung von Typenrädern hat. Locher, Schaffnernummer und Datumstempel sind auf den denkbar geringsten Raum beschränkt. Vermöge der geradlinig geführten Anordnung der beiden Zangenbacken ist beim Zusammendrücken ein vollständiges Entwerthen der eingeführten Fahrkarte durch Gleichzeitigkeit der Lochung und des Datumaufdruckes gesichert und sind dadurch früher vorgekommene Betrügereien bei der Handhabung unmöglich gemacht. Die Zangen sind, wie uns versichert wird, durchweg aus bestem Material hergestellt, geben scharfen Abdruck, haben ein sehr gefälliges Aussehen und sind im Gebrauch äusserst handlich, so dass anzunehmen ist, dass die Zangen auch in weiteren Kreisen Anklang finden werden. Der Preis ist im Verhältniss zu der ausserordentlich gediegenen Ausführung ein mässiger. Dieses neue System scheint wohl geeignet, die Zangen mit den leidigen und kostspieligen Einsatztypen allmählich zu verdrängen.

Rechtsprechung.

— **Postzwang und Eisenbahnverkehr.** Der Versand von politischen Zeitungen, die mehr als einmal wöchentlich erscheinen, ist durch § 1 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 bekanntlich dem Postzwange unterworfen, doch darf ihre Beförderung nach § 2 a. a. O. gegen Bezahlung durch expresse Boten erfolgen. Diese Bestimmung ist bislang von den Eisenbahnbehörden im Einverständnisse oder doch mit Vorwissen der Reichspostverwaltung dahin ausgelegt worden, dass den Zeitungsboten, welche Zeitungspackete nach auswärtigen Stationen überbrachten, die Mitnahme dieser Packete als Handgepäck in die Wagenabtheile der Eisenbahnzüge gestattet wurde. Dagegen wurde an den meisten Orten sorgfältig darauf geachtet, dass derartige Packete nicht als Reisegepäck aufgegeben, also nicht von der Eisenbahnverwaltung unmittelbar zur Abfertigung übernommen und zum Versand gebracht wurden. Dementsprechend haben seit Jahren zahlreiche grosse Zeitungsunternehmungen in Berlin, Breslau und anderen Städten und namentlich auch in Rheinland und Westfalen ihre Einrichtungen zur Bedienung der längs der Bahn belegenen Aussenorte getroffen. Von der II. Strafkammer des Landgerichts zu Lübeck ist aber dieses Verfahren neuerdings dem dort erscheinenden „Lübecker Generalanzeiger“ gegenüber beanstandet worden. In der betreffenden Strafsache war gegen den mit dem täglichen Versand jenes Blattes betrauten Geschäftsmann Anklage erhoben, weil er Zeitungspackete nach Eutin, Neustadt i/Holstein und Mölln von den die betreffenden Bahnstrecken befahrenden Zeitungsboten in der Zeit vom 4. April bis 6. Dezember 1900 in wenigstens 177 Fällen als Reisegepäck hatte aufgeben lassen. Die Strafkammer hat sich jedoch nicht darauf beschränkt, ihn und die bei der Beförderung betheiligten Boten wegen der so bewirkten Portohinterziehungen zu Geldstrafen von 63 bis 835 ℳ zu verurtheilen, sondern in den Urtheilsgründen noch ausdrücklich folgendes hervorgehoben: „Der expresse Bote wird freilich dadurch noch nicht aufhören, selbst Beförderungsmittel zu sein, wenn er sich zu seiner eigenen Beförderung wieder eines Beförderungsmittels wie der

Eisenbahn bedient, sofern er nur zugleich fortfährt, die zu befördernden Briefe und Zeitungen — etwa in seinen Kleidern — bei sich zu tragen. Führt er dagegen die zu besorgenden Gegenstände als Handgepäck bei sich oder gibt er sie gar als Reisegepäck auf, so überträgt er die Beförderung auf die Eisenbahn, indem er mit dieser ausser über die Beförderung seines Gepäcks einen Frachtvertrag, also nicht nur einen Personenfrachtvertrag, sondern auch einen Güterfrachtvertrag abschliesst. Dass ein solcher Güterfrachtvertrag auch über das sogen. Handgepäck abgeschlossen wird, ergibt sich aus § 465 Absatz 3 H.-G.-B., wo unter den Vorschriften über den Eisenbahn-Güterfrachtvertrag die Haftung der Eisenbahn für den Verlust und die Beschädigung des nicht zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks geregelt wird." — Wie uns mitgetheilt wird, ist gegen dieses zweifellos sehr anfechtbare Erkenntniss von sämmtlichen Betheiligten Revision eingelegt worden, und das Reichsgericht wird sich also demnächst mit der Sache zu beschäftigen haben. Bei der hohen Wichtigkeit, welche jene Entscheidung nicht nur für die Zeitungsunternehmungen, sondern auch für den Bahndienst hat, werden wir nicht verfehlen, demnächst auf diesen Gegenstand zurückzukommen.

Bücherschau.

— **Erläuterungen zu den Vorschriften für die Errichtung von elektrischen Starkstromanlagen** (Sicherheitsvorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker). Im Auftrage des Verbandes deutscher Elektrotechniker herausgegeben von Dr. C. L. Weber, kaiserlichem Regierungsrath. Vierte, vermehrte und verbesserte Ausgabe. Berlin. Verlag von Julius Springer. Preis kartonirt 3 ℳ.

Die neue Ausgabe des immer mehr sich einbürgernden Kommentars zu den Sicherheitsvorschriften beweist, wie ausserordentlich rührig die elektrotechnische Industrie an der Vervollkommnung der noch wenig über ein Jahrfünft alten Vorschriften gearbeitet hat. Welche Anerkennung die Vorschriften gefunden haben, beweist der Umstand, dass sie nicht allein vom Verbande deutscher Feuerversicherungsgesellschaften als maassgebend anerkannt worden sind, sondern auch bereits im Oktober 1898 vom preussischen Ministerium für Handel und Gewerbe den zuständigen Behörden als technische Richtschnur mitgetheilt wurden. Eine ganze Reihe anderer Ministerien und Regierungen ist in gleichem Sinne vorgegangen, und es ist zu erwarten, dass sie immer mehr sich zur Norm für alle Kreise, die mit elektrischen Anlagen befasst sind, ausgestalten werden. Weber's ausgezeichnete Klarlegung der Vorschriften entspringt ebenfalls dem Schoosse des Verbandes deutscher Elektrotechniker, dessen Vorstand den Verfasser mit deren Bearbeitung beauftragt hat.

Die Vorschriften sind in ihren einzelnen Abtheilungen in schneller Folge wiederholt geändert worden. Sicherheitsvorschriften für Anlagen von niederer Spannung wurden zuerst 1895 vereinbart. 1896 trat man an die Aufstellung von Vorschriften für Hochspannungsanlagen heran, die 1898 angenommen wurden. In diesem Jahre erwies sich eine Durchsicht der Niederspannungsvorschriften erforderlich. 1899 wurden dann als vorläufige Regeln Vorschriften für Anlagen von mittlerer Spannung vorgenommen, ferner 1900 Sicherheitsregeln für elektrische Bahnanlagen aufgestellt, die seit 1901 als Vorschriften gelten. Inzwischen hatte sich eine Umarbeitung des ganzen Stoffes als wünschenswerth herausgestellt, die 1901 zunächst für die Niederspannungsvorschriften durchgeführt wurde, wie sie in der vorliegenden Auflage zu Grunde gelegt ist. Obwohl die neue Fassung dieser Vorschriften erst am 1. Januar 1903 in Kraft tritt, haben sich die Erläuterungen an diese angeschlossen, jedoch sind alle sachlichen Unterschiede des neuen gegenüber dem alten Wortlaut erläutert.

Der Verband deutscher Elektrotechniker behält sich vor, auch weiterhin die Vorschriften den Fortschritten und Bedürfnissen der Technik entsprechend abzuändern, und Hand in Hand damit werden auch die Erläuterungen erweitert, ergänzt oder abgeändert werden.

— **„Das Griffinrad**, ein Beitrag zur Frage der Sicherheit und Wirthschaftlichkeit des Schalengussrades (Hartgussrades) im Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb" betitelt sich eine von der Firma Fried. Krupp, Grusonwerk in Magdeburg-Buckau, herausgegebene ausführliche Druckschrift. Diese bezweckt, an Hand reichhaltiger amtlicher und statistischer Unterlagen den Nachweis zu führen, dass die Bedenken, die bislang noch gegen die unbeschränkte Verwendung des Hartgussrades im Eisenbahn- und Strassenbahnwesen bestanden haben, bei den nach dem Griffin'schen Verfahren hergestellten Hartgussrädern unbegründet sind, letztere vielmehr den Bandagenrädern in der Betriebssicherheit keineswegs nachstehen und hinsichtlich der Gebrauchsdauer überlegen sind.

Wie aus der Schrift hervorgeht, laufen auf nordamerikanischen Vollbahnen gegenwärtig über 10 000 000 Griffinräder unter Wagen jeder Art mit und ohne Bremse; ebenso sind in Oesterreich-Ungarn, England, Frankreich, Belgien, Italien und anderen Ländern bereits grosse Mengen von Griffinrädern bei Eisenbahnen und Strassenbahnen im Gebrauch. Diese Räder haben sich nach den vorliegenden Anerkennungsschreiben allenthalben trefflich bewährt. Die Firma Fried. Krupp, Grusonwerk, hat das Recht erworben, ihre Hartgussräder nach dem Griffin'schen Verfahren herzustellen, und zu dem Zweck eine besondere Rädergiesserei errichtet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken Schwebda-Treffurt (16,7 km) und Nuttlar-Steinhelle (7,73 km) der königlichen Eisenbahndirektion Cassel, welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. werden an der Strecke Leipzig-Hof zwischen den Stationen Feilitzsch und Hof der Haltepunkt Hof und an der Strecke Kieritzsch-Chemnitz zwischen den Stationen Borna b. Leipzig und Frohburg der Haltepunkt Neukirchen-Wyhra für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Zur Unterscheidung der beiden Verkehrsstellen Hof erhält die bisherige Station die Bezeichnung Hof Bahnhof und die neue die Bezeichnung Hof Haltepunkt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Stadtbüreaus der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Marienbad.

Das bisher nur für die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung eingerichtet gewesene Stadtbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Marienbad wird am 1. Mai d. J. als selbständige Aufgabe- und Verrechnungsstelle für Eilgut, Expressgut und Markenkolli eröffnet werden.

Von der Aufnahme und eisenbahnmässigen Abfertigung im Stadtbüreau sind ausgeschlossen: Leichen, lebende Thiere, explosive Gegenstände und Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen oder länger als 7 m sind.

Verlegung einer Haltestelle.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Inowrazlaw-Bromberg zwischen den Stationen Güldenhof und Hopfengarten gelegene Haltestelle Gr.-Neudorf ist mit dem 15. April d. J. von der bisherigen Stelle nach dem neuen Empfangsgebäude in Kilometer 21,43 verlegt worden.

Unrichtige Abfertigung von Gütern.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Für das in der Nähe der Eisenbahnstation Breslau M. F. liegende Dorf Cosel, welches keine Eisenbahnstation ist, kommen häufig Sendungen, deren Bestimmungsstation im Frachtbriefe „Cosel bei Breslau" lautet, auf der an der Eisenbahnstrecke Kandrzin-Neisse gelegene Eisenbahnstation Cosel an. Zur Vermeidung von Verschleppungen wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei Sendungen mit der Frachtbriefvorschrift „Cosel bei Breslau" als Eisenbahnstation Breslau M. F. im Frachtbriefe erscheinen muss.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Reichenbach i. L. die Benennung Reichenbach (Oberlausitz) erhalten.

Verwechselung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Altenburg - Langenleuba - Oberhain gelegene Haltestelle Wernsdorf b. Penig wird vielfach mit den Stationen Wernsdorf bei Merseburg, Wernsdorf (Reuss) der schmalspurigen Eisenbahn Gera - Meuselwitz - Wuitz oder mit Wermsdorf der schmalspurigen sächsischen Eisenbahn Mügeln bei Oschatz-Nerchau-Trebsen verwechselt.

Sendungen nach der Station Wernsdorf b. Penig sind, je nachdem sich die billigste Frachtberechnung ergibt, entweder auf Altenburg oder auf Langenleuba - Oberhain abzufertigen. Für die Strecke zwischen den vorgenannten Verkehrsstellen und Wernsdorf b. Penig kommt noch eine Uebergangsfracht und zwar nach der Entfernung von 22 km für Altenburg-Wernsdorf bei Penig und von 4 km für Langenleuba-Oberhain-Wernsdorf b. Penig zur Erhebung.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 147 vom 5. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr. II 135 vom 10. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend das Radstandsverzeichniss des Vereins (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. III 362 vom 7. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die Main - Neckarbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr. VI 56 vom 9. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar/März 1902 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 11. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Bekanntmachungen im Vierteljahr Januar/März d. J. in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Druckfehler - Berichtigungen.

In dem am 1. April 1902 in Kraft getretenen Tarif-Theil II, Heft 1 sind nachstehende Druckfehler - Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 68. Die Frachtsätze der Gruppe 7/i für Wien Hauptzollamt sind zu streichen. Die richtigen Frachtsätze für diese Gruppe im Verkehre mit Paris-Douane und Paris-Reuilly beziffern sich mit 93,50 Frcs. und sind unter Delle Grenze einzustellen.

Auf Seite 110. Der Frachtsatz der Gruppe 54 c, 10 000 kg, von Görz nach Delle Grenze ist von 45,80 Frcs. auf 44,80 Frcs. abzuändern.

Auf Seite 123. Die Frachtsätze der Gruppe 21, 21 a und 21 c für 5 000 kg im Verkehre mit Belfort loco und transit, sowie jene der Gruppe 21 b für 5 000 kg im Verkehre mit Belfort loco und transit und Soissons transit sind von 60,60 Frcs. auf 60,80 Frcs. richtig zu stellen.

Auf Seite 127. Der bei der Gruppe 64 a für Paris a) unter Delle Grenze in der Rubrik für 10 000 kg eingestellte Frachtsatz von 42,50 Francs ist zu streichen.

Auf Seite 131. Bei Gruppe 75 ist der für 5 000 kg unter Delle Grenze eingestellte Frachtsatz im Verkehre mit Soissons transit von 45,50 Frcs. um eine Zeile höher zu setzen.

Auf Seite 132. Bei Gruppe 75 d soll es statt Hirson loco und transit richtig Hirson transit heissen; der für den Verkehr mit dieser Station unter Alt-Münsterol Grenze eingestellte Frachtsatz für 10 000 kg von 32,90 Francs ist zu streichen. Der richtige Frachtsatz mit 34,90 Frcs. ist unter Novéant Grenze in die Rubrik für 10 000 kg einzusetzen.

Auf Seite 133. Der Frachtsatz der Gruppe 75 f im Verkehre mit Paris von 34,90 Frcs. ist aus der Rubrik für 10 000 kg unter Novéant Grenze in die gleiche Rubrik unter Amanweiler Grenze zu übertragen.

Wien, am 10. April 1902. (1030)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der auf der Hauptbahnstrecke Neisse - Camenz zwischen Friedenthal - Giesmannsdorf und Ottmachau gelegene Haltepunkt Woitz für den Personenverkehr eröffnet.

In Woitz halten ausser den Zügen 377 und 378 alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge.

Breslau, den 9. April 1902. (1031)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums wird der Name der Station Breitingen (Linie Leipzig-Hof) ab 1. Mai 1902 in „Breitingen-Regis" umgeändert. (1032)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ausdehnung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ringleben-Gebesee auf den Fahrzeugverkehr.

Von und nach Station Ringleben-Gebesee können fortan Fahrzeuge aller Art abgefertigt werden.

Erfurt, den 8. April 1902. (1033)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Für den bis 30. April d. J. gültigen Ausnahmetarif tritt mit Gültigkeit für die Zeit vom 1. Mai d. J. bis 30. April 1907 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, der neben einigen anderen Aenderungen des bisherigen Tarifs vereinfachte Anwendungsbedingungen, die seit der Ausgabe des Ausnahmetarifs vom 1. August 1900 sowohl im gesammten Verkehr als auch für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen durch Bekanntmachungen eingeführten Aenderungen sowie die Aufnahme der Brohlthal-, Gera-Meuselwitz-Wuitzer, Jagstthal-, Reutlingen-Eningener und Teutoburger Wald-Eisenbahn, der Strecke Greussen - Ebeleben-Keula der Centralverwaltung für Sekundärbahnen, der Strecke Franzburg - Tribsees der Stralsund - Tribseer Eisenbahn und der Stationen Herzlake und Flechum der Meppen-Haselünner Eisenbahn enthält.

Abzüge des Ausnahmetarifs sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück bei dem hiesigen Auskunftsbüreau auf Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 7. April 1902. (1034)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die für den Eilstückgutverkehr eröffnete Haltestelle Nannhausen des Direktionsbezirks Mainz in die Hefte B 3, B 4, B 5, C und D des Verbandsgütertarifs aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 9. April 1902. (1035)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Die Station Hochspeyer der pfälzischen Eisenbahnen hat die Bezeichnung Hochspeyer (neu) erhalten. Die in Hochspeyer bestehende zweite Abfertigungsstelle wird mit Gültigkeit vom 15. April

d. J. ab unter der Bezeichnung Hochspeyer (alt) in den direkten Verkehr für Wagenladungen einbezogen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 9. April 1902. (1036)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze der Tarifabtheilung A für Eisenerz etc. von Stationen der Bentheimer Kreisbahn sowie neue Frachtsätze der Tarifabtheilungen A und C für Eisenerz etc. von den Stationen Düsseldorf-Reisholz und Schwelm des Direktionsbezirks Elberfeld. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 7. April 1902. (1037)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Hartliebsdorf (Dir.-Bez. Breslau) und den Stationen Dresden-Alt-, -Friedrich- und -Neustadt sowie Zittau der sächs. Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu befragen.

Breslau, den 8. April 1902. (1038)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält die Bezeichnung der Bahnhöfe in Amsterdam, sowie die bereits jetzt geltenden Frachtsätze der Station Zetten-Andelst.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 5 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 9. April 1902. (1039)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Die Frachterhöhungen, welche infolge der gemäss unserer Bekanntmachung vom 27. März d. J. erfolgten Aufhebung der vorher für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge im Verkehr zwischen Gronau und niederländischen Stationen gültig gewesenen Frachtsätze eintreten, erlangen erst vom 15. Mai d. J. Geltung.

Elberfeld, den 10. April 1902. (1040)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 16. April 1902 ist im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
   unter Ziffer 1 vor „Wollstaub" der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen",

b) zu streichen:
   unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)".

Altona, den 11. April 1902. (1041)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1899 tritt am 1. Juni 1902 der III. Nachtrag in Kraft, welcher neue Frachtsätze enthält. Durch die neuen Frachtsätze treten neben Ermässigungen auch Erhöhungen ein. Am gleichen Tage wird der Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Sprit und Spiritus ohne Ersatz aufgehoben. Der Tag, von dem an Abdrücke des Nachtrags zu erlangen sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden. Inzwischen gibt unser Verkehrsbüreau über den Inhalt des Nachtrags auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 11. April 1902. (1042)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Bahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Frachtberechnung für Eisendungen, welche nach dem im badischen Binnenverkehr und in verschiedenen deutschen Wechsel- und Verbandsverkehren bestehenden Ausnahmetarif abgefertigt werden, erfolgt künftig nicht mehr nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, sondern nach dem wirklichen Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen und jeden Frachtbrief.

Karlsruhe, den 9. April 1902. (1043)

Generaldirektion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.

Theil II vom 1. Mai 1900.

Am 1. Mai l. J. tritt der II. Nachtrag in Kraft, welcher ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs hauptsächlich neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 (Getreide), Nr. 4 (Malz) und Nr. 5 (Mühlenerzeugnisse) enthält.

München, den 10. April 1902. (1044)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher-linksrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VIII).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1902 wird die Station Stolberg-Mühle des Direktionsbezirks Cöln in den Ausnahmetarif 3 a für Steinsalz aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 9. April 1902. (1045)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw.

Im Gütertarif Elberfeld-Essen (VII) sowie im Berlin-Stettin-westdeutschen Gütertarif (III/VII, VIII) erhält der Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. unter Ziffer 2 mit sofortiger Gültigkeit folgende erweiterte Fassung: „Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltige Konverterschlacken sowie eisenhaltige Abfälle der chemischen Industrie zur Verhüttung."

Elberfeld, den 12. April 1902. (1046)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Theil II, Heft 1.

Am 16. d. Mts. treten für unzerlegte Möbel aus gebogenem Holz, unverpackt oder nur in Stroh, Matten und Leinen verpackt, bis auf weiteres folgende direkte Frachtsätze in Geltung:

	nach Berlin Görlitzer Bhf. und schlesischer Bahnhof		nach Berlin Anhalt-Dresdner Bahnhof	
	bei Aufgabe in Mengen von			
	a) 5 000	b) 10 000	a) 5 000	b) 10 000
	Kilogramm auf einen Frachtbrief und Wagen			
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
von Ungvár (U. St. E.)	451	272	454	274

Die in der Vereinszeitung vom 8. März veröffentlichten, vom 10. März gültigen Sätze gelangen nur für zerlegte Möbel von gebogenem Holze zur Anwendung.

Breslau, den 14. April 1902. (1047)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. April d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Heerlen, Station der niederländischen Staatsbahn, einerseits und den Stationen Mülheim a. d. R., Mülheim-Eppinghofen, Oberhausen und Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte) des Direktionsbezirks Essen andererseits in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 12. April 1902. (1048)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein Nachtrag III zum Heft E vom 1. Januar 1900 in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme der Station Dierdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. in den Verkehr, anderweite Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau Ostbhf. und Hanau Westbhf., Aufnahme der Stationen Amsterdam Y- und Ertskaden sowie Heerlen in den Verkehr. Die seither für die Stationen Frankfurt a/M. Hauptbhf., Ostbhf. und Sachsenhausen gültigen Frachtsätze finden vom 15. Juni 1902 ab nur im Verkehr mit der Station Frankfurt a/M. Hauptbhf., die seither für die Stationen Hanau Nordbhf., Ostbhf. und Westbhf. gültigen vom gleichen Tage ab nur im Verkehr mit Hanau Nordbhf. Anwendung. Soweit die im Nachtrag aufgeführten Berichtigungen Erhöhungen enthalten, sind dieselben gleichfalls vom 15. Juni 1902 gültig.

Abdrücke des Nachtrages sind zu 30 ₰ durch die Güterabfertigungsstellen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz zu beziehen.

Elberfeld, den 8. April 1902. (1049)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. Mai 1902 tritt zum Tarifheft 1 vom 1. März 1899 der Nachtrag VIII und zum Tarifheft 2 vom 1. August 1900 der Nachtrag III in Kraft.

Ausser einigen Ergänzungen und Aenderungen enthält der Nachtrag VIII einen neuen Ausnahmetarif Nr. 8 für Düngemittel und der Nachtrag III einen neuen Ausnahmetarif Nr. 29 für Petroleum usw.

Durch den Nachtrag VIII werden die Frachtsätze für Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe für die Station Schmiedeberg B. E. B. mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab aufgehoben.

Druckstücke des Nachtrags VIII zum Heft 1 können zum Preise von 0,20 ℳ = 0,25 Kr., Druckstücke des Nachtrages III zum Preise von 0,05 ℳ = 0,06 Kr. bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 10. April 1902. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 15. April d. J. ab gelangt der Nachtrag III zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser den zum 15. Dezember 1901, 15. Januar 1902 und 1./25. Februar 1902 im Verfügungswege eingeführten bezw. aufgehobenen Frachtsätzen eine weitere Anzahl neuer Frachtsätze von Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Danzig, Frankfurt a/M., Kattowitz und Stettin, der königlich bayerischen, württembergischen, sächsischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Eisern-Siegener Eisenbahn nach den bisherigen Empfangsstationen, sowie den Stationen Rosenberg O/S. des Direktionsbezirks Kattowitz und Kratzwiek des Direktionsbezirks Stettin, sowie einige Ergänzungen und Berichtigungen bestehender Frachtsätze, des Waarenverzeichnisses und der Vorbemerkungen. Gleichzeitig wird der entsprechende Frachtsatz Schönberg i/Sachsen-Kratzwiek im Ausnahmetarif Nr. 7 des Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarifs aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Juni 1902 ab gültig.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 8. April 1902. (1051)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 1.
(Einbeziehung der Station Weimar in den Ausnahmetarif 10 B [Rübensamen].)

Mit Gültigkeit vom 16. April 1902 wird die Station Weimar der kgl. Eisenbahndirektion Erfurt in den Ausnahmetarif 10 B (Rübensamen) des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes, Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen und ist auf Seite 107 des bezüglichen Tarifheftes in die Schnitttafel I b wie folgt aufzunehmen:

Schnitttafel I b.

Zwischen dem Schnittpunkt und	nach Russland						von Russland	
	a	b	a	b	a	b		
	nach Stationen der Gruppe*)						a	b
	I		II		III			
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	in Pfennigen für 100 kg							
Weimar .	247	212	210	175	261	229	325	293

Wien, am 7. April 1902. (1052)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheil. Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Essigsäure (Essigsprit), Aceton treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Ungvár	340 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Ungvár	335 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Ungvár	387 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 10. April 1902. (1053)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 2.
(Aenderung der Schnittfrachtsätze für Getreide etc. für den Verkehr nach einigen sächsischen Stationen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 werden die im oben bezeichneten Tarife auf Seite 26 für Hof S. Stb., auf Seite 28 für Mehltheuer, auf Seite 29 für Mühltroff, auf Seite 32 für Schleiz und Schönberg in Sachsen und auf Seite 34 für Zeulenroda in verschiedener Höhe vorgesehenen Schnittfrachtsätze der Schnitttafel I b für Getreide etc. A/B aufgehoben und an deren Stelle im Verkehre mit sämmtlichen in der Schnitttafel I a enthaltenen österr.-russ. Grenzstationen nachstehende neue Schnittfrachtsätze eingeführt:

Vom Schnittpunkte nach:	A und B a Getreide etc.
Hof S. Stb.	267 ₰
Mehtheuer	256 „
Mühltroff	260 „
Schleiz	266 „
Schönberg i. Sachsen . .	259 „
Zeulenroda	256 „

Wien, am 11. April 1902. (1054)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Schlempekohle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz [1])	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Bubna St. E. G. . / „ Bubentsch St. E. G.	54 ₰ [3])
„ Jungbunzlau B. N. B. . . .	49 „ [2])
„ Lieben Oe. N. W. B. und St. E. G. . . / „ Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. / „ Prag-Anglobank Oe. N. W. B. . . / „ Prag St. B. trs., k. k. St. B. . . .	54 „ [3])
„ Smiritz S. N. D. V. B.	82 „ [2])
„ Vysocan B. N. B. / „ Wysocan Oe. N. W. B.	54 „ [3])
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Bubna St. E. G. . / „ Bubentsch St. E. G.	49 „ [3])
„ Lieben Oe. N. W. B., St. E. G. . . / „ Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. / „ Prag St. B. trs., k. k. St. B. . . . / „ Prag-Anglobank Oe. N. W. B. . .	49 „ [3])
„ Smiritz S. N. D. V. B.	77 „ [2])
„ Vysocan B. N. B. / „ Wysocan Oe. N. W. B.	49 „ [3])
Von Dresden-Elbkai	
nach Bubna St. E. G. . / „ Bubentsch St. E. G.	83 „
„ Jungbunzlau B. N. B. . . .	78 „
„ Lieben Oe. N. W. B., St. E. G. . . / „ Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. / „ Prag-Anglobank Oe. N. W. B. . . / „ Prag St. B. trs., k. k. St. B. . . .	83 „
„ Smiritz S. N. D. V. B.	111 „
„ Vysocan B. N. B. / „ Wysocan Oe. N. W. B.	83 „

oder umgekehrt.

[1]) Im Verkehre zwischen Aussig-Landungsplatz und Jungbunzlau findet der Frachtsatz von 49 ₰ keine Anwendung.

[2]) Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Lan-

dungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

[3]) Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. April 1902. (1055)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.
(Einführung des Nachtrages VII zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 3.)

Mit 1. Mai 1902 gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 3 der Nachtrag VII zur Einführung.

In diesem Nachtrag wurde anlässlich der durch die k. k. österr. Staatsbahnen am 1. Juli 1902 erfolgenden Betriebsübernahme der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn der Tarif für dieselbe, gültig vom 1. Juli 1902 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Ergänzungslinie Tannwald-Grünthal, aufgenommen.

Ausserdem sind in dem oben erwähnten Nachtrage Aenderungen bezw. Ergänzungen, gültig vom 1. Mai 1902, und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 15. Juni 1902, enthalten.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — erhältlich.

Wien, am 5. April 1902. (1056)

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.
Lokaltarif für die Albthalbahn.

Der Stationstarif zwischen Ettlingen Holzhof und Ettlingen Staatsbahnhof auf Seite 41 des Lokaltarifs kommt ab 1. Juni l. J. in Wegfall. An Stelle desselben treten mit diesem Tage die Entfernungen in dem Kilometerzeiger E auf Seite 6 des Nachtrags II und die Sätze der allgemeinen Kilometertariftabelle auf Seite 39/40 des Haupttarifs in Kraft.

Im Kilometerzeiger ist das bei den beiden Stationsverbindungen vorgesehene Verweisungszeichen nebst der bezüglichen Fussnote zu streichen.

Karlsruhe, 15. April 1902. (1057H&V)
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahnen.
Personentarif für den Binnenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in den Personentarif für den diesseitigen Binnenverkehr unter „A. Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung zu § 12" folgende Bestimmung neu aufgenommen:

„5. Die Direktion kann die Benutzung von Güterzügen durch Schüler auf gewöhnliche Schülerkarten (vergl. A zu § 11, 2 B des Tarifs) ohne Erhebung eines Zuschlages gestatten. Diese Vergünstigung wird jedoch auf den Strecken Leer-Neuschanz, Quakenbrück-Osnabrück und Neuenkirchen (Oldbg.)-Hesepe nicht gewährt."

Oldenburg, den 12. April 1902. (1058)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personenverkehr.

Der Termin zur Einführung des neuen Tarifs wird vom 1. Mai d. J. auf den 1. Juni d. J. verlegt.

Mainz, den 12. April 1902. (1059)
Namens der betheiligten deutschen Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Am 1. Juni d. J. tritt die bestehende Bestimmung zu § 12 der Verkehrsordnung in den Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifen, Theil II der preussisch-hessischen Staatsbahnen, dass mit Rückfahrkarten die Hinreise innerhalb der Geltungsdauer beliebig angetreten werden darf, ausser Kraft. Sämmtliche Rückfahrkarten des gewöhnlichen Verkehres berechtigen vom 1. Juni d. J. ab zum Antritt der Hinfahrt nur noch am Lösungstage und an dem hierauf folgenden Tage.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 12. April 1902. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher preussisch-hessischen Staatsbahnen.

7. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Einladung
zur 56., als ordentlichen 49. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 12. Mai 1902, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1901.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1901.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1902.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Diskontogesellschaft in Frankfurt a/M.
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 4. Mai 1902 zu hinterlegen.

Prag, am 11. April 1902. (1061)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung von normalen gusseisernen Wasserleitungsrohren im ungefähren Gesammtgewichte von 95 000 kg für den Personenbahnhof Aschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst, Zimmer 108, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wasserröhren für den Personenbahnhof Aschersleben"

versehen zu dem auf

Dienstag den 22. April 1902, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1902. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.

Für die Station Pfungstadt soll eine Brückenwaage ohne Gleisunterbrechung mit 45 000 kg Wiegefähigkeit und 9 m Länge beschafft werden. Die Bedingungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen freie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote sind längstens bis 30. April l. J., Vormittags 10½ Uhr, an den Unterzeichneten verschlossen und frei einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wahl unter den Anerbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im April 1902. (1063)
Der Maschineningenieur.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn.
Etwa 280 t für Arbeitsgleise grösstentheils noch brauchbare alte Eisenschienen sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen sind für 50 ₰ von unserem Materialienbüreau hier, Karlstrasse 8, zu beziehen und die Angebote müssen bis spätestens 21. April d. J., Vormittags 11 Uhr hier eingehen. (1064)

Oldenburg, den 10. April 1902.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. April Vorm. gemeldet.

Nr. 11. Berlin, am 16. April 1902. **Jahrgang 1902.**

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Kiste	Kandis —	28	1	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
2	A	184	2	Pack	Eisenwaaren —	19	2	Beelitz	„	
3	A	—	1	Korb	Salat —	8	3	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
4	A B	100	1	Ballen	Sohlleder —	37	4	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
5	A H R	—	1	Kübel	leer —	17	5	Haste	K. E.-D. Hannover	
6	A S	205	1	Fass	gefüllt? —	107	6	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A S	487	1	Kiste	Himbeersaft in Flaschen	26	7	Aachen	K. E.-D. Cöln	
8	A V	21740	1	Stück	Schornsteinaufsatz —	37	8	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
9	B	502	1	Kiste	Kindermehl —	16	9	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
10	B	—	1	„	Zucker —	55	10	Oldesloe	Lübeck-Büchener	
11	B	6	1	Schliesskorb	Kleider —	31	11	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
12	1 B	1	1	Korb	6 holländ. Käse —	26	12	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
13	B C	454	1	Bund	Stiele —	20	13	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
14	B D	2207 41	4	Heringstonnen	leer —	80	14	Dortmund (Eilg.-Abf.)	„	
15	B G	I	1	Ballen	anschein. Manufakturw.	13	15	Gr. Rominten	K. E.-D. Königsberg	
16	B H	817	1	Kiste	leer —	61	16	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
17	B N	100	1	„	? —	15	17	Münchehof	K. E.-D. Cassel	
18	B N	4	1	Korb	gefüllt —	22	18	Kiel	K. E.-D. Altona	
19	B S W	—	3	Ballen	alte Säcke —	64	19	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
20	C	—	1	Kübel	Margarine —	18	20	Posen	K. E.-D. Posen	
21	// + C	3	1	Stück	½ Wagenachse —	14	21	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
22	C A B	148	1	Kiste	Granitplatten —	124	22	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
23	C B	1227	1	„	Steingut-Wasserausgüsse	87	23	Duisburg	„	
24	C B	40/42	3	Pack	Matratze und Bettstelltheile	134	24	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
25	C F	2303/7	5	Körbe	Käse —	50	25	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
26	C G	10	1	Sack	Kleider, Betten und Stiefel	44	26	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
27	C G R	50409 12228 48876 51729 etc.	20	Flaschen	Kohlensäure —	—	27	Herford	K. E.-D. Hannover	
28	C S	1498	1	Kiste	leer —	41	28	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
29	C V D N	4	1	—	Kette —	25	29	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
30	D1196 Gr I	66802	1	Stück	Badewanne —	20	30	„	„	aus verz. Eisenblech.
31	E	—	1	Sack	alte Säcke —	39	31	„		
32	E B	1330	1	Fass	Wein —	113	32	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zollplombe von Kufstein.
33	E B	18	1	Kiste	gefüllt —	58,5	33	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
34	E G	503	1	—	Kinderwagen —	20	34	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
35	E K	—	2	Pack	Pappen —	50	35	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
36	F	584	1	Blechkanne	gefüllt? —	13	36	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
37	F Ad. S	1103	1	Kiste	Glasw. —	23,5	37	Havelberg	K. E.-D. Altona	
38	F G	160	1	„	Apfelsinen —	38,5	38	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
39	F H	—	1	Koffer	Kleider —	48	39	Burxdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
40	F K	14	1	Stück	eis. Ambos —	36	40	Dresden=Friedr.	Sächsische Stsb.	
41	F K	—	2	Kisten	Käse —	10	41	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
42	F L	2814	1	—	Kette, 10 m —	—	42	Eil.-A. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
43	F M	1284	1	Kiste	Briefbogen —	32	43	Aachen	K. E.-D. Cöln	
44	F S	37480	1	„	leer —	39	44	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
45	F S S	9287	1	„	Sammtstoff —	30	45	Lübeck	Lübeck-Büchener	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
46	F W	4669	1	Kiste	Bügeleisen —	10	46	Zwickau	Sächsische Stsb.	
47	G	206/7	2	Pack	rohe Häute —	69	47	Plauen o/Bf.	„	
48	G	1	1	Ballen	Makulatur —	29	48	Gostyn	K. E.-D. Posen	
49	G	335	1	Kiste	Kleidung —	58	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
50	G A K	1050	1	Korb	gefüllt —	130	50	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
51	G B	6939	1	Kiste	Porzellan —	101	51	Herford	K. E.-D. Hannover	
52	G B C	2346	1	Stück	Stahl (vierkant.) —	5,5	52	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	14,5 cm l., 9 breit, 6 dick.
53	G G	9540	1	Pack	Holzwaaren —	3,5	53	Viersen	K. E.-D. Cöln	
54	G G? T 42 G	—	1	Fass	Oel oder Leinöl —	100	54	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
55	G G	—	6	Stück	gusseis. Häfen —	30	55	Heidelberg	Badische Stsb.	
56	G H	13	1	Kiste	Pökelfleisch —	30	56	Herne	K. E.-D. Essen	
57	G K	8201	1	—	Sofagestell —	25	57	Mülheim Ruhr	„	
58	G L	790/3	4	Kisten	leer —	480	58	Bingen	Direktion Mainz	
59	G N	4873	1	Oelfass	leer —	16	59	Berlin Stbf.	K. E.-D. Berlin	
60	G Sch	1897	2	Körbe	Dachrinnenkrümmer	74	60	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
61	H	64	1	Sack	Kartoffeln —	25	61	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
62	H	31	1	—	Kommode —	82	62	Altona	K. E.-D. Altona	
63	H	32	1	—	Reisekorb —		63			
64	H	—	1	Stück	Gussbecken —	26	64	Varel	Oldenburgische Stsb.	
65	H	5950	1	Fass	ansch. Oel —	204	65	Forst i/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
66	H C	220	1	Ballen	Garne —	30,5	66	Schaffhausen	Badische Stsb.	
67	H & Co.	285	1	Kiste	? —	25	67	Altona	K. E.-D. Altona	
68	H F C	826	1	Fass	Oel —	219	68	Coepenick	K. E.-D. Berlin	
69	H K	1—10	10	Kisten	holländ. Käse —	70	69	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
70	H L	23	1	Kasten	? —	14	70	Kiel	K. E.-D. Altona	
71	H M	2040	1	Ballen	Gloria-Strickwolle, 3 Packete schwarzes Kammgarn, 1 Karton mit Inhalt	14,5	71	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
72	H M	276	1	Kiste	Eisenwaaren —	164	72	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
73	H N	467	1	Blechkanne	gefüllt —	50,5	73	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
74	H P	1073	1	Kiste	Wein —	77	74	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
75	H R	1882	1	„	Kleider eines Mannes	17	75	Herne	K. E.-D. Essen	
76	H S M H O	4870 49	2	Kisten	leer —	ca. 400	76	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
77	H T	202	1	Fass	Harz —	228	77	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
78	J E D	8078	1	Kiste	? —	12	78	Strelitz (alt)	K. E.-D. Stettin	
79	J M	5435	1	Fass	Wein —	34	79	Mainz H.	Direktion Mainz	
80	J Sch	2187	1	Korbfl.	ansch. Spiritus —	39	80	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
81	J W	1437	1	Spiegel-glas-Kiste	leer —	78	81	Aachen	K. E.-D. Cöln	
82	K	10	1	Bund	hölzerne Latten —	—	82	Münster	K. E.-D. Münster	3 m lang.
83	K	—	2	Stück	eis. Ringe —	9	83	Minden	K. E.-D. Hannover	
84	K roth	—	1	„	Maschinentheil —	3	84	Hof	Sächsische Stsb.	
85	K F	1	1	Kiste	? —	163	85	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	von Paris.
86	K K	1279	1	Korb	Wein —	130	86	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
87	K W S	3050	1	Stück	Eisenblech —	13	87	Schalke	K. E.-D. Essen	3 m lang.
88	L & Co.	7463	1	Korb	20 Spaten —	26	88	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
89	L R	410	1	Pack	6 Spahnkörbe, 6 Deckel	8	89	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
90	L S	2836	1	Ballen	leb. Pflanzen —	55	90	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
91	M	4	1	–	Bettmatratze —	41	91	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	[1]
92	M	1	4	Pack	Tafeln —	21	92	Laer	K. E.-D. Essen	beschr.: Laar.
93	M H	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	25	93	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
94	M R	I	1	Koffer	gefüllt —	55	94	Gemünden	Bayerische Stsb.	
95	M W	243	1	schwarzer Koffer	—. —	69	95	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	Deckel gewölbt.
96	N oder Z	—	3	Stück	lange Eisenrohre —	57	96	Grevesmühlen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
97	N	—	1	Reisekorb	leer, neu —	2,5	97	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
98	N B	425	1	Ballen	graues Juteleinen —	35	98	Detmold	K. E.-D. Hannover	
99	N L	8556	1	Kiste	Kleider u. Wäsche —	57	99	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
100	O F	2	1	Kasten	leer —	15	100	Kiel	K. E.-D. Altona	
101	O P	897	1	Ballen	Speck —	29	101	Annen Nord	K. E.-D. Essen	
102	P A	Klb	4	Bund	gebrauchte Bretter	193	102	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
103	P B	5033	1	Kiste	? —	32	103	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
104	P H	23431	1	Päckchen	Märbel —	45	104	Neustadt b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	
105	P S	2726	1	Kiste	leer —	27	105	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
106	P S	771	1	„	Tapeten —	155	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
107	P S B	5177	1	„	Marmorbüste —	24	107	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
108	R	1	1	„	Kleider —	66	108	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
109	R	275	1	Stück	Eisenplatte —	34	109	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
110	R	—	7	„	Eisen —	18	110	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
111	R	8599	1	Korb	Eisenwaaren —	114	111	Essen i/Oldb.	Oldenburgische Stsb.	
112	R B	8035	1	—	Düngersäekasten —	23	112	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
113	R F	2965	1	Ballen	Schafwolle —	52	113	Osterode	K. E.-D. Königsberg	

[1] Der obere Theil ist mit Stroh und Leinwand benäht.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
114	R L	40	3	Stück	Achsschenkel —	42	114	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
115	R W	1855	3	„	neue Mülleimer —	21	115	Aachen	K. E.-D. Cöln	aus Eisenblech.
116	S	1810	1	Sack	Kohl und Rüben —	63	116	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
117	S	—	1	Stück	eis. Achse, neu —	21	117	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	S	2040	1	Fass	gefüllt? —	30,5	118	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
119	S	535	1	„	Petroleum —	285	119	Grunewald	„	
120	S A G	355	1	Kiste	vernickelte Zapfenstangen	45	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	S C	10236	3	Bund	12 eis. Waschständer	16	121	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
122	S F	26	1	Sack	Rüben —	36,5	122	Neustadt i/Holst.	K. E.-D. Altona	
123	S L	825	1	Kiste	Zollgut —	55	123	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Zollbl. Herbesthal.
124	S M	1—12	12	Stück	Zinkplatten —	112	124	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	mit eingegossenem T.
125	S S	48315	1	Kiste	leer —	42	125	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
126	S S T	—	1	„	Sultanin —	20	126	Kray Nord	K. E.-D. Essen	
127	S W L	1995	1	„	Schmirgelleinen —	70	127	Dortmund B. M.	Dortm.-Gron.-Ensch.	
128	T L C	8010 6	1	Ballen	Wollabfälle —	93,5	128	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
129	T M	1466	1	Kiste	Rohtabak —	165	129	Oldesloe	K. E.-D. Altona	
130	U	22	1	„	Holzmodelle —		130	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
131	U K		1	Stück	eis. Rohr —	46	131	Mülheim Rh.	„	6 m lang.
132	V S G G	—	1	Kiste	Zollgut —	28	132	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
133	v St & Co	9615	1	Korb	2 Blechdosen mit Farbe	9	133	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
134	W	12	1	Stück	eis. Rohr —	37	134	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
135	W B	194	1	Kiste	Schiffsmanometer —	13	135	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
136	W C	10722	1	Stück	Wasserkasten —	12	136	Lübeck	Lübeck-Büchener	
137	W H S	6	1	eis. Fass	ansch. Benzin —	574	137	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
138	W K & Co	4245	1	Ballot	Eisenstäbe —	92	138	Nürnberg-Doos	Bayerische Stsb.	
139	W R & Co	2659	1	Ballen	Zollgut —	109	139	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
140	W S	10859	1	Kiste	? —	14	140	Freiberg	Sächsische Stsb.	
141	W W	1300	1	Bund	3 eis. Gewichte —	13	141	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
142	Bürger?	3496	1	Bierfass	leer —	36	142	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
143	For Drawback	—	3	Säcke	Gerstenkleie —	120	143	St. Pilt	Reichsbahn	
144	F. A. und Fischer	61	1	Fass	Petroleum —	186	144	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
145	Landes-Ausstell.-Gebäude	—	1	Kiste	Gemälde —	95	145	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
146	J. Markus	—	1	Stück	eis. Maschinentheil —	22	146	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
147	Dr. Rheydt	42738	1	Cylinder	leer —	19	147	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
148	Scharlachberg	—	1	Fass	leer —	13	148	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
149	Schneider	—	1	Korb	l. Blechflasche —	8	149	Pforzheim	Badische Stsb.	
150	Schwarz & Sohn Berlinchen	—	2	Bund	6 Stck. Grubberschaare	34	150	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
151	Stoker	12	1	—	Kette, 11 m —	15	151	Weener	Oldenburgische Stsb.	Dienstgut.
152	Tilsit	1	1	Sack	l. Säcke —	9	152	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
153	III (3 roth)	—	1	Stück	Rost —	3	153	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
154	—	4	1	—	Viehgitter, grau, 1,79 × 1,25 m	—	154	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
155	—	27	1	Korb	Gemüse —	14	155	München Centr.	Bayerische Stsb.	
156	—	86	1	Stück	Pflugschaar —	3	156	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
157	—	334	1	—	Decke (Kalk) —	24	157	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
158	—	1056	1	eis. Flasche	Kohlensäure —	35	158	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
159	—	1340	1	Pack in Papier	Füsse und Unterbrett eines Tischchens	2	159	Posen	K. E.-D. Posen	
160	—	2148	1	Hobbok	gefüllt? —	23	160	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
161	—	3846	2	—	Fahrräder —	40	161	Gep.-A. Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Marke: Berlin St. B. 56/57.
162	—	—					162			
163	—	5771	1	Pack	leb. Pflanzen —	30	163	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
164	—	6446	1	—	Damenrad —	—	164	Gep.-A. Danzig H.	K. E.-D. Danzig	
165	—	7659	2	Stück	eis. Träger —	107	165	Bodenburg	K. E.-D. Hannover	
166	—	140210	1	—	Fahrrad —	—	166	Gep.-A. Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Marke: Berlin St. B. 307.
167	—	22534	1	—	neue Getreidereinigungsmaschine	87	167	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
168	—	24154	1	Pack	1 Brett mit 2 eis. Röhren	5	168	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	2 m lang.
169	—	27442	1	Kiste	Pfeffer —	14	169	Gera	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
170	// roth	—	1	Bund	Stacheldraht —	27	170	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
171	/ blau	—	3	Stück	verz. Gasröhren —	55	171	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	4,20, 4,30, 4,50 Meter lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
172	— braun	—	1	Stück	gusseis. Maschinenfuss	2	172	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
173	/ grün	—	1	„	Maschinenth., eis. —	5	173	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
174	/// roth	—	2	„	Roststäbe —	10	174	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
175	// ✕	{ 2 3/4 III }	1	Bund	Flacheisen —	45	175	Dahlerau	K. E.-D. Elberfeld	
176	— roth	—	1	Stück	Achse —	26	176	Posen	K. E.-D. Posen	{ ansch. z. Drillmasch.
177	4	1941	1	Fass	leer —	—	177	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
178	S	7770	1	Kiste	Lichtdruckbilder —	92	178	Mannheim Hb.	Badische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
179	—	—	1	Pack	Bandstahl, 52 mm br.	59	179	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	{ Ring mit Leinen umwickelt.
180	—	—	1	Pack*)	2 hölz. Besenstiele —	2	180	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	*) i. Papier.
181	—	—	1	Packet	Betthaken —	2	181	„	„	
182	—	—	2	{ neue verz. Blechkannen }	leer —	3	182	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
183	—	—	1	—	eich. Bohle (5,3 m lang)	—	183	Herlingen	Reichsbahn	
184	—	—	1	Kiste	Bohrer —	66	184	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
185	—	—	1	Bund	2 Brettstühle —	8	185	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	{ braun gestrichen.
186	—	—	4	Pack	Draht —	20	186	Weilheim	Bayerische Stsb.	
187	—	—	4	Bund	} Eisen —	210	{ 187 }	Eberbach	Badische Stsb.	
188	—	—	1	Stab			{ 188 }			
189	—	—	1	Bund	3 Tfl. Eisenblech —	18	189	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
190	—	—	1	Stück	Eisenring —	1	190	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	schwarz lackirt.
191	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	65	191	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	1	Stück	Eisenst. m. Messinghahn	1	192	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
193	—	—	1	Pack*)	Eisentheile —	17	193	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	*) in Leinen.
194	—	—	1	Fass	leer —	13	194	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
195	—	—	1	{ Fass ohne Deckel }	leer —	36	195	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
196	—	—	1		Felgenholz —	14	196	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
197	—	—	1	Eimer	Fett —	6,5	197	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
198	—	—	1	Bund	Flacheisen —	56	198	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	„	8 Stb. Flacheisen —	70	199	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	4—4,5 m lang.
200	—	—	1	Stück	Flacheisen —	16	200	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	{ 5 m lang, 2,5 cm breit.
201	—	—	1	{ Weidenkorb }	{ Flaschen mit Gesundheitswasser }	82	201	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
202	—	—	1	Stange	⊔-Formeisen —	20,5	202	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
203	—	—	2	Pack	hölzerne Füsse —	22	203	Frankf. a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
204	—	—	1	Bund	4 Stück Geisfüsse —	35	204	Hersfeld	„	
205	—	—	1	{ email. Blechgefäss }	Gelee —	51	205	Warburg	E. E.-D. Cassel	
206	—	—	1	Kiste	Gewebe —	337	206	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	Rolle*)	Gummidecke —	2,5	207	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	*) in Papier.
208	—	—	6	—	Hackenstiele —	6	208	Rheine	K. E.-D. Münster	
209	—	—	1	Sack	Hafer —	75	209	Rippach-Poserna	K. E.-D. Halle a/S.	
210	—	—	2	—	Halbachsen —	8	210	Würzburg	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	Sack	Hanffäden (gefärbt) —	14	211	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
212	—	—	1	Ballen	Heede —	205	212	Soldau	K. E.-D. Danzig	
213	—	—	1	in Leinen	vernickelte Herdstange	1	213	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
214	—	—	1	Pack	Hohlglas —	5	214	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
215	—	—	1	—	Holzbütte —	1	215	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
216	—	—	1	Sack	Holzkohlensäcke —	12	216	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
217	—	—	1	Kiste	Holzmodelle —	73	217	{ Rummelsburg Rgb. }	„	
218	—	—	1	—	Holzstange (2,85 m lang)	3	218	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	{ anschd. Pumpentheil.
219	—	—	1	Wagen	Holzwolle —	—	219	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	51097 Katt.
220	—	—	1	Sack	Johannisbrot —	13	220	Bochum S.	„	
221	—	—	1	„	Kartoffeln —	12	221	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
222	—	—	1	„	Kartoffeln —	49	222	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
223	—	—	1	„	Kartoffeln —	9,5	223	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	„	Kartoffeln —	15	224	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
225	—	—	1	„	Kartoffeln —	43	225	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
226	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	226	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
227	—	—	1	„	{ Kartoffeln und alte Kleider }	47	227	Wurzen	Sächsische Stsb.	
228	—	—	2	Säcke	{ Kartoffeln — Gerste — }	5 } 5 }	228	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
229	—	—	1	—	braun gestrich. Kasten mit Griff	14	229	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
230	—	—	1	—	Kette —	30	230	Regensburg	Bayerische Stsb.	
231	—	—	4	—	Kinderwagenräder —	6	231	Lausigk	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
232	—	—	1	Sack	Kleesamen —	61,5	232	Hannover Nordbhf.	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	47	233	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
234	—	—	1	Marinesack	Kleider —	33	234	Metz	Reichsbahn	
235	—	—	1	—	Kleiderriegel —	1	235	Pr. Holland	K. E.-D. Königsberg	
236	—	—	1	Stück	Knierohr —	30	236	Obornik	K. E.-D. Bromberg	z. Kesseltheerwg. geh.
237	—	—	1	Ballen	10 Rollen unverpackte Kokosstricke	25	237	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	19	238	Mainz	Direktion Mainz	
239	—	—	1	„	leer, neu —	3	239	Höchst	„	
240	—	—	1	Pack	2 l. Körbe —	18	240	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
241	—	—	1	Korb	2 ird. Krüge Chemikalien	38,5	241	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
242	—	—	1	—	alter Küchentisch —	15	242	Bremen Hbf.	„	
243	—	—	1	Ballen (Stück alter Teppich)	gestrickter wollener Läufer	19	243	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
244	—	—	1	Packet*)	eis. Lager —	10	244	Krempe	K. E.-D. Altona	*) in Packl.
245	—	—	1	Kollo*)	Laschenschrauben —	10	245	Charlottenburg Güterbhf.	K. E.-D. Berlin	*) in Sackleinen.
246	—	—	4	—	Leinen, 4,80, 5,35, 6,10 und 6,10 m	2,5	246	Eil-A. Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
247	—	—	1	Sack	getrocknete Malztreber	36	247	Egisheim	Reichsbahn	
248	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	4	248	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	—	—	1	Sack	anschein. Melassefutter	50	249	Strassgräbchen	K. E.-D. Halle a/S.	
250	—	—	1	Pack in Leinen	Messingstange und Winkelmessing	79	250	Nieder-Schöneweide-Joh.	K. E.-D. Berlin	
251	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	251	Altenessen	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	Stück	Milchkannendeckel —	1	252	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	Kübel	Obstkraut —	44	253	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
254	—	—	1	Blechkanne	Oel —	35	254	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
255	—	—	2	Oelfässer	leer —	79	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
256	—	—	1	Korb	3 l. Oelflaschen —	9	256	Wesel	K. E.-D. Essen	
257	—	—	2	Stück	gerade Ofenrohre —	3	257	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	47 cm lang.
258	—	—	2	Tafeln	Pappe —	9	258	Höxter	K. E.-D. Cassel	
259	—	—	1	Fass	Petroleum —	265	259	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
260	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen —	2	260	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
261	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	13	261	Hausach	Badische Stsb.	
262	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	47	262	Offenburg	„	
263	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen —	50	263	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
264	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	30	264	Neumünster	K. E.-D. Altona	
265	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	34	265	Jarotschin	K. E.-D. Posen	
266	—	—	1	Bund	4 Stück Pflugtheile —	10,5	266	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
267	—	—	1	„	12 Stück Plättbolzen	15	267	Dresden-Neust.	Sächsische Stsb.	
268	—	—	1	—	Plan, alt, zerrissen —	66	268	Elbing	K. E.-D. Danzig	Dienstgut.
269	—	—	1	—	Plan, alt, zerrissen —	11	269	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
270	—	—	1	—	Plan, 12 × 8,5 m —	83	270	Berlin Stettin. Bhf.	„	Dienstgut.
271	—	—	1	Handkoffer*)	Reiseeffekten —	25	271	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	*) in grauer Leinewand.
272	—	—	1	Reisekorb	leer —	11	272	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
273	—	—	1	„	gefüllt —	30	273	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
274	—	—	1	„	Kleider —	19	274	Halle a/S.	„	
275	—	—	1	„	Wäsche, Kleider —	16	275	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
276	—	—	1	„	Kleider, Wäsche —	68	276	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
277	—	—	1	„	Kleider, Wäsche —	23	277		„	
278	—	—	1	„	Bettwäsche, Decken etc.	27,5	278	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
279	—	—	2	Bund	Reisstrohbesen mit Stielen	15	279	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	30	280	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
281	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	17	281	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	14,5	282	Briesen i/Mark	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	„	eis. Rohr —	22	283	Schalke	K. E.-D. Essen	
284	—	—	1	Bund	eis. Röhren —	24	284	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
285	—	—	1	Stück	Rohrschelle —	?	285	Freudenstadt Stadt	Württemberg. Stsb.	
286	—	—	6	„	Roststäbe —	5	286	Flöha	Sächsische Stsb.	
287	—	—	1	Pack	leere alte Säcke —	6	287	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
288	—	—	1	Sack	alte l. Säcke —	?	288	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
289	—	—	1	„	Samen —	51	289	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	Stück	Saugerohr m. Messinghahn	2	290	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
291	—	—	1	Bund	13 eis. Schaufeln ohne Stiele	20	291	Herne	K. E.-D. Essen	
292	—	—	1	Packet	porzell. Schellengriffe	5	292	Dornberg-Gr. Gerau	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
293	—	—	1	Kiste	geräuch. Schinken —	160	293	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
294	—	—	1	Schliesskorb	— —	21	294	Gep.-A. Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Stange, Schloss.
295	—	—	1	Schliesskorb	leer —	8	295	Gep.-A. Karlsruhe	Badische Stsb.	
296	—	—	1	Schliesskorb	1 Kommissleib, 1 Paar Strümpfe, 1 leere Flasche	4,5	296	Gep.-A. Bühl	„	
297	—	—	1	Schliesskorb	Kleider, Wäsche etc.	20	297	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
298	—	—	1	Pack	Schlüssel (zu Schubladen)	3	298	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
299	—	—	1	—	Schraubstock —	37	299	Norden	K. E.-D. Münster	
300	—	—	1	Kiste	Seife —	29	300	Herne	K. E.-D. Essen	1 Stück ist gezeichnet B S 2233.
301	—	—	8	Stück	Sohlleder —	87	301	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
302	—	—	1	—	nussbaum. Spiegelaufsatz	1,5	302	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
303	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	12	303	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
304	—	—	1	Sack	Stärkemehl —	8	304	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
305	—	—	3	Stangen	Stahl —	29	305	Kahla	K. E.-D. Erfurt	
306	—	—	1	Bund	3 Stg. Stahl —	8	306	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	50 cm lang.
307	—	—	1	Stück	Stahlplatte —	24	307	Lublinitz	K. E.-D. Kattowitz	75 cm lang, 52 cm br.
308	—	—	1	„	□-Stahlstange —	23	308	Mainz	Direktion Mainz	1,50 m lang.
309	—	—	1	„	eis. Stange —	9	309	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	1,5 m lang.
310	—	—	1	Pack	eis. Stangen —	83	310	Vamdrup	K. E.-D. Altona	in Sackleinen.
311	—	—	1	Bund	eis. Stangen —	43	311	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	1,55 m lang.
312	—	—	1	„	eis. Stangen —	10	312			
313	—	—	1	„	Stangendraht —	33	313	Hagen	„	
314	—	—	1	„	Stangendraht (rund) —	49	314	Breckerfeld	„	4,25 m lang.
315	—	—	1	—	Tischschublade —	2	315	Breslau	K. E.-D. Breslau	
316	—	—	1	Stück	gusseis. Trichter —	27	316	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	ansch. 1 Feldschmiede.
317	—	—	1	„	gusseis. Ventil —	25,5	317	Heidelberg	Badische Stsb.	
318	—	—	1	Korb	Waare —	60	318	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Rolle*)	Wachstuch —	7	319	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	*) in Leinen.
320	—	—	1	Ballen	Wachstuch —	9,5	320	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
321	—	—	1	Stück	eis. Welle —	10,5	321	„	„	1,5 m lang.
322	—	—	1	Reisekorb	Wirthschaftssachen —	37	322	„	„	
323	—	—	1	„	Wirthschaftssachen —	45	323	„	„	
324	—	—	1	Bund	Würfeleisen —	62	324	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F J	—	1	Stück	Häckselschneidemesser	1	1	Sziszek	Südbahn	
2	G G	1365	1	Kiste	Eisenwaaren —	29	2	Székesfehérvár	„	
3	J J	150	1	Sack	leere Kanditendosen —	35	3	Szombathely	„	
4	Z	1114	1	Fass	leer —	26	4	N.-Kanizsa	„	
5	—	—	1	Stück	Equipagenschlüssel —	0,5	5	Barcs	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	M	2274	1	Kiste	Butter —	17	1	Vlissingen-Zeeland	Niederländ. Stsb.	beklebt: Hildesheim.
2	P	100	1	„	Holzwaaren —	—	2	Vlissingen-Zeeland	„	Elberfeld.
3	P N	861	1	Korb	Eisenwaaren —	160	3	Bergen op Zoom	„	
4	V B	845	1	Ballen	Tuch —	15	4	Amsterdam K. D.	„	beklebt: Eupen.
5	Gebr. S. C.	9221	1	Kiste	Kohlspitze —	17	5	Rotterdam M.	„	von Bentheim.
6	—	—	1	Bündel	Holzschuhe —	—	6	Franeker	„	beklebt: Zelhem-Duisburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 31. | 19. April 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die elektr. Vollbahn Burgdorf-Thun.
Die Sachverständigen-Aussage in der Gerichtsverhandlung über das Altenbekener Eisenbahnunglück.
Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats.
Nachrichten:
Deutschland: Beaufsichtigung und Revision der Eisenbahnhauptwerkstätten. — Betriebsstörungen in Berlin und Umgegend infolge Unwetters. — Breslau-Warschauer E. — Einnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Projekt zur Erweiterung des Stuttgarter Hauptbahnhofs. — Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin. — † Wirkl. Geh. Ober-Baurath Streckert. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Maassnahmen anlässlich von Eisenbahnunfällen. — Nichtberücksichtigung der Sonntage bei Berechnung des Wagenstandgeldes. — Konzessionirung elektr. Kleinbahnen. — Reform der Verladung und Beförderung von Fracht- und Eilstückgut bei den österr. Staatsbahnen. — Bilanz der Buschtěhrader E. — Eisenbahnprojekt Andiesenhofen-Mauerkirchen. — Lokalbahnwesen in Böhmen. — Stadtbüro der österr. Staatsbahnen in Marienbad. — Brückenbestellungen der österr. Staatsbahnen. — Einnahmesteigerung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Begebung österr. Lokalbahnprioritäten in Frankreich. — Die Jagd der Anwälte nach Unfallprozessen.
Ungarn: Reform des Personentarifs der ungar. Staatsbahnen. — Einnahmen der ungar. Staatsbahnen. — Maassnahmen zur Verhinderung der Beschädigung von Borstenvieh. — Kaschau-Oderberger E.
Uebrige europäische Länder: Deutscher Unterricht für das Zugpersonal der schwed. Staatsbahnen. — Zur Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. — Entwickelung des Eisenbahnwesens in Griechenland. — Tarif für Rassepferde und Rassevieh in Russland.
Fremde Welttheile: Eine neue Eisenbahn im Kaukasus. — Bagdadbahn.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Die elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun.

Der elektrischen Vollbahn Burgdorf-Thun ist in dieser Zeitung wiederholt Erwähnung gethan. Man ist geneigt, dieser Bahn eine gewisse Bedeutung zuzuschreiben, als Beweismittel bei den Erwägungen, welche die Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen zum Ziele haben. Wie wenig sie aber geeignet ist, als Vollbahn im Sinne dieser Erwägungen zu gelten (vergl. den Aufsatz in Nr. 22 u. 23 des Jahrg. 1900 d. Ztg.), das möge eine nähere Darstellung der baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen der Bahn zeigen, die wir einer Veröffentlichung des Ingeniörs Mauguin von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Septemberhefte der vorjährigen „Revue générale des chemins de fer“ entnehmen. Diese hat ein allgemeineres Interesse auch deshalb, weil wir Aufschluss erhalten über die Art und Weise, wie die Gefälle der Gebirgsflüsse dem Eisenbahnbetriebe nutzbar gemacht werden und welche Zugkräfte sie ihm zuzuführen vermögen.

Die im November 1896 gegründete Burgdorf-Thun-Bahn (B.-T.-B.)-Gesellschaft begann im Juli 1897 mit den Bauarbeiten und eröffnete im Juli 1899 den Betrieb.

Vom Ausgangspunkte Burgdorf (Gemeinschaftsstation mit der schweizerischen Centralbahn) benutzt die Bahn zunächst bis Hasli-Rügsau das Gleis der Emmenthalbahn, durchschneidet in ihrem weiteren südlichen Laufe bei Konolfingen die Hauptlinie Bern-Luzern und erreicht Thun im Anschluss an die Linie Bern-Interlaken (siehe den Uebersichtsplan Abb. 1).

Zur Zeit der Beschlussfassung über das B.-T.-B.-Unternehmen war die Elektrizitätsgesellschaft „Motor“ im Begriff, unter Verwendung der Wasserkraft des Kanderbaches in Spiez ein Elektrizitätswerk zu bauen behufs Versorgung der Städte Bern, Burgdorf, Spiez und Munsingen mit elektrischer Kraft für Beleuchtungs- und Kraftzwecke. Die Gesellschaft „Motor“ erbot sich, auch für die neue Bahn die nöthige Kraft zur Bewegung der Züge und allgemein zur Heizung und Beleuchtung zu liefern. Das gab den Anstoss, nicht nur wirthschaftliche Vergleiche zwischen dem Dampfe und der Elektrizität als Zugkraft anzustellen, sondern auch die Verwendung des im genannten

Abb. 1.

Werke zu erzeugenden dreiphasigen Wechselstromes zur Zugförderung zu prüfen. Man stellte fest, dass der Kohlenverbrauch bei Verwendung von Dampflokomotiven unter der Annahme der täglichen Beförderung von 5 Zügen in jeder Richtung einen jährlichen Aufwand von 52000 Fr. erfordern würde und dass 10000 Fr. für jedes weitere Zugpaar hinzukämen. Der elektrische Betrieb gestattete die tägliche Beförderung von 10 Zugpaaren für den Betrag von 52000 Fr. Es wäre besonders lehrreich zu erfahren, wie die für den Vergleich grundlegenden Berechnungen angestellt worden sind. Darüber enthält unsere Quelle leider nichts näheres. Wir dürfen aber annehmen, dass die B.-T.-B.-Gesellschaft vor Enttäuschungen bewahrt geblieben ist, weil der zwei Jahre nach der Betriebseröffnung erschienene Aufsatz von Mauguin uns bei der Bedeutung des wirthschaftlichen Vergleiches beider Betriebsarten über Fehlrechnungen wohl würde unterrichtet haben.

Der dreiphasige Wechselstrom ist auf Anrathen der badischen elektrotechnischen Firma Brown, Boveri & Co. nach Umformung auf geringere Spannung für die Fahrzeugmotoren unmittelbar benutzt worden. Der Strom wird von dem Werk an der Kander bei Spiez mit der sehr bedeutenden Spannung von 16000 Volt in die Hauptzuleitung geschickt, die sich zunächst am Thuner See, sodann längs der Bahn hinzieht, ohne der letzteren indessen im einzelnen zu folgen. In diese Hauptleitung sind Umformer gelegt, welche die Spannung auf die in den Motoren benutzte von 750 Volt herabsetzen.

Die bekannten Vorzüge des Wechselstromes für Verhältnisse wie die vorliegenden sind die Möglichkeit, hohe Spannungen und damit geringe Querschnitte in den Zuleitungen anzuwenden, die äusserst billige und bequeme Umformung von den höchsten auf beliebig niedrige Spannungen ohne umlaufende Werke in ruhenden, der ständigen Wartung nicht bedürftigen Einrichtungen, endlich die daraus entspringende erhöhte Nutzwirkung des mittelst der Umformung gewonnenen niedrig gespannten Stromes.

Die dreiphasigen Motoren bewähren sich — selbst beim Anfahren — so gut wie die Gleichstrommotoren; ausserdem bieten die ersteren, welche zwangsweise mit nahezu gleicher Geschwindigkeit umlaufen, einen wirksamen Schutz gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Gefällstrecken. Aber die geringe Veränderlichkeit der Umlaufzahl zwingt dazu, den Motor so stark zu bauen, dass er bei der feststehenden Geschwindigkeit die grössten vorkommenden Zuglasten auf den stärksten Steigungen zu schleppen vermag. Der Motor wird also kräftiger, als wenn die Durchschnittsleistung der Bemessung seiner Grösse könnte zu Grunde gelegt werden. Das ist der einzige erhebliche Missstand, welcher die Anwendung von Dreiphasenmotoren auf Linien mit starken Gefällwechseln schwierig macht; er fällt aber im vorliegenden Falle nicht ins Gewicht, weil die stärkste Steigung nur den für die vorliegenden Erwägungen noch geringen Betrag von 2,5 $\frac{0}{0}$ (1:40) hat.

Wie schon angedeutet, wird die benutzte Wasserkraft dem Kanderbache entnommen, der aus den Gletschern des berner Oberlandes gespeist wird und sich zwischen Spiez und Thun in den Thuner See ergiesst. Die Abzweigung der Speiseleitung aus dem Kanderbache liegt oberhalb eines in den Bach gelegten Wehres etwa 5 km von der Bachmündung entfernt und verbindet den zum Seeufer parallel laufenden Bach auf annähernd kürzestem Wege mit dem See, bis zu welchem im Kanale ein Gefälle von rund 69 m entsteht. Die Führung des Kraftwassers erfolgt zunächst in einem offenen am Bachufer entlang geführten Graben von 678 m Länge, der in der Sekunde etwa 9 cbm Wasser mit der sehr geringen Geschwindigkeit von 0,40 m führt und zwar zum Zwecke der Ablagerung der mitgeführten Sinkstoffe. Am Ende des offenen Grabens, der mit einer Biegung von etwa 90° in einen unterirdischen Kanal übergeführt wird, befindet sich ein viertelkreisförmiges Wehr, über welchem die mitgekommenen oberflächlich schwimmenden Körper in einem Stichgraben an den Kanderbach wieder abgegeben werden. Eine Schützvorrichtung in der Mitte des Wehres gestattet die Entfernung der Sinkstoffe, die sich vor dem Wehre abgelagert haben. Der Eingang in den Tunnelkanal ist durch einen unter 60° geneigten Rost vor dem Eindringen von festen Gegenständen geschützt, die nach Bedarf mittelst einer zweiten, dem Roste unmittelbar benachbarten Schützvorrichtung in den Stichgraben abgelassen werden können. Dieser Auslass dient zugleich zur gründlichen Ab-

Abb. 2.

Abb. 3.

räumung aller vor dem Roste etwa aufgehäuften Grundstoffe. Der Zuleitungstunnel ist 857 m lang. An seinem unteren Ende ist eine geräumige Wasserstube angelegt, in welche der Anfang der aus Eisenblech genieteten Druckleitung fest eingemauert ist. Die Tunnelabmessungen sind nicht angegeben; das Wasser fliesst dort vermuthlich noch mit offenem Spiegel, während es die Druckleitung gänzlich ausfüllt. Die Rohrleitung hat in der oberen Hälfte ihrer Längenerstreckung ein geringes Gefälle bei 1,80 m Durchmesser und 5 mm Wandstärke, ist dagegen in der unteren Hälfte unter 46° geneigt bei nur 1,60 m Weite und 6 bis 10 mm Wandstärke. Die 6,50 m langen Rohrschüsse sind

durch Flanschen an den Stössen verbunden und mit 10 mm dicken Bleistreifen gedichtet, die nach dem Anziehen der Flanschenbolzen verstemmt werden zur Gewährleistung der Dichtigkeit. Die vorstehenden Abbildungen 2 und 3 geben hierzu die nöthigen Erläuterungen.

Das Wasser fliesst im oberen Theile der Rohrleitung mit 2,97 m, im unteren mit 3,75 m Geschwindigkeit und zwar in einer Menge von 7,5 cbm in der Sekunde. Die beiden Theile der Rohrleitung waren zunächst einfach mit einem Kegelschuss ineinander übergeführt; aber der Geschwindigkeitsunterschied in beiden Theilen und der Gefällwechsel an der Uebergangsstelle verursachten so gewaltige Stösse, dass man sich gezwungen sah, das Uebergangsstück zu entfernen und einen Ausgleichbehälter in nachstehender Anordnung (Abb. 4) einzubauen, der nunmehr den stossfreien Uebergang der Wassermassen gewährleistet.

Das am Ufer des Thuner Sees errichtete Elektrizitätswerk besteht aus der 50 × 15 m grossen Maschinenhalle und einem

Abb. 4.

kleinen, zweigeschossigen Nebengebäude mit der Ausbesserungswerkstatt und den Spannungsumformern, welche zwischen den Dynamos und der Speiseleitung eingeschaltet sind. Gegenwärtig wird die erforderliche Kraft durch vier Maschinengruppen, bestehend aus je einer Turbine und einer Wechselstromdynamomaschine, beschafft. Die Girardturbinen mit waagerechter Achse und unvollkommenem Wasseraufschlag sind je für ein Gefälle von 65 m und 1 300 l Wasser in der Sekunde gebaut, entwickeln also bei 80 % Nutzleistung und 300 Umdrehungen in der Minute rund 900 PS, d. i. die Leistung einer einzigen Lokomotive. Die gesammte gewaltige Wasserkraftanlage mit dem für die Vorstellung des Flachländers ausserordentlichen Gefälle und Wasservorrath würde also in der gegenwärtigen Ausnutzung vier Dampflokomotiven, bei höchster Beanspruchung deren sechs zu ersetzen vermögen, wenn nicht noch ein beträchtlicher Antheil für den Bedarf der oben genannten Städte in Abzug zu bringen wäre. Wir glauben das besonders betonen zu müssen, um zu zeigen, wie bescheiden die Betriebsverhältnisse einer Vollbahn sein müssen, die mit so geringer Zugkraft auszukommen vermag.

Die Turbinen sind mit selbstthätigen Regulirvorrichtungen ausgestattet, welche Aenderungen in der Umlaufzahl und dem Wasserzulauf nur in ganz engen Grenzen zulassen, um ein zuverlässiges Arbeiten der Dynamos sicher zu stellen. Die letzteren sind mit den Turbinen unmittelbar gekuppelt, erzeugen je 660 Kilowatt bei 40 Perioden in der Sekunde und einer Spannung des Dreiphasenstromes von 4 000 Volt, an den Klemmen gemessen.

Die im Anbau des Maschinenhauses untergebrachten Umformer bringen den Strom auf 16 000 Volt, mit welcher Spannung er in die Aussenleitung geht. Die Umformer haben senkrechte Kerne und in den Wickelungen die denkbar sorgfältigsten Isolirungen; ausserdem sind sie in Oel getaucht zum Abhalten der Feuchtigkeit von den Isolirungen; vor dem Eintauchen wurden die Umformer gut getrocknet und das Oel wurde behufs Entfernung von Wasser und Luft erwärmt.

Wie bereits oben angedeutet, wird aus den dem Kanderbache bisher abgewonnenen 3 600 PS die Betriebskraft nicht nur für die B.-T.-B., sondern auch für die Beleuchtung der Ortschaften Bern, Burgdorf, Munsingen und Spiez bestritten, deren ausgedehnte Leitungsnetze 600 km Kupferdraht beansprucht haben.

Die Hochspannungsleitung ist oberirdisch geführt, hat bei 48 km Länge ein Kupfergewicht von rund 27 t und besteht aus 3 Kupferdrähten von durchgehends 5 mm Durchmesser.

Vom Elektrizitätswerk ab bis nach Thun werden die drei Leitungen durch kräftige eiserne Säulen auf festen Betonklötzen gestützt, weil ausser den 3 Drähten für die Bahn noch 8 weitere für die Beleuchtungsanlagen der genannten Ortschaften unterzubringen sind. Die 6 Drähte für die Bahn und die Beleuchtung von Burgdorf zweigen bei Thun von der Gesammtleitung ab und laufen dem Bahnkörper nahezu parallel auf tannenen, mit Zinkchlorid getränkten, oben durch eine Zinkkappe geschützten Stangen, die 8 m hoch und 45, höchstens 50 m von einander entfernt sind. Der niedrigst angebrachte Draht bleibt noch mindestens 6 m vom Erdboden entfernt. Die Isolatoren an den Stangen sind Doppelglocken (siehe Abb. 5) aus glasartig gebranntem Porzellan. Dadurch wird das Aufsaugen von Wasser verhindert, ausserdem bietet die Doppelglocke einen Schutz gegen Oberflächenstromverluste, weil die innere Glocke gegen Staub und Feuchtigkeit in erhöhtem Maasse geschützt ist. Oelisolatoren sind wegen der erforderlichen laufenden Unterhaltung

Abb. 5.

verworfen worden. Die Isolatorenköpfe sind roth gefärbt zur Warnung vor den Gefahren der aussergewöhnlich hohen Spannung. Blitzableiter befinden sich am Anfang und Ende der Leitung, wie an den Umformern, ausserdem aber an jeder fünften Stange.

Zwischen die Hochspannungsleitung und die Umformer sind Schmelzsicherungen und Unterbrecher eingeschaltet. Die Verbindungsleitungen sind bei der Lage der Hauptleitung nahe dem Bahnkörper ganz kurz, nur zwischen Konolfingen und Grosshochstetten ergibt sich eine Zuleitungslänge von 750 m aus örtlichen Rücksichten. Die Hauptleitung hat die recht bedeutende Ausgiebigkeit von 95 % der im Werk an der Kander in die Leitung gesandten Kraft.

Für die Anordnung der Umformerstellen ist die Erwägung maassgebend gewesen, zunächst zur Verminderung der Spannungsverluste die Stellen nicht zu weit von einander zu entfernen, sodann sie zur Erleichterung der Ueberwachung den Bahnhöfen thunlichst nahe zu legen. Danach sind 14 Umformerstellen entstanden, deren jede 450 Kilowatt von 16 000 Volt

auf 750 Volt Spannung bringt und unter sonstigen Nebeneinrichtungen einen Zähler besitzt, der die zwischen je zwei Umformern verbrauchte Kraft nachweist.

Die Abb. 6 gibt einen Ueberblick über die Anordnung der Leitungen einer Umformerstelle.

Die Arbeitsleitung hat zwei Kupferdrähte von 8 mm Durchmesser, die durch Querdrähte von 6 mm Durchmesser verbunden sind. Letztere haben Spannvorrichtungen, die eine seitliche Verschiebung der Kupferleitung um 30 cm zulassen, wodurch das Anbringen und Ausrichten der Kupferdrähte wesentlich erleichtert wird. Auf der eisernen Brücke über die Aar sind die Spannvorrichtungen an den Eckblechen befestigt, welche zwischen den senkrechten Wandgliedern und dem oberen Windverbande sich befinden (Abb. 7). Für die Weichen hat die Firma Brown, Boveri & Co. die in Abb. 8 dargestellte Form der Anbringung der Leitung gewählt. Da der vordere Abnehmerbügel des Zuges mit dem hinteren leitend verbunden ist, so genügt es zur Stromabnahme, dass einer der Bügel die Leitungsdrähte berührt. Das ist immer auch in der Weiche der Fall, weil die Stromlaufunterbrechungen niemals eine Länge gleich der Entfernung beider Bügel erreichen, also der hintere Bügel die ungetheilte Leitung *A* noch nicht verlassen hat, wenn der vordere mit einer der getheilten Leitungen (*B* oder *C*) in Berührung gekommen ist. Die Erfahrung hat die Brauchbarkeit der Einrichtung unter allen Umständen bestätigt. Das Anhalten in den Weichen, das Anfahren und Wenden geht glatt von statten. Die 40 km lange Strecke, dazu die 6 km Kreuzungsgleise usw. haben für die Arbeitsleitung 40 000 kg Kupfer erfordert. Die Ausgiebigkeit der Arbeitsleitung einschliesslich der Umformer beträgt bei 750 Volt Spannung 85 %.

Abb. 6.

Abb. 7.

Die Bahn ist eingleisig mit Vollspur und 12 m langen Vignolesschienen von 36 kg Gewicht auf das Meter. Als Schwellen sind theils hölzerne, theils eiserne verwendet, letztere auf den starken Neigungen und in den Krümmungen mit etwa 1/3 der gesammten Schwellenzahl. Das Gleis auf hölzernen Schwellen wiegt 145 kg das laufende Meter, dasjenige mit Eisenschwellen 137 kg. Die eisernen Brücken sind mit Bohlenbelägen auf Holzschwellen versehen, die in der halben Entfernung der auf freier Strecke verwendeten Schwellen liegen. Schutzschienen auf den Brücken sollen ausserdem der Entgleisungsgefahr zuverlässig vorbeugen. Die engsten Krümmungen haben 250 m Halbmesser. 15 Stationen für den Personenverkehr sind angelegt und haben eine Waagerechte von mindestens 200 m. Die Gesammtlänge der Gleise beträgt 50,9 km und enthält 65 einfache und 4 Kreuzungsweichen. Die Kunstbauten sind unbedeutend; 2 Tunnel von je 100, einer zu 150 m Länge haben keinerlei Schwierigkeiten verursacht; ausser einer Anzahl kleiner eiserner Brücken von 1 und 2 m Lichtweite kommt nur eine grössere über die Aar bei Thun mit 57 m Spannweite vor.

Als dritter Leiter für den dreiphasigen Arbeitsstrom wird, wie aus Abb. 6 ersichtlich, das Gleis benutzt; zu diesem Zwecke sind die Schienen mit einem Leitungsdraht der Umformer durch einen 8 mm starken Kupferdraht verbunden. Obwohl die elektrolytischen Wirkungen des Stromes, die bei Verwendung der Schienen zur Rückleitung auftreten, sehr erheblich geringere Missstände bei Wechselstromanlagen im Gefolge haben als bei Gleichstrom, so hat man doch der elektrisch gutleitenden Verbindung der Schienen alle erwünschte Sorgfalt zugewendet, was den Wirkungsgrad der Anlage merklich erhöht hat. Die Art der elektrischen Verbindung der Schienen an den Stössen ist verhältnissmässig neu und den Unternehmern Brown, Boveri & Co. patentirt. Man benutzt die Lasche selbst zur Ueberleitung des Stromes, also nicht die sonst üblichen Kupfer-

Abb. 8.

Abb. 9.

seile, und erleichtert nur den Stromübergang von der Schiene zur Lasche und umgekehrt, indem man die Berührungsflächen zwischen den Schienen und Laschen sorgfältig reinigt und putzt und dann mit einer Metallpaste belegt (Abb. 9), deren Zusammensetzung Geheimniss ist, die aber eine vollkommene Berührung herstellen und die Berührungsflächen vor Rost schützen soll. Der Erfolg ist nach den Erfahrungen des ersten Betriebsjahres ein günstiger gewesen und hat den Erwartungen entsprochen. Das Fehlen der üblichen Kupfertheile, die empfindliche Stellen im Gestänge bilden, macht die Gleisunterhaltung bequem. Die Unterhaltung und Beobachtung der Verbindung nach dem neuen Verfahren ist angeblich leicht und beschränkt sich im wesentlichen auf das Anziehen der Laschenbolzen. Alle 100 m etwa hat man es trotzdem für nöthig gehalten, die Schienenstösse durch 8 mm starke Kupferdrähte zu verbinden.

Mitte zu Mitte und 2,20 m Achsenentfernung. Auf jede Achse ist ein 60 pferdiger Asynchronmotor gesetzt; der Wagen fährt also im ganzen mit 240 PS. Die Motoren haben 4 Polpaare und 600 Umdrehungen in der Minute. Sie übertragen mittelst Zahnräder ihre Kraft auf die Wagenachsen mit einer Uebersetzung ins Langsame auf $^1/_3$. Der Selbstfahrer wiegt im ganzen 32 t, wovon 10,5 t auf die elektrische Ausrüstung fallen, und kann 20 t Anhängelast mit 36 km Geschwindigkeit in der Stunde auf Steigungen 1 : 40 schleppen. Ein Umformer von 18 Kilowatt Leistung erniedrigt die Betriebsspannung von 750 Volt auf 100 für die elektrische Heizung und Beleuchtung sowie für den besonderen vierpferdigen Motor, der die Pressluft für die auf jedem Selbstfahrer befindliche Westinghousebremse erzeugt. Eine Handbremse mit 16 Schuhen kann ausserdem von jeder Endplattform aus in Thätigkeit gesetzt werden. Endlich wirkt

Abb. 10.

jeder Motor selbst bremsend, sobald die Geschwindigkeit über die zulässigen Grenzen hinauszugehen droht.

Von den Anhängewagen haben 3 einen besonderen Raum für Gepäck und Post, im übrigen ist jeder an die Licht- und Heizleitung des Selbstfahrers angeschlossen und hat auch Westinghousebremse. Die Güterwagen sind von gebräuchlicher Art.

Die elektrischen Lokomotiven sind auf zwei gekuppelten Achsen aufgebaut, deren jede einen 150 pferdigen Motor mit 8 Polpaaren und einer Geschwindigkeit von 300 Umdrehungen in der Minute trägt. Die normale Geschwindigkeit ist 36 km/St.; aber durch Einrücken von Zwischenrädern kann man das Uebersetzungsverhältniss der Zahnräder von 1/1,88 auf 1/3,72 herabsetzen und damit die Geschwindigkeit auf die Hälfte der normalen bringen, die Zugkraft aber in gewissen Grenzen steigern. Diese Aenderung ist allerdings nur ausführbar, wenn der Zug hält.

Alle Vorrichtungen, deren der Wagenführer bedarf, sind in üblicher Weise doppelt angeordnet.

Die Lokomotiven haben einen 4 pferdigen Motor für die Luftpumpe der Bremse und können auch mit der Hand gebremst werden. Die Hauptabmessungen der Lokomotiven sind:

Achsentfernung	3,14	m
Länge zwischen den Buffern	7,80	„
Durchmesser der Treibräder	1,23	„
Gesammt- (Adhäsions-) Gewicht	29,6	t
Gewicht der elektrischen Ausrüstung . .	10,00	„
Gewicht eines Motors	4,00	„

Für die Stromabnahme aus der Arbeitsleitung sind die Lokomotiven und Motorwagen mit vier, auf dem Dache zu je zweien an den Enden angebrachten Bügeln versehen, von denen jedes Paar auf einen Motor bei den Lokomotiven, auf ein Motorpaar bei den Selbstfahrern geschaltet ist. Von der Verwendung von Abnehmerrollen hat man abgesehen, da sie bei grösseren Geschwindigkeiten sehr leicht von der Leitung abrutschen. Der Bügel ist frei von diesem Missstande und nimmt ausserdem bei Aenderungen der Fahrrichtungen selbstthätig die passende Stellung ein. Jeder Bügel besteht aus einem zum viereckigen Rahmen gebogenen Stahlrohr. Der Rahmen ist durch diagonale Drähte versteift und umfasst oben einen dreikantigen hohlen Metallstab, welcher an dem Leitungsdraht anliegt und zur Erzielung gleichmässiger Abnutzung um 120° nach beiden Seiten gedreht werden kann. Der Bügel wird durch eine auf seiner Drehachse angebrachte Feder straff gegen den Leitungsdraht gedrückt ohne Rücksicht auf die Fahrrichtung. Der berührende dreikantige Stab hält, bis eine Auswechselung nöthig wird, etwa 4000 km Fahrt aus. Das Stromlaufschema für eine Lokomotive ist in Abb. 10 gegeben unter Weglassung der Beleuchtungsleitungen.

Das gesammte rollende Material besteht gegenwärtig aus 6 Selbstfahrern, 10 Anhängewagen, 61 Güterwagen, 2 elektrischen Lokomotiven und 1 Aushilfsdampflokomotive.

Die Selbstfahrer enthalten 66 Sitzplätze, 16 II. und 50 III. Klasse, ruhen auf 2 Drehgestellen mit 9,50 m Abstand von

Die Station Konolfingen hält für Unfälle und besondere Vorkommnisse eine Dampfaushilfslokomotive in Reserve, die namentlich in der Zeit der Versuche bei Beginn des elektrischen Betriebes benutzt worden ist, aber gegenwärtig selten in Gebrauch tritt.

Die Asynchronmotoren stellen die einzige gegenwärtig für Zugzwecke brauchbare Art bei Anwendung von Dreiphasenstrom dar, der im vorliegenden Falle 40 Perioden in der Sekunde macht. Die Motoren sind ähnlich wie Gleichstrommotoren gebildet, nämlich mit festen Feldmagneten und beweglichem Anker, und haben gusseiserne Schutzkasten mit Oeffnungen zur Untersuchung der Lager.

Wie bereits erwähnt, ist die Geschwindigkeit des Motors in voller Fahrt eine gleichmässige auch bei starkem Neigungswechsel; denn die Geschwindigkeit V steht im einfachen Verhältniss zur Anzahl n der Stromstösse, im umgekehrten zur Zahl p der Polpaare, also $V = \frac{n}{p}$. Zur Erzielung von Geschwindigkeitsänderungen würde die Aenderung der Zahl der Polpaare hinreichen. Das ist aber ein wenig einfaches Mittel. Man hat daher zum Uebergang von der Geschwindigkeit 0 in die regelmässige Widerstände in den Ankerstromkreis eingeschaltet, die man beim Anfahren mit steigender Geschwindigkeit nach und nach ausschaltet, bis sie bei regelmässiger Geschwindigkeit gleich Null geworden sind.

Der Zwischenraum zwischen dem Anker und den Magnetpolen beträgt nur 0,5 mm, was für die thunlichst hohe Nutzwirkung nothwendig ist, aber den Missstand im Gefolge hat, dass bei geringer Abnutzung der Ankerwelle Anker und Pole in Berührung kommen.

Die Motoren sind so berechnet, dass sie ihre grösste Kraft (60 PS für die Selbstfahrer, 150 PS für die Lokomotiven) bei einer Spannung von 750 Volt äussern. Versuchsweise hat man den Motoren 40 % über 750 Volt zugemuthet, sie haben diese Ueberlastung gut ertragen. Daraus folgt, dass ein gewöhnlicher Zug im Falle des Versagens eines Motors mit den übrigen dreien noch imstande ist, die stärksten Steigungen zu nehmen, und dass man selbst mit zwei Motoren auf schwächeren Neigungen und in der Waagerechten noch fortkommt. Die Nutzwirkung der Motoren war:

	Selbstfahrer (60 PS)	Lokomotive (150 PS)
bei 1/3 Belastung	71 %	68 %
„ 2/3 „	78 „	76 „
„ voller „	85 „	82 „

Die Heizung der Wagen wird durch kleine Strahlkörper von ½ Kilowatt Kraftbedarf bewirkt, deren Erwärmung bis auf 300° C. unter dem Einflusse eines Stromes von 100 Volt gesteigert werden kann. Jeder Strahlkörper ist aus sechs Spiralelementen von Eisendraht gebildet, der auf Porzellankörper gewickelt ist, um die Berührung der Drahtwindungen infolge der Erschütterungen während der Fahrt zu verhindern. Die Elemente sind in einem Cylinder von durchbrochenem Eisenblech untergebracht. Die Heizung eines Wagens von 66 Sitzen, der 14 Heizkörper enthält, erfordert demnach 7 Kilowatt Strom.

Der Heizstrom speist auch die Glühlampen; die Heizung der Dienst- und Warteräume wird nach gleichen Grundsätzen bewirkt.

Die Beleuchtung der Stationen erfolgt durch mindestens 18 Glühlampen. In Burgdorf sind ausserdem noch einige Bogenlampen auf dem Güterbahnhofe im Betriebe. Die sämmtlichen Lampen werden durch Strom von 150 Volt Spannung gespeist, der mittelst Umformer für die Bahnhöfe Burgdorf und Konolfingen unmittelbar aus der Hochspannungshauptleitung, im übrigen aus der Arbeitsleitung entnommen wird. Im letzteren Falle macht sich beim Anfahren der Züge ein Stromabfall in den Heiz- und Lichtleitungen unangenehm bemerkbar; man nimmt aber, um die längeren Zuleitungen nach der Hochspannungsleitung zu ersparen, diesen Missstand in den Kauf.

Der Bahnhof Konolfingen hat einen Wagenschuppen mit Arbeitsgruben und eine Werkstätte mit Wechselstrommotoren für den Antrieb der Arbeitsmaschinen. Zur Prüfung der Motoren an den Selbstfahrern und Lokomotiven sowie der Heiz- und Lichtanlagen der Wagen stehen Umformer für 750 und 100 Volt zur Verfügung.

Vor der Inbetriebnahme der Bahn haben eingehende Versuche unter Annahme der ungünstigsten Umstände für die Fahrt, das Anfahren und Bremsen stattgefunden. Benutzt wurde zunächst ein Versuchszug, bestehend aus einem Selbstfahrer und zwei Anhängewagen mit einem Gesammtgewicht von 55 t, auf der Strecke Walkringen-Konolfingen. Die mit selbstanzeigenden Vorrichtungen aufgenommenen Ergebnisse weisen eine nahezu gleichmässige Geschwindigkeit von 38 km in der Stunde und eine verhältnissmässig kurze Anfahrzeit auf. Ein anderer Versuchszug mit zwei Selbstfahrern und drei Anhängewagen von 102 t Gesammtgewicht auf derselben Strecke führte zu ganz ähnlichen Ergebnissen. Die auf waagerechter Strecke gemachten besonderen Anfahrversuche haben gezeigt, dass hierbei die Motoren mit dreiphasigem Wechselstrom sich nicht ungünstiger verhalten wie Gleichstrommotoren.

Auch Bremsversuche auf den Gefällen 1 : 40 sind angestellt worden mit den in nachstehender Uebersicht aufgeführten Ergebnissen:

Zusammensetzung des Versuchszuges	angewendete Bremse	Geschwindigkeit des Zuges vor dem Bremsen km	Bremsweg m
2 Selbstfahrer + 1 Anhänger	2 Handbremsen	40	122
2 Selbstfahrer + 1 Anhänger	Westinghouse	38	61
2 Selbstfahrer + 2 Anhänger	2 Handbremsen	40	125
2 Selbstfahrer + 2 Anhänger	Westinghouse	38	77
1 Lokomotive + 100 Lasttonnen	4 Handbremsen	18	80
1 Lokomotive + 50 Lasttonnen	Westinghouse	36	90

Die Zahl der täglich verkehrenden Zugpaare ist zehn. Jeder Personenzug besteht je nach dem Verkehrsandrang entweder nur aus einem Selbstfahrer oder aus einem solchen und einem Anhängewagen. Das Zugpersonal besteht aus einem Motorführer und einem Zugführer, der die Fahrkartenprüfung unterwegs besorgt.

Der Gesammtaufwand für Unterbau, Oberbau und rollendes Material der Bahn hat 5 500 000 Fr. betragen, d. i. auf das Kilometer 134 000 Fr. Die Gesellschaft „Motor" gibt der B.-T.-B.-Gesellschaft den elektrischen Strom für 6 Cts. die Kilowattstunde ab bis zu einem Tagesverbrauch von 600 000 Kilowattstunden, darüber hinaus für 5 Cts.

Bei so geringen Preisen für den Kraftbezug steht die wirthschaftliche Ueberlegenheit des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetriebe im vorliegenden Falle wohl ausser Zweifel. Diese Ueberlegenheit entspringt aber aus der durch die Natur gegebenen Ausnutzung einer kostenlos verfügbaren Wasserkraft einerseits, aus den beschränkten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen andererseits. Irgend welche allgemeineren Schlüsse auf die Verwendbarkeit der elektrischen Kraft für einen wirklichen Vollbahnbetrieb lassen sich aus den bei der B.-T.-B. vorliegenden ganz besonderen Umständen nicht ziehen.

Es scheint, als wenn auch die Schnellfahrversuche der Berliner Studiengesellschaft in dieser Richtung zu grossen Hoffnungen noch nicht berechtigen. Bemerkenswerth ist, dass der Verein deutscher Maschineningeniöre soeben ein Preisausschreiben veröffentlicht, das den Bau von Betriebsmitteln für schnellfahrende, mit Dampflokomotiven zu befördernde Personenzüge zum Gegenstande hat (s. die Mittheilung in Nr. 19 S. 312 d. Ztg.). Die Lokomotive soll bei 180 t Zuggewicht eine Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde drei Stunden lang ununterbrochen leisten

können, die Wagen sollen für eine Geschwindigkeit von 150 km gebaut sein. Derselbe Verein, welcher vor zwei Jahren den Entwurf einer elektrischen Schnellbahn ausschrieb, ermuntert heute mit ansehnlichen Preisen die Fachgenossen, auf Vervollkommnung der Dampflokomotiven zunächst in mässigen Grenzen zu sinnen, und gibt damit zu erkennen, dass unsere Hoffnungen, in Zukunft schneller zu fahren, sich zunächst auf die Verbesserung der Dampflokomotive, nicht auf die Einführung der Elektrizität als Zugkraft werden richten müssen.

Danzig, im März 1902. Struck.

Die Sachverständigen-Aussage in der Gerichtsverhandlung über das Altenbekener Eisenbahnunglück.

In Nr. 27 d. Ztg. wurde die Mittheilung einer Niederschrift in Aussicht gestellt, die der als Sachverständiger vernommene Direktionsrath Gayer (Ludwigshafen) über sein dem Gericht erstattetes Gutachten gemacht hat. Wir theilen deren Inhalt im folgenden mit.

Der Sachverständige führte zunächst aus, dass der zur Entscheidung des Gerichtes stehende Unfall wiederum die Regel bestätige, dass Eisenbahnunfälle in den seltensten Fällen durch das Verschulden eines oder mehrerer Bediensteten zu Stande kämen, sondern dass noch das Hinzutreten von unglücklichen Zufällen erforderlich sei, welche sich der Einflussnahme durch die Nächstbetheiligten entziehen.

Hierher gehöre beispielsweise der Umstand, dass der Personenzug 399, der anfänglich die gleiche Verspätung gehabt habe wie der D-Zug 31, diese Verspätung bis zur Durchfahrt in Neuenbeken bis auf 1 Minute eingefahren hätte, während der D-Zug bei der Durchfahrt in Neuenbeken noch 3 Minuten verspätet war. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so hätte der Zusammenstoss möglicherweise nicht stattgefunden.

Der Sachverständige äussert sich betreffend den Zugführer Peters wie folgt:

Der an sich mit Gefahren verbundene Eisenbahnbetrieb erfordere, dass Leben und Gesundheit der Reisenden soweit immer möglich vor Gefahren behütet und daher für mehrfache Sicherheitsvorkehrungen Sorge getragen werden müsse, damit, wenn eine dieser Vorkehrungen versage, wenigstens noch eine zweite in Thätigkeit trete.

Eine solche zweite Sicherheitsvorkehrung sei auch in den Vorschriften der preussischen Eisenbahnverwaltung vorgesehen, nämlich die „Deckung" eines liegen gebliebenen Zuges selbst auf einer Blockstrecke. § 14 der Vorschriften für die Zugführer der preussischen Staatsbahnen verlange die Deckung eines Zuges, dem ein Unfall zugestossen oder der aus anderen Gründen liegen geblieben ist und infolge dessen die Bahnstrecke oder das betreffende Gleis zeitweilig sperre; so sei in der Nachtragsbestimmung, die auf Grund des Offenbacher Unglückes zu § 11 Abs. 6 der Vorschriften für den Blockdienst erlassen wurde, ausdrücklich bestimmt, dass ein Zug, der ein Blocksignal in Haltstellung überfahren hat, erst zurückgemeldet werden darf, wenn sich der Blockwärter selbst davon überzeugt oder doch sichere Kunde hat, dass der Zug in einer durchaus ungefährdeten Weise aufgestellt und gedeckt ist.

Also selbst bei einem durch ein Haltsignal und ungefährdete Aufstellung hinter demselben gesicherten Zuge werde die Deckung noch verlangt. Um so mehr sei dies nöthig bei einem Zuge, der ohne Wissen der beiden angrenzenden Blockstationen auf der freien Strecke liegen geblieben sei. Der D-Zug 31 sei daher zu decken gewesen, da das Ueberfahren eines Pferdes als ein Unfall betrachtet werden müsse. Das Ueberfahren jedes grösseren Thieres könne Gefahren für einen Zug mit sich bringen, da, namentlich bei einem Pferde, grössere Knochen, Hufeisen und auch Stücke des Felles in das Laufwerk der Maschine gerathen könnten und vor der Weiterfahrt beseitigt werden müssten. Es lasse sich daher auch von vornherein unmöglich übersehen, welche Zeit zur Entfernung des Kadavers und zur Lauffähigmachung der Maschine erforderlich sein werde.

Peters hätte in dem vorliegenden Falle, weil er demnach nicht überblicken konnte, wie lange der Zug aufgehalten werden würde, unbedingt nach rückwärts decken müssen. Er hätte den Zugbeamten, den er ohnehin nach der Druckmaschine gesendet habe, damit diese zurücksetze, beauftragen können, sich mit der Maschine auf 300 m zurückfahren zu lassen, um für einen etwa nachfolgenden Zug Haltsignal zu geben; wenn ihm dies zu gefährlich erschienen wäre, hätte er den Beamten anweisen müssen, nach Erledigung seines Auftrages an die Schubmaschine selbst mindestens 200—300 m gegen Keimberg zurückzugehen, um den D-Zug zu decken.

Wenn eingewendet sei, dass der vorliegende Fall nicht anders zu beurtheilen sei, als das Liegenbleiben eines Zuges etwa infolge Platzens eines Brems- oder Heizschlauches, so sei zu bemerken, dass die zum Wiedereinziehen eines Schlauches erforderliche Zeit bekannt sei, falls man dies auf der freien Strecke vornehmen wolle, statt langsam bis zur nächsten Station zu fahren. Trotzdem müsse der Zugführer bei dichter Zugfolge auch hier für Deckung sorgen. Wenn weiter eingewendet sei, dass auch ein längere Zeit vor dem Einfahrtssignal einer Station liegender Zug ohne Deckung bleibe, so sei dem entgegenzuhalten, dass der dienstthuende Beamte der Station, vor deren geschlossenem Einfahrtssignal der Zug halte, den Verbleib des Zuges kenne und einstweilen keinen weiteren Zug — sei es durch Rückwärtsentblocken, sei es durch Annahme oder Rückmeldung — zulassen dürfe. Der Zugführer stehe gewissermaassen schon unter der Wirkung desjenigen Beamten, der nach erfolgter Einfahrt sein Vorgesetzter werde.

Der Einwurf, der Zugführer des Zuges D 31 hätte den zur Deckung des Zuges ausgesandten Beamten vor der Weiterfahrt unbedingt wieder aufnehmen müssen, wodurch eine weitere Zugverspätung verursacht worden wäre, sei als nicht zutreffend zu erachten. Ganz abgesehen davon, dass im Zuge D 31 genügend Personal vorhanden gewesen sei, so könne die Sicherheit des Zuges und seiner Insassen nicht vom Zurückbleiben eines Zugbeamten abhängig gemacht werden. Selbst wenn dadurch ein Mangel im Personal des D-Zuges eingetreten wäre, so hätte der Zugführer mit zugreifen und auf der nächsten Station Ersatz fordern müssen, was, wie von Herrn Regierungsrath Daue bekundet, schon in Altenbeken hätte geschehen können.

Dem Lokomotivführer Dirksmeyer könne ein Vorwurf daraus, dass er auf das Abfahrtszeichen (Signal 26 und 27 der Signalordnung) nicht sofort abgefahren sei, kein schwerwiegender Vorwurf gemacht werden. Dirksmeyer sei wohl der Meinung gewesen, er müsse des Nebels und des hinter Altenbeken zu durchfahrenden Tunnels wegen seine beiden Lokomotivlaternen beleuchten und wechselte daher die eine, beim Ueberfahren des Pferdes beschädigte Laterne gegen eine Tenderlaterne aus. Dirksmeyer hat das Armaufheben des Zugführers beobachtet — während er die Signale mit der Mundpfeife des Geräusches wegen, welches seine Maschine machte, nicht gehört haben will —, aber solange er noch mit dem Umstecken der Lokomotivlaternen beschäftigt war, konnte er dem Winke des Zugführers nicht Folge geben. Er hat fraglos auch geglaubt, in erster Linie der Sicherheit wegen die vorgeschriebenen Signallaternen am Zuge anbringen zu sollen. Hätte der Zugführer raschestes Weiterfahren für unbedingt nöthig erachtet, so hätte es eines gemessenen Befehles an den Lokomotivführer bedurft, dem dieser sich dann nicht weiter widersetzen durfte, falls seine Lokomotive überhaupt lauffähig war. Dass ein solcher Befehl an den Lokomotivführer nicht ergangen sei, scheine nach den Zeugenaussagen festzustehen. Eine Verfehlung gegen bestimmte Vorschriften, durch welche Dirksmeyer mit verantwortlich an dem Unfalle erscheine, dürfte daher nicht vorliegen.

Betreffend den Blockwärter Meyer-Keimberg äussert sich der Sachverständige dahin, dass diesem ein schwerwiegender Vorwurf nicht gemacht werden könne, da er eigentlich nur nach den Vorschriften für den Blockdienst gehandelt habe. Er sei von Schierenberg nach Durchfahrt des Güterzuges 3727 richtig entblockt worden, habe dann dem Zug D 31 Fahrt gegeben, nach Durchfahrt dieses Zuges sein Signal auf Halt gestellt und sich damit blockirt. Als Zug D 31 Schierenberg fahrplanmässig durchfahren haben musste, habe er für Personenzug 399 (ab Neuenbeken 12.11) um 12.12 das Erinnerungszeichen mit dem Blockklingelwerk (§ 6 Abs. 2 b) nach Schierenberg gegeben. Der dortige Wärter habe auf dem Morseschreiber gefragt: „Was wollen Sie?", worauf Meyer ebenso antwortete: „Ich bin nicht frei." Da er hierauf sofort entblockt wurde, durfte er annehmen, dass Zug D 31 Block Schierenberg passirt habe, und sein Signal für Personenzug 399 auf Fahrt stellen.

Anders liege die Sache bei dem Blockwärter von Schierenberg, Kleinhans. Die Grundbedingung für die Sicherheit des Blockdienstes sei, dass, wenn einmal für einen Zug das Blocksignal auf Fahrt gestellt worden sei, eine Aenderung an diesem Signal unter keinen Umständen mehr vorgenommen werden dürfe. Das für Zug D 31 auf Fahrt gestellte Blocksignal hätte

nach § 11 Abs. 6 der Blockvorschriften in dieser Stellung belassen werden müssen, bis Zug D 31 Schierenberg passirt hatte.

Kleinhans habe angegeben, dass 4 oder 5 Min., nachdem er nach Passiren des Güterzuges 3727 (11.45) Knallsignale nach Keimberg zu ausgelegt habe, das Läutewerksignal für Zug D 31 (12.01) ertönte. Er habe daraufhin sein Signal auf Fahrt gestellt und die Knallsignale zurückgeholt. Auf das Erinnerungszeichen von Keimberg habe er auf dem Morseschreiber gefragt: Was wollen Sie? und auf die Antwort Meyer's, ich bin nicht frei, in der Meinung, Zug D 31 liege noch vor Keimberg, sein Signal wieder auf „Halt" gestellt, Keimberg wieder entblockt und dann Altenbeken um seine nochmalige Entblockung gebeten, die auch erfolgt sei. Das Vormeldesignal mit dem Blockklingelwerk will Kleinhans nicht gehört haben. Wenn er nach Abläuten des Zuges D 31 sich sofort auf den Weg machte, um die Knallsignale einzuholen, hätte er bis zum Klingelzeichen, da dieses um 12.06 oder 12.07 erfolgt sein müsse, wohl schon zurück sein können; zum mindesten aber dürfe man annehmen, dass er, wenn er in seine Blockbude eingetreten wäre, die Fallscheibe des Klingelwerkes wahrgenommen hätte. Kleinhans wolle aber den Fall der Scheibe des Klingelwerkes auf das Erinnerungssignal zurückführen. Deshalb sei anzunehmen, dass er nach dem Einholen der Knallsignale bis zum Ertönen des Erinnerungszeichens nicht mehr in seine Bude getreten ist.

Wie dem aber auch sei, jedenfalls habe er, als dieses Erinnerungszeichen ertönte (12.12), nicht mehr annehmen können, dass Zug D 31 noch vor Keimberg liege, da er nicht wohl vermuthen konnte, dass Meyer den Zug, der nach dem Läutewerksignal etwa um 12.07 vor Keimberg angekommen sein musste, 4 bis 5 Minuten vor seinem Signal liegen lassen und dann erst das Erinnerungszeichen geben werde.

Er (Sachverständiger) habe sich bei der gestrigen Ortsbesichtigung überzeugt, dass die Blockwärter recht gut mit dem Abläutesignal zu rechnen verstehen und, wenn sie frei seien, schon auf dieses Signal hin Fahrt geben.

Die Bestimmungen im § 19 Abs. 2 (der Blockdienstvorschriften) schreiben ausdrücklich vor, dass, wenn infolge einer Störung der Streckenblocks . . . . . . oder durch fehlerhafte Bedienung das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden könne, die nächste Zugmeldestation hiervon zu benachrichtigen sei und diese das im § 19 vorgeschriebene Verfahren zu veranlassen habe. Aus Absatz 3 dieses Paragraphen gehe deutlich hervor, dass eine Verständigung zwischen den Blockwärtern in einem solchen Falle unter keinen Umständen gewollt sei, da, falls eine Verständigung mit der vorliegenden Zugmeldestation nicht zu erzielen sei, die Vorschrift laute, dass der Zug langsam bis zum nächsten Posten vorrücke, wo er unbedingt zu halten habe, um von hier aus diese Verständigung mit der vorliegenden Zugmeldestation zu versuchen.

Von diesen Vorschriften und denen des § 6 sei allerdings nach den Zeugenaussagen schon seit längerer Zeit erheblich abgewichen worden. Es habe sich, wahrscheinlich aus dem Umstande, dass die Blockapparate im Anfange ihrer Benutzung öfters versagten oder unrichtig bedient wurden, der Missbrauch eingeschlichen, auf das Erinnerungszeichen oder telegraphische Aufforderung hin den zurückliegenden Block oft mehrmals hintereinander zu entblocken. Allerdings wollen die als Zeugen vernommenen Bahnwärter sich dann jedesmal auf telegraphischem Wege genaue Kenntniss über die Lage der Züge verschafft haben. Wenn dieser Missbrauch auch gegen die Vorschriften verstossen habe, so sei durch die vorhergehende Verständigung in solchen Fällen bisher doch eine Gefährdung des Betriebes verhütet worden.

Am 20. Dezember, dem Unglückstage dagegen sei in der ganzen telegraphischen Unterhaltung kein Wort über die Zugfolge gewechselt worden. Ja, selbst als Meyer bei der Annäherung des Güterzuges 6513 das Erinnerungszeichen nochmals gegeben habe, habe Kleinhans die telegraphische Antwort Meyer's: „Ich bin noch nicht frei" genügt, um ihn nochmals zu entblocken. Meyer, bei dessen Block alles ordnungsmässig verlief, habe ja allerdings kein besonderes Interesse gehabt, sich nach der Zugfolge zu erkundigen, dagegen hätte Kleinhans, auf dessen Block bei Ertönen des ersten Erinnerungszeichens die Vorbedingungen zur Befolgung dieses Zeichens (Vorbeifahrt des Zuges D 31) noch nicht gegeben waren, mindestens dem bis dahin gepflogenen Missbrauch folgend sich nach dem Verbleib des Zuges D 31, für den er ja schon um 12.01 sein Mastsignal auf Fahrt gestellt hatte, zu erkundigen gehabt. Kleinhans, der das Abläuten der Züge P 399 und G.-Z. 6513 nicht gehört haben und bei dem zweiten Ertönen des Erinnerungszeichens immer noch gemeint haben will, es gelte für Zug D 31, habe sonach nicht nur gegen die Vorschriften für den Blockdienst schwer gefehlt und durch seine Unaufmerksamkeit den Unfall in erster Linie herbeigeführt, sondern er habe nicht einmal die bei dem eingerissenen Brauch von den anderen Blockwärtern beobachtete Vorsicht gebraucht, obwohl er doch — wenn sein Handeln überhaupt eine Erklärung finden solle — eine Blockstörung auf Keimberg angenommen haben müsse.

Was die Blockeinrichtungen in Neuenbeken, Keimberg und Schierenberg angehe, so gehörten dieselben zu den besten Apparaten, und habe er (Sachverständiger) sie in tadellosem Zustande vorgefunden. Er betone dies, damit nicht die Meinung entstehen könne, es handle sich hier um ältere, überholte Einrichtungen. Die Blockeinrichtungen erführen allerdings fortgesetzt Verbesserungen und habe man in neuerer Zeit — soviel ihm bekannt sei, auch bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung — Blockeinrichtungen in Verwendung genommen, bei welchen als weitere Sicherung auch der Zug selbst mitwirke und ein zu frühzeitiges Rückwärtsentblocken verhindere. Es könne aber selbstverständlich nicht jede vorhandene Blockeinrichtung ohne weiteres durch eine neue Verbesserung ersetzt werden. Störungen in den Blockeinrichtungen könnten allerdings — wie bei allen elektrischen oder mechanischen Apparaten — eintreten, wenn z. B. der Anker kleben bleibe, die roth-weisse Halbscheibe infolge dessen nicht vollständig weitergeschaltet und die durch eine Feder bethätigte Verriegelung des Signalarmes nicht aufgehoben werde. Auch durch Bruch dieser Feder könne trotz fehlerlosen Arbeitens des elektrischen Theils diese Verriegelung unausgelöst bleiben. Der Sachverständige legt ein nach amtlichen Quellen aufgestelltes Verzeichniss der seit November 1900 gemeldeten Störungen an den in Betracht kommenden Blockeinrichtungen vor, wonach 18 Störungen vorgekommen sind, die jedoch nur als Kinderkrankheiten bezeichnet werden könnten, denn ausser dem Klebenbleiben der Anker fänden sich nur solche Mängel vor, wie sie sich an neuen Apparaten eben erst durch den Gebrauch und im Laufe der ersten Monate bemerkbar machten. Das Klebenbleiben der Anker sei durch Einsetzen einer Rubinspitze beseitigt worden, und hätten sich nach dem Verzeichnisse die auf Mängel an den Apparaten zurückzuführenden Störungen seit einer Reihe von Monaten nur auf ganz vereinzelte Fälle erstreckt. Die grosse Anzahl von Versagern, die das Streckenpersonal beobachtet haben wolle und die zu dem erwähnten Missbrauch geführt haben, könnten daher nur auf fehlerhafte Bedienung zurückgeführt werden.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats.

(Fortsetzung aus Nr. 30.)

Am 14. und 15. d. Mts. wurde die Berathung dieses Etats fortgesetzt, nachdem am 12. d. Mts. noch die Einnahmen des Etats bewilligt und zu dem Ausgabekapitel „Vom Staate verwaltete Eisenbahnen" zunächst von verschiedenen Rednern schlesische Eisenbahnwünsche vorgebracht waren. Für diese sagte Staatsminister v. Thielen zwar genaue Prüfung zu, konnte aber die gewünschte Vermehrung der Schnellzug- und Expresszugverbindungen nicht in Aussicht stellen, da sie eine Vermehrung von rund 1 500 000 Zugkm in sich schlössen, was bei den Selbstkosten von rund 2 ℳ für das Zugkilometer eine Mehrausgabe von rund 3 000 000 ℳ bedeute.

Die Verhandlungen vom 14. und 15. d. Mts. waren fast ganz durch das Vorbringen örtlicher Wünsche auf bessere Eisenbahnverbindungen ausgefüllt, neben denen namentlich Fragen der Besserstellung von Beamten und Arbeitern in den Vordergrund traten. Der natlib. Abg. Dr. Göschen trat für die Bürodiätare aus dem Civilanwärterstande ein, die nach siebenjähriger Wartezeit zur Anstellung gelangen sollten, aber oft acht Jahre warten müssten, obgleich die Zahl der Sekretärstellen im Vorjahre um 1 003 vermehrt sei. Ministerialdirektor Wehrmann erklärte, dass die siebenjährige Wartezeit allmählich durchgeführt werden solle; es sei schon viel auf diesem Wege geschehen, im Jahre 1897 seien nur 1 598 etatsmässige Stellen vorhanden gewesen, jetzt seien es 3 870. Abgeordneter Dr. Crüger wünschte, dass die vormaligen Stationsvorsteher 3. Klasse auf der hessischen Ludwigsbahn ohne besondere Prüfung zu Stationsassistenten gemacht werden und empfahl eine Besserstellung der Bahnmeister. Das Examen der Eisen-

bahnbetriebssekretäre für die Eisenbahnsekretärstellen möge man nicht unnöthig erschweren. Das Gehalt der Schaffner sei bei den jetzigen Theuerungsverhältnissen durchaus unzulänglich; zum wenigsten müsste die Theuerungszulage dieser Beamten erhöht werden.

Ministerialdirektor Wehrmann erwiderte, die früheren hessischen Bahnbeamten hätten im allgemeinen von der Umwandlung der Ludwigsbahn Vortheil gehabt. Die Stellung der Bahnmeister sei bereits wesentlich aufgebessert worden. Für das Examen der Betriebssekretäre seien grosse Erleichterungen eingetreten, was auch die grosse Zahl der Beamten beweise, die das Examen bestanden haben.

Abg. Dr. Sattler brachte einen ihm zugegangenen Protest des Vereins der Civilanwärter gegen eine frühere Aeusserung des Abg. v. Willisen zur Kenntniss. Dieser hatte gesagt: „Davon bin ich überzeugt: wo die schwere Faust des Feldwebels sich auf den Tisch der Schreiber legt, da fliegt kein Blatt zum Fenster hinaus, vollends nicht auf den Redaktionstisch revolutionärer Blätter.“ Der Verein der Civilanwärter erblicke nun hierin, so führte Dr. Sattler aus, den Vorwurf, dass die Civilanwärter es sind, welche solche Blätter auf den Tisch von Redaktionen sozialdemokratischer oder revolutionärer Zeitungen legen. Es sei naturgemäss, dass sie sich dadurch verletzt fühlen und dass sie Protest dagegen erheben. Sie erklären mit vollem Recht, dass sie in Bezug auf Königs- und Diensttreue keineswegs hinter den Militäranwärtern zurückstehen, und sie weisen diese indirekte Herabsetzung ihres Standes im Namen aller ihrer Verbandsmitglieder mit voller Entschiedenheit zurück. Auch die Civilanwärter haben ihrer Militärpflicht Genüge geleistet und gehören zum Theil als Offiziere und Unteroffiziere dem Beurlaubtenstande der Armee an. Er halte den Protest für berechtigt, er sei der Ausfluss eines patriotischen Gefühls. Er sei aber auch der Ueberzeugung, dass Herr v. Willisen keine Herabsetzung des Standes der Civilanwärter beabsichtigt, sondern sich nur im Ausdruck vergriffen habe, und gebe sich der Hoffnung hin, dass Herr v. Willisen, wenn er anwesend wäre, diese Auffassung bestätigen und erklären würde, dass er nicht beabsichtigt habe, mit seiner Ausführung den Civilanwärtern den Vorwurf zu machen, dass sie mit revolutionären Blättern in Verbindung stehen.

Ein Antrag des Abg. Werner, die Regierung möge im nächsten Etat die aus dem Supernumerariat hervorgegangenen Beamten des Abfertigungsdienstes den Bürobeamten gleichstellen, wurde vom Antragsteller begründet und vom Ministerialdirektor Wehrmann dahin beantwortet, dass diese Gleichstellung unthunlich sei, weil die Bürobeamten eine für die höheren Stellen genügende Befähigung bereits mitbrächten, was bei den Beamten des Abfertigungsdienstes nicht in dem Maasse der Fall sei. Staatsminister v. Thielen erklärte, nur auf einige der laut gewordenen Wünsche antworten zu wollen. Was über die Stellenzulagen gesagt sei, treffe im grossen und ganzen zu, man dürfe aber nicht vergessen, dass in den letzten zehn Jahren die Stellenzulagen um 116,9 % gesteigert sind, sie betragen jetzt über 2 000 000 ℳ mehr. Ueber die Gehilfen des Abfertigungsdienstes (nicht die aus den Civilsupernumeraren hervorgegangenen Beamten) äusserte sich der Minister folgendermaassen: „Diese Gehilfen sind oft Leute, die froh sind, wenn sie in der Eisenbahnverwaltung Unterkunft finden. Es ist ganz unmöglich und mit den bestehenden Vorschriften über die Anstellung der Civil- und Militäranwärter nicht vereinbar, wenn wir jetzt diese Beamten in ein dauerndes Beamtenverhältniss überführen würden. Das ist im mittleren Dienst überhaupt nicht möglich, es ist nur möglich im unteren Dienst, und sie müssten unbedingt erst durch den unteren Dienst durchgehen. Aber grausam sind wir gegen diese Leute nicht, wirklich nicht. Keine Direktion wird einen sonst ordentlichen Mann auf die Strasse setzen.“

Der natlib. Abg. Daub (technisches Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) besprach die Neuorganisation der Eisenbahntelegraphenverwaltung und streifte dabei die Erfahrungen, die bei dem Altenbekener Unfall gemacht sind. Die Mitführung transportabler Telegraphenapparate im Zuge sei nicht praktisch, denn es sei einmal sehr schwer, die richtige Leitung herauszufinden, und sodann könnten auch die nicht elektrisch vorgebildeten Zugführer die Apparate nicht richtig einbauen. Richtiger sei es, an den Bahnwärterbuden auf der Strecke Telegraphenapparate oder Fernsprecher einzubauen, die mit der nächsten Station dauernd in Verbindung stehen. Durch die Neuorganisation werde hoffentlich auch eine schärfere Ueberwachung der Blockwärter hinsichtlich der Handhabung der Blockapparate herbeigeführt werden. Die Beamtenbesoldungen betrachteten seine Freunde im allgemeinen als abgeschlossen, aber durch die Neuorganisation seien hier doch besondere Verhältnisse geschaffen, namentlich würden erhöhte Ansprüche an die Bahnmeister gestellt, die künftig auch eine umfassendere Ausbildung in der Elektrotechnik sich aneignen müssen. Es sei deshalb billig und liege im dienstlichen Interesse, diese Beamtenklasse aufzubessern. Der Centrumsabg. Schmidt (Warburg) trat für die Besserstellung der höheren Baubeamten ein. Das Haus habe bereits wiederholt die Wünsche dieser Beamten als berechtigt anerkannt, die Regierung habe den Beschlüssen des Hauses aber nicht entsprochen. Eine kleine Besserstellung sei zwar eingetreten, die Anstellungsverhältnisse der Bauverwaltungsbeamten seien aber noch immer äusserst ungünstig. Der Titel Bauinspektor sei durchaus verkehrt; man möge diesen Beamten den Titel Regierungsbaumeister geben, damit man sie nicht für Subalternbeamte halte. Auf den Titel Baurath müssten die Baubeamten zu lange warten. Ihm entgegnete Minister v. Thielen, er hoffe, dass es in nicht zu ferner Zeit ermöglicht werde, den Baubeamten einen Theil ihrer Diätarzeit anzurechnen. Das sei viel wichtiger als die Titelfrage. Ueber den Titel Bauinspektor sei schon viel geredet worden; er habe heute gehört, dass im kommunalen Dienst die Baumeister jetzt Bauinspektoren genannt werden; auch unter den staatlichen Baumeistern sollen viele nach dem Titel Bauinspektor streben. (Heiterkeit.) Nicht alle Titel seien schön; er habe z. B. auch den Titel „Erster Staatsanwalt“ nie schön finden können. Jedenfalls meine er: wenn die Gehaltsfrage der Baubeamten befriedigend gelöst werden wird, so kann die Titelfrage dabei nur eine nebensächliche Rolle spielen.

In der Abendsitzung dieses Tages brachte der Centrums-Abg. Marx u. a. die Wünsche der Telegraphisten vor, allgemein aus der Kategorie der Unterbeamten herausgenommen und unter die Subalternbeamten eingereiht zu werden. Jetzt erfolge die Beförderung zu Stationsassistenten vielfach nach Gunst. Der Minister wies diese beweislose Behauptung mit Entschiedenheit zurück. Aus der Zahl der sonst vorgetragenen Wünsche erwähnen wir den des Abg. Gamp, Schnellzüge gegen eine besondere Gebühr von 15—20 ℳ auch an solchen Stationen halten zu lassen, bei denen dies fahrplanmässig nicht vorgesehen sei. Als hierauf eine Antwort vom Regierungstisch nicht erfolgte, gab der Abgeordnete zu grosser Heiterkeit des Hauses Veranlassung, da er beim Verlassen der Tribüne bemerkte, er freue sich, dass seine Wünsche bei dem Minister eine so wohlwollende Aufnahme fänden. Die Titel „Besoldungen“ und „andere persönliche Ausgaben“ wurden dann angenommen, der Antrag Werner der Budgetkommission überwiesen.

Aus den Verhandlungen am 15. d. Mts. ist zunächst eine Rede des nationalliberalen Abg. Dr. Schultz (Bochum) hervorzuheben, die sich mit den schwierigen Wohnungsverhältnissen im Direktionsbezirk Essen beschäftigte. Er verglich das, was andere grosse Arbeitgeber, wie Krupp, für Beamten- und Arbeiterwohnungen gethan hätten, mit den Leistungen des Staates auf diesem Gebiet, und fand, dass staatlicherseits lange nicht genug geschehe. Die westfälischen Bergbautreibenden hätten bis 1900 schon das riesige Kapital von 95 000 000 ℳ verwendet, aus denen 26 245 Wohnungen mit 3—7 Räumen erbaut seien. Der Staat aber habe in den letzten Jahren nur etwa durchschnittlich 100 Wohnungen im Essener Bezirk erbaut, obgleich er dort 28 980 Personen im Eisenbahndienst beschäftige, während für die westfälische Bergbauarbeiterbelegschaft bei einer Zahl von rund 227 000 Köpfen durchschnittlich jährlich 2 000 erbaut seien. „Wie ungenügend die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnbeamten im ganzen Staat sind, geht unwiderleglich hervor aus der seit einem Jahrzehnt andauernden Verminderung der relativen Zahl dieser Wohnungen, und darauf allein kommt es doch an. Im Jahre 1891/92 waren auf 1 000 Eisenbahnbeamte 240 Wohnungen vorhanden, im Jahre 1897/98 nur 223 und in dem Jahre 1902 nur 196.“ Redner ging dann auf die Wohnungsgeldzuschüsse der fünften Servisklasse ein, wo jetzt der Satz zwar etwas erhöht werde, aber doch für die $^2/_3$ der Eisenbahnbeamten, die dieser Klasse angehören, nur 72 bis 180 ℳ betrage. „In dem Eisenbahndirektionsbezirk Essen aber ist jetzt wohl überall ein einziges Zimmer nicht unter 100 ℳ jährlicher Miethe zu beschaffen. Die Beamten sind genöthigt, $^1/_5$ bis $^1/_4$ ihres kümmerlichen Gehalts für Wohnungsmiethe auszugeben. Daraus folgt mit Nothwendigkeit, dass die Ernährung der Familie eine mangelhafte wird und dass es selbst bei allen Einschränkungen kaum möglich ist, eine gesunde, geräumige Wohnung mit den überhaupt verfügbaren Mitteln zu beschaffen. Die weitere Folge ist dann die Untergrabung der Gesundheit der Familie, von den die Sittlichkeit bedrohenden Zuständen gar nicht zu reden. Hier thut Hilfe noth, und zwar bald und mit weit geöffneter Hand gereicht. Es müssen zahlreichere Dienstwohnungen und auch in rascherem Tempo als bisher gebaut werden. Dazu sind grosse Mittel erforderlich, aber sie müssen im Interesse der betreffenden Personen aufgebracht werden, sei es nun im Wege des Extraordinariums oder sei es in einer besonderen Anleihe. Für die östlichen Grenzbezirke, wo ein ähnlicher Nothstand vorlag, haben wir ja auch im Jahre 1900: 5 000 000 ℳ bewilligt. Möge es dem Eisenbahnminister, an dessen Bereitwilligkeit zu zweifeln ich nicht den allermindesten Anlass habe, gelingen, den Finanzminister zu einer Bewilligung reicherer Mittel zu bestimmen, dann wird er zu seinen grossen Verdiensten um das Vaterland wenn nicht das grösste, so doch

jedenfalls das menschlich-schönste hinzufügen.“ Diesen Worten folgte lebhafter Beifall. Minister v. Thielen erklärte sich mit den vom Vorredner aufgestellten Grundsätzen im allgemeinen durchaus einverstanden. Er verkenne auch nicht, dass die Wohnungsfürsorge, der Bau eigener Wohnungen, der beste Weg für die sozialen Forderungen der Arbeiter sei. Dies treffe aber nicht allein für die Industriegegenden zu. „In besonders hohem Maasse ist es gerade für die ländlichen Bezirke der Fall. In den Industriegegenden finden bei der dichten Bebauung die Arbeiter und Beamten immer noch ein Unterkommen, in den ländlichen Gegenden ist das schwieriger. Es war meine Pflicht, mich persönlich umzusehen, und ich habe gefunden, am schlechtesten waren sie in den kleinsten Orten untergebracht. Aber ich verkenne durchaus nicht, dass hüben und drüben noch ausserordentlich viel geschehen muss, um zu befriedigenden Zuständen zu kommen. Es ist aber auch in den letzten Jahren schon viel gethan. Während wir in den acht Jahren von 1890 bis 1897 aus dem Betriebsetat nur 4 429 000 ℳ dafür verwandt haben, waren es in den nächsten fünf Jahren allein aus dem Betriebsetat 8 528 000 ℳ. Dazu kommen die grossen extraordinären Ausgaben und die Aufwendungen aus den Pensionskassen. Aber in den nächsten Jahren werden noch grosse Summen dafür verwendet werden. Leider bin ich nicht Generaldirektor eines selbständigen Unternehmens, sondern muss mich als Minister nach dem Etat strecken, und dass wir in der gegenwärtigen Zeit nicht über die 12 000 000 ℳ des Gesetzes haben hinausgehen können, hat niemand mehr bedauert als ich. Es kommen aber wieder bessere Tage, dann werden wir erheblich grössere Aufwendungen machen können.“

Nachdem sich der Abg. Funck (frs. Volksp.) mit den Schultz'schen Ausführungen einverstanden erklärt, aber im ganzen die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses auf ein eigentliches Wohnungsgeld als Ziel bezeichnet hatte, wurden bei dem Titel 6 (Wohlfahrtszwecke) auf eine Bemerkung des Abg. Dr. Hirsch vom Ministerialdirektor Wehrmann die Leistungen der Eisenbahnbetriebskrankenkassen (26—39 Wochen Krankengeld u. a.) hervorgehoben. In grösseren Städten bestehe auch zum Theil freie Arztwahl, da mit einer Anzahl von Aerzten Verträge geschlossen seien.

Zu Titel 9 (Betriebsmittel und maschinelle Anlagen) lenkte Abg. Daub die Aufmerksamkeit des Ministers auf zwei neue Einrichtungen an Lokomotiven, von denen eine geeignet wäre, die Unfallgefahr zu mindern, die andere dagegen, einen im Zuge entstehenden Brand schnell zu löschen. Das eine sei die Anbringung von selbstthätig wirkenden Luftpumpen auf der Maschine, um die Luft in die Bremsleitung des Zuges zu drücken. Es sind in den letzten Jahren verschiedene Fälle bei Kopfbahnhöfen dadurch vorgekommen, dass der Lokomotivführer, weil die Bremse ihren Dienst versagte, den Zug nicht zum Stehen bringen konnte. Das auffallendste Ereigniss dieser Art ist der Fall vom vorigen Winter in Frankfurt a/M., wo der Luxuszug mit 65 km Geschwindigkeit in die Bahnhofhalle einfuhr und die Maschine den Querbahnsteig überfuhr und bis in den Wartesaal gelangte. Hier ist die Ursache des Unfalls dahin klargestellt worden, dass der Führer es versäumt hatte, die Luftpumpe in Bewegung zu setzen und er keinen Druck in der Leitung hatte. Als der Zug mit riesiger Geschwindigkeit von 80 km noch auf der Brücke über den Main dicht vor dem Bahnhof Frankfurt fuhr, wurde der Zugführer darauf aufmerksam und versuchte durch Ziehen der Nothbremse den Zug zum Halten zu bringen. Diese versagte aber, weil kein Druck in der Leitung war. Die bei der Pfalzbahn und einigen anderen Bahnen neuerdings eingeführte Einrichtung besteht nun darin, dass die Luftpumpe, wenn der Druck unter eine gewisse Höhe, ich will sagen 4 Atmosphären, in der Bremsleitung heruntersinkt, selbstthätig zu arbeiten anfängt. Die andere Einrichtung ist ein Verfahren zur Löschung von Bränden in Eisenbahnzügen mittelst der Kesselspeisepumpe unter Benutzung der Luftdruckbremsleitung als Spritzenleitung. Wenn ein Brand im Zuge entstanden ist, wird die Pressluft zunächst aus der Bremsleitung entfernt und diese mittelst eines Verbindungsrohres an die Kesselspeiseleitung angeschlossen. In einem der hinteren Wagen, wo der Brand ist, wird dann ein Spritzenschlauch angekuppelt, und man hat dann auf diese Weise eigentlich eine Feuerspritze mit mächtigem Wasserstrahl fertig. Die Gesammtkosten betragen nur 30—40 ℳ. Der Abgeordnete erinnerte an den grossen Menschenverlust bei dem Unglück in Offenbach durch Anbrennen der Wagen und bat den Minister, mit beiden Einrichtungen Versuche anzustellen.

Der ordentliche Ausgabeetat wurde bewilligt. Bei den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben machte Abg. Freiherr v. Zedlitz auf die ungleichmässige Ausstattung des Extraordinariums in den einzelnen Jahren aufmerksam. In den 5 Jahren 1893 bis 1897 seien im ganzen nicht mehr als 150 000 000 ℳ für solche Zwecke bewilligt worden. Was sei die Folge dieser Verkürzung der einmaligen Ausgaben gewesen? „Als im Jahre 1896/97 der Verkehr einen raschen Aufschwung nahm, erwies sich die Einrichtung der Staatsbahnverwaltung dem steigenden Verkehr keineswegs vollständig gewachsen. Es musste das Versäumte über Hals und Kopf nachgeholt werden, und es mussten 20 000 000 ℳ aus Ueberschüssen in den Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung eingestellt werden. Das hatte folgende Nachtheile: Erstens mussten wir unsere Betriebsmittel beschaffen in einer Zeit, wo die Industrie voll beschäftigt war, während man in den mageren Jahren durch diese Beschaffung der Industrie über die schlechte Zeit hätte hinweghelfen können. Zweitens hatten wir den Nachtheil, dass unser Betrieb den Ansprüchen nicht sofort gewachsen war, und drittens hätten wir in den billigen Jahren zweifellos viel billiger bauen können. Also die Verkürzung der Bewilligung von einmaligen Ausgaben in den Jahren 1893 bis 1897 war durchaus falsch. Ich hebe das deshalb hervor, weil der Finanzminister neulich darauf hingewiesen hat, dass wir im Jahre 1903 voraussichtlich mit sehr knappen Verhältnissen wirthschaften müssen und man dann auf eine Verminderung des Extraordinariums hinwirken müsste. Ich möchte in dieser Richtung dringend zur Vorsicht mahnen. Das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung ist nicht entfernt in dem Maasse belastet, wie das Extraordinarium anderer Verwaltungen. Die Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung dauern fort, und befriedigen wir sie nicht in billigen Zeiten, so werden wir genöthigt sein, in Zeiten der Hochkonjunktur grössere Aufwendungen zu bewilligen. Es ist also wirthschaftlich richtig, zu dem alten System zurückzukehren.“ Abg. Dr. Sattler erklärte sich mit diesen Ausführungen zwar im ganzen einverstanden, kam aber auf seine vor kurzem dargelegte Forderung zurück, dass man das Eisenbahngarantie-Gesetz ändern und die vollständige Verwendung der Eisenbahnüberschüsse zu allgemeinen Staatszwecken einschränken müsse.

Zu einer scharfen Auseinandersetzung führten die Angriffe des Abg. Dr. Barth (freis. Vergg.) gegen die Regierung wegen angeblicher Verschleppung des Bahnhofsneubaues in Neumünster. Ministerialdirektor Wehrmann setzte, wie schon im Vorjahre, auseinander, dass die Verzögerung in der Weigerung der städtischen Behörden gelegen habe, einen Vertrag zu unterzeichnen. Dies sei nun im Juni geschehen, es müsse aber jetzt der Grund und Boden beschafft werden. Weitere Bemängelungen des Abg. Barth führten zu einer scharfen Zurückweisung durch den Minister v. Thielen: Der Abgeordnete scheine weder die Schwierigkeiten der Enteinungsverhandlungen zu kennen, noch zu wissen, was eine Stadtverordnetenversammlung alles aufbiete, um ihren Willen durchzusetzen. Es sei seit Jahren mit der Stadt Neumünster vergeblich verhandelt. Unter lebhaftem Beifall des Hauses erklärte der Minister, er sei überzeugt, dass die ungerechten Vorwürfe des Abg. Barth im Hause keinen Anklang fänden.

Im weiteren Verlauf der Debatte machten mehrere Abgeordneten auf die grosse Zahl ungenügender Bahnhöfe in den Direktionsbezirken Elberfeld und Essen aufmerksam, was vom Regierungstisch als richtig anerkannt wurde; man werde sich bemühen, in den nächsten Jahren den Wünschen nachzukommen.

Die Forderung der Regierung von 5 400 000 ℳ für den Umbau des Bahnhofs Homburg v. d. Höhe führte zu lebhaften Erörterungen. Die von den natlib. Abg. Dr. Göschen und v. Eynern kräftig unterstützte Forderung fand den entschiedensten Widerstand der schlesischen Abg. Grafen Limburg (kons.) und Letocha (Centr.). Minister v. Thielen wies auf den Verkehr des internationalen Badeorts, auf den zeitweiligen Aufenthalt der kaiserlichen Familie, auf das jetzt vorhandene betriebsgefährliche Gefälle vor dem Bahnhof, dessen jetzige ungenügende Gestalt als Sackbahnhof und die Nothwendigkeit der Verbindung der jetzt getrennten Bahnhöfe hin. Der Vertreter des Finanzministers bestätigte die Nothwendigkeit des Umbaues, Abg. v. Eynern wies nach, dass es irrthümlich sei, zu glauben, es handle sich um einen Luxusbau. Von der Summe kämen 5 000 000 ℳ auf Erdarbeiten, Verbindung der beiden jetzt vorhandenen Kopfstationen, Erleichterungen des Verkehrs, Bahnhofserweiterungen. Auf die eigentliche Stationsanlage kommen nur 400000 ℳ, auf das sog. Fürstenhaus, Empfangsräume für hochgestellte Personen, nur 70 000 ℳ, worüber in einem monarchischen Staat kein Wort zu verlieren sei. Dennoch wurde die Forderung durch die Stimmen der Konservativen und der Centrumspartei gegen alle anderen Parteien abgelehnt, was im Hause Bewegung hervorrief.

Der Rest des Eisenbahnetats kam am 17. d. Mts. zur Berathung. Wir können darüber erst in nächster Nummer berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beaufsichtigung und Revision der Eisenbahn-Hauptwerkstätten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem im „Eisenb.-Verordn.-Blatt" veröffentlichten Erlass über die Beaufsichtigung der Werkstätten durch die Vorstände der Werkstätteninspektionen im wesentlichen folgendes bestimmt:

Die Inspektionsbezirke in den Werkstätten — bei den grösseren durch Trennung nach Lokomotiven und Wagen usw. — sind so zu bemessen, dass den Vorständen täglich der Gang durch alle Arbeitsstellen und ausserdem häufige Stichproben möglich sind. Bei den Gängen und Stichproben haben die Inspektionsvorstände sich davon zu überzeugen, dass das Aufsichtspersonal zur Stelle ist und seinen Obliegenheiten in vollem Umfange nachkommt. Während der regelmässigen Arbeitszeit soll entweder der Vorstand selbst oder sein Vertreter (Regierungsbaumeister und Betriebsingeniör) auch dann, wenn die Werkstättenbüros geschlossen sind, in der Werkstätte anwesend sein, sofern nicht besondere dienstliche Behinderung vorliegt. Es ist vom Vorstande mit Nachdruck darauf zu halten, dass die Aufsichtsbeamten ihre Zeit und Kraft nicht sowohl zu Schreibarbeiten, als vielmehr hauptsächlich zum Aufenthalt in den Arbeitsräumen verwenden und dabei die Arbeiten in allen Einzelheiten auf ihre Nothwendigeit und Zweckmässigkeit beaufsichtigen, die Arbeiter jederzeit unterweisen, die eingehenden ebenso wie die ausgebesserten und revidirten Betriebsmittel eingehend besichtigen. Durch häufige Stichproben während und am Schlusse der Arbeitsausführung hat der Vorstand dahin zu wirken, dass die Ausbesserungen und Revisionen vorschriftsmässig und den Anforderungen der Betriebssicherheit entsprechend ausgeführt, zugleich aber auch die Grundsätze der Wirthschaftlichkeit nach allen Richtungen beobachtet werden. Mit besonderer Sorgfalt ist über die sparsame Verwendung von neuem und die vortheilhafte Wiederverwendung von altem Material zu wachen; es wird sich empfehlen, jedenfalls bei den hauptsächlichsten und bei den werthvollen Materialien die in den Berichten nachzuweisenden Mengen wenigstens überschläglich (durch Vergleiche mit Vorjahren, Zurückführung auf die Leistungen usw.) nachzuprüfen.

Es ist beobachtet worden, dass häufig Wagen mit nur unbedeutenden Schäden, die bestimmungsmässig von dem Wagenmeisterpersonal zu beseitigen sind, den Werkstätten zugeführt werden. Auch in Bezug auf die Zuführung der Wagen erscheinen daher häufigere stichweise Kontrolen durch den Vorstand oder seinen Vertreter geboten. Ueber den Stand der geleisteten Tagewerke und des Arbeiterpersonals, über den Reparaturstand und über den Stand der Ausgaben soll der Vorstand jederzeit sich unterrichtet halten. Mindestens monatlich einmal sind dieserhalb Ermittelungen anzustellen; der Vorstand soll zu dem Zweck kurze eigenhändige Aufzeichnungen nach einem beigefügten Muster führen.

Bezüglich der durch die Werkstättenordnung vorgeschriebenen Revisionen durch die Direktionsdezernenten bestimmt der Erlass, dass diese fortan gemeinsam vom zuständigen maschinentechnischen Dezernenten und dem Etatsrathe vorgenommen werden. Diese Revisionen und Besichtigungen haben sich stichweise auf den gesammten Werkstättenbetrieb in allen seinen Theilen zu erstrecken. Es ist durch stichweise Erhebung und Beobachtung insbesondere festzustellen, ob die Anlagen und Einrichtungen ausreichend und zweckmässig sind, ob eine sachgemässe Arbeitstheilung eingeführt ist, ob die Platzvertheilung so getroffen ist, dass unnütze Wege und Transporte thunlichst vermieden werden, ob auch sonst die vorhandenen Einrichtungen wirthschaftlich ausgenutzt werden, ob der Vorstand und die übrigen Aufsichtsbeamten ihre Aufsichtsthätigkeit richtig handhaben, ob die Arbeiten nothwendig sind und ob sie rechtzeitig und zweckentsprechend ausgeführt werden, ob die Art der Beschäftigung des Arbeiterpersonals (Stück- oder Tagelohn, Einzelverding oder Gruppenarbeit usw.) zweckmässig und der Verdienst im einzelnen wie im ganzen nach den Einrichtungen der Werkstätte und nach den örtlichen Verhältnissen angemessen ist, ob der Verbrauch von neuem und die Wiederverwendung von altem Material vortheilhaft, ob bei der Abnahme der angelieferten Materialien sorgsam verfahren wird usw. Zur Ueberwachung der Innehaltung der etatlichen Bewilligungen werden die Direktionsdezernenten an der Hand von Aufzeichnungen des Rechnungsbüros der Eisenbahndirektion die Unterlagen der Werkstätteninspektion, namentlich auch die Schätzungen für die noch nicht abgelaufene Zeit des Jahres mit dem Inspektionsvorstande zu erörtern und dabei nachträgliche Berichtigungen der etatlichen Bewilligungen (nachträgliche Ueberweisungen, anderweite Vertheilungen, Bildung von Reserven usw.) vorzubereiten haben.

— **Betriebsstörungen in Berlin und Umgegend infolge Unwetters.** Das schwere Unwetter, welches am 14. d. Mts. über Berlin und seine Vororte niedergegangen ist, hat auch den Bahnbetrieb stark in Mitleidenschaft gezogen. Ein Nachtgewitter, wie es in der Reichshauptstadt seit Menschengedenken ohne Beispiel ist, hatte in den ersten Morgenstunden derartige Massen von Hagel und Regen ausgeschüttet, dass nicht nur ein Theil der Strassen überschwemmt und damit für die elektrisch angetriebenen Strassenbahnwagen unpassirbar wurde, sondern dass auch die Hauptbahnstrecken an verschiedenen Stellen durch Dammrutschungen zerstört wurden und für den Betrieb gesperrt werden mussten. Schon in der Nacht beginnend, hat das Unwetter namentlich den Norden der Stadt heimgesucht und hier in etwa fünfstündiger Dauer ein wahres Zerstörungswerk vollbracht. Zunächst wurde gegen 7 Uhr früh die Berlin-Stettiner Bahn beim Humboldthain überschwemmt und durch einen Erdsturz verschüttet. Von der etwa 12 m hohen Seitenböschung der hier in einem tiefen Einschnitt liegenden Strecke hatte das Wasser eine etwa 50 m breite, zum Theil mit Bäumen und Sträuchern bestandene Erdmasse losgelöst, so dass das Gleis davon weithin überdeckt wurde. Die Aufräumungsarbeiten wurden unter Beihilfe der Feuerwehr sofort thatkräftig in Angriff genommen, doch blieb der Betrieb zwischen den Stationen Stettiner Bahnhof und Gesundbrunnen für geraume Zeit gesperrt. Ein anderer Unfall, der leicht zu den schwersten Folgen hätte führen können, ereignete sich fast um dieselbe Zeit auf der Nordringstrecke zwischen den Bahnhöfen Schönhauser Allee und Gesundbrunnen. Hier wurde die Lokomotive eines Ringbahnzuges von einem Blitzstrahl getroffen, der auch den Lokomotivführer Schubert und den Heizer traf und verletzte. Der Lokomotivführer besass glücklicherweise noch soviel Kraft und Geistesgegenwart, dass er den Zug bis in den Bahnhof Gesundbrunnen zu bringen vermochte, wo beide Verletzte abgelöst wurden. Fast gleichzeitig wurde auch die Fernbahnstrecke Anhalter Bahnhof-Gross-Lichterfelde durch eine Dammrutschung bei der Station Papestrasse gesperrt, doch konnte die Betriebsstörung hier bald beseitigt werden. Ebenso hat eine auf dem Südring zu Schöneberg eingetretene Dammrutschung keine längere Verkehrsstockung zur Folge gehabt. Dagegen konnten verschiedene am Nordringe auf der Strecke zwischen den Stationen Gesundbrunnen und Weissensee eingetretene Dammrutschungen nicht sobald wieder ausgebessert werden. Die Eisenbahndirektion Berlin gab diese Verkehrsstörung bekannt, konnte jedoch bereits am nächsten Tage die nachstehende Mittheilung folgen lassen: „Die am 14. April durch Ueberschwemmung eingetretene Sperrung der Bahnstrecke zwischen Berlin Stettiner Bahnhof und Gesundbrunnen für den Personenverkehr wird voraussichtlich am 16. April Vormittags beseitigt sein, so dass sämmtliche Fern- und Vorortzüge der Richtungen Bernau-Stettin und Oranienburg-Stralsund vom 16. April Vormittags 11 Uhr ab wieder regelmässig von und bis Stettiner Bahnhof verkehren können. Die auf dem Nordring am 14. April eingetretene Unterbrechung des Personenverkehrs ist vom 15. April Vormittags an auf die Theilstrecke Gesundbrunnen-Beusselstrasse beschränkt. Letztere Strecke kann für den Personenverkehr voraussichtlich am 18. April Nachmittags wieder in Betrieb genommen werden. Für den Güterverkehr ist seit 15. April Mittags die Unterbrechung auf beiden Bahnstrecken beseitigt." Dass einer der Berliner Hauptbahnhöfe durch ein Unwetter tagelang völlig ausser Betrieb gesetzt worden ist, wie es hier mit dem Stettiner Bahnhof geschah, ist unseres Wissens ein bislang einzig dastehender Fall.

Während die verschiedenen Strassenbahnstrecken Berlins theils durch Blitzschlag, theils durch Ueberschwemmung arge Betriebsstörungen erlitten, blieb die Hoch- und Untergrundbahn von jeder Störung verschont. Sie hat am fraglichen Tage ihren Betrieb voll aufrecht erhalten können, und namentlich sind auch die Untergrundstrecken, bei denen doch die Besorgniss einer Ueberschwemmung nahe lag, in durchaus betriebsfähigem Zustande verblieben, und die Untergrundbahnhöfe haben sich wasserfrei gehalten.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahn.** Wie der „Voss. Ztg." aus Breslau, 15. d. Mts., gemeldet wird, beschloss der Aufsichtsrath dieser Eisenbahn, für 1901 eine Dividende von 3,5 %, wie im Vorjahre, auf die Stammprioritätsaktien in Vorschlag zu bringen. Auf die Tagesordnung der Generalversammlung wird der Antrag gesetzt, mit der Staatsregierung wegen Ankaufs der Bahn in Verhandlung zu treten. Der Sitzung des Aufsichtsrathes wohnte der Präsident der Breslauer Eisenbahndirektion, Hermann, bei.

— **Einnahmen der sächsischen Staaatseisenbahnen.** Die vorläufig festgestellten Verkehrseinnahmen im Monate März d. J. betragen 9 025 820 (+ 125 073) ℳ, wovon 3 105 870 (+ 304 881) ℳ

auf den Personenverkehr, 5 919 950 (— 179 808) ℳ auf den Güterverkehr entfallen. — Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. März d. J. betragen 24 321 710 (+ 174 475) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 7 835 810 (+ 631 178) ℳ, der Güterverkehr 16 485 900 (— 456 703) ℳ bei. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist zum Theil auf den Osterverkehr zurückzuführen, der in diesem Jahre in den Monat März, im Vorjahre dagegen in den April fiel.

— **Projekt zur Erweiterung des Stuttgarter Hauptbahnhofes.** Zur Begutachtung dieses von der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ausgearbeiteten generellen Projekts sowie des zweiten von dem Ingeniör Sprickerhoff entworfenen Planes für die Verlegung dieses Bahnhofes sind am 15. d. Mts. vier auswärtige Sachverständige im Eisenbahnbau und -Betrieb in Stuttgart zusammengetreten.

— **Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin.** Nach dem Jahresabschluss für das Jahr 1901 betrugen die Einnahmen 114 451 ℳ (hierunter laufende Beiträge 73 061 ℳ, Verwaltungskostenbeiträge und Eintrittsgelder 2 219 ℳ) und die Ausgaben 64 076 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 50 375 ℳ. Ende 1901 waren vorhanden 11 458 Versicherungen mit 3 032 175 ℳ Versicherungskapital, und zwar 933 zu 600 ℳ, 6 235 zu 300 ℳ, 3 735 zu 150 ℳ und 555 zu 75 ℳ. Das Durchschnittsalter der Versicherten betrug am Ende des Berichtsjahres 49,88 gegen 49,81 Jahre am Schlusse des Vorjahres. Durch Tod sind im Jahre 1901 erledigt 242 Versicherungen (gegen 223 im Vorjahre) und dafür gezahlt 56 100 (54 075) ℳ oder 1,85 (1,81) % des Gesammtversicherungskapitals. Das Durchschnittsalter der Verstorbenen betrug 59,15 (58,35) Jahre. Ausser durch Tod sind 23 Mitglieder ausgeschieden. Seit dem 52⅓ jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 1 064 553 ℳ an Begräbnissgeldern baar ausgezahlt worden. Durch den Jahresüberschuss von 50 375 (49 912) ℳ stellt sich das gesammte Kassenvermögen am Jahresschluss auf 985 142 (934 768) ℳ. Nach den Kassensatzungen sind zum Eintritt (bis zum 45. Lebensjahre) berechtigt: alle Beamten, alle der Abtheilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatsbahnverwaltung als Mitglieder angehörenden Hilfsbeamten und Arbeiter, ihre Ehefrauen (auch wenn der Ehemann nicht Mitglied ist) und die in selbständigen Stellungen befindlichen weiblichen Bediensteten im Kassenbezirke.

— **Wirkl. Geh. Oberbaurath Streckert †.** Dem Verstorbenen widmet der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin einen Nachruf, in dem der schwere Verlust beklagt wird, den der Verein durch diesen Tod erleidet. Dann heisst es weiter:

„Der Entschlafene war seit 34 Jahren Mitglied und seit 24 Jahren ununterbrochen Vorsitzender des Vereins, dem seine Kräfte bis zuletzt in unermüdlicher und erfolgreicher Thätigkeit gewidmet waren. Im Verein wird sein verdienstvolles Wirken in dankbarer Erinnerung bleiben."

Bei der am 16. d. Mts. stattgehabten Trauerfeier waren der Präsident Dr. Schulz und vollzählig die Mitglieder des Reichseisenbahnamts sowie der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde erschienen. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten war durch Unterstaatssekretär Fleck, die Direktoren Schröder und Wehrmann und eine Anzahl von Räthen, der Generalstab der Armee durch seinen Chef General Graf v. Schlieffen, die Eisenbahnbrigade durch General v. Schubert vertreten. Eine grosse Anzahl von Offizieren des Generalstabs, des Kriegsministeriums und der Verkehrstruppen nahmen gleichfalls an der Feier Theil. Der bayerische Gesandte Graf Lerchenfeld, Ministerialdirektor Gutbrod, Direktor Twele, Wirkl. Geheimerath Wiebe, die Geheimeräthe Siegert und Kinel, General Budde, Ministerialdirektor a. D. Micke, Geheimerath Reuleaux, Baurath Schwechten, Kommerzienrath Pintsch, Vertreter des hiesigen und des Casseler Architektenvereins sowie zahlreiche persönliche Verehrer des Verstorbenen hatten sich zu der Feier eingefunden. Prächtige Blumenspenden deckten den Sarg. Die Trauerrede hielt Oberkonsistorialrath Köhler, der die hingebende rastlose Arbeit des Entschlafenen in seinem Beruf, seine segensreiche und bedeutsame Wirksamkeit, seine Treue als Mensch und als Christ hervorhob. Mit Recht sagte er: „Wir alle fühlen, dass wir durch den Verlust eines so trefflichen Mannes ärmer geworden sind." Die Beisetzung erfolgte auf dem alten Zwölfapostelkirchhof.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsassessoren: Goldkuhle, bisher in Aschersleben, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, Matibel, bisher in Kattowitz, zur Eisenbahndirektion in Posen, Strasburger, bisher in Halle a/S., zur Eisenbahndirektion in Danzig, Scholz, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Dortmund, Dr. Lochner, bisher in Hannover, zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.; ferner die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Oppermann, bisher in Graudenz, zur Eisenbahnbetriebsinspektion in Danzig, Gassmann, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Vorstand der Bauabtheilung nach Mayen und Wittke, bisher in Breslau, als Vorstand der Bauabtheilung (für Christianstadt-Grünberg) nach Sorau; der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Heidensleben, bisher in Lauterbach, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. und die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wessing, bisher in Paderborn, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Breslau, Meissel, bisher in Hannover, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Halle a/S.; Eichemeyer, bisher in Halle a/S., in den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover und Nellessen, bisher in Köln-Nippes, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt: dem Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Jöhrens in Oberhausen, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Weingarten in Köln und Kraefft in Breslau sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Klöpel in Berlin, Ludowieg in Landsberg a/W. und Dr. Herzfeld in Berlin.

Oesterreich.

— **Maassnahmen anlässlich von Eisenbahnunfällen.** In einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses beantwortete der Justizminister im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister eine Interpellation wegen der behördlichen Maassnahmen anlässlich von Eisenbahnunfällen. Was zunächst den Umstand betrifft, ob nicht die Staatsanwälte auf die Nothwendigkeit einer Verfolgung höherer Verwaltungsorgane von Eisenbahnunternehmungen aus Anlass von Eisenbahnunfällen aufmerksam zu machen wären, so erachtet der Justizminister eine derartige ausdrückliche Weisung nicht für geboten. Sobald sich anlässlich eines Eisenbahnunfalles der Verdacht einer strafbaren Handlung ergibt, ist gemäss der Strafprozessordnung die Anzeige an die Staatsanwaltschaft bezw. an das Bezirksgericht, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat, zu erstatten. Dem hierdurch veranlassten Strafverfahren müsse vorbehalten bleiben, festzustellen, ob und inwieweit eine bestimmte Person ein strafbares Verschulden an dem Unfalle trifft. Das Justizministerium würde seinen Wirkungskreis überschreiten, wenn es von vornherein allgemein einen bestimmten Kreis von Personen bezeichnen würde, gegen welche sich die gesetzlich vorgeschriebenen Erhebungen zu richten hätten. Es müsse vielmehr der fallweisen Beurtheilung der Staatsanwaltschaft und im Falle einer Anklage der richterlichen Entscheidung überlassen bleiben, festzustellen, ob im Thatbestande eine strafbare Handlung gegeben sei und wem sie zur Last falle. Die Rücksichtnahme auf die Unabhängigkeit der Rechtsprechung schliesse eine Einflussnahme seitens des Ministers aus. Er habe ferner aus den zu seiner Kenntniss gelangten Strafakten nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür gewinnen können, dass die Staatsanwaltschaften oder die Gerichte die ihnen durch die Strafprozessordnung vorgezeichnete Pflicht einer unbefangenen, von jeder Voreingenommenheit freien Prüfung des Sachverhaltes in irgend einer Weise ausser Acht gelassen hätten.

Was insbesondere die Beweismittel anbelangt, so verwies der Minister auf die Bestimmung der Strafprozessordnung, nach welcher „das Gericht die Beweismittel in Ansehung ihrer Glaubwürdigkeit und Beweiskraft sowohl einzeln, als auch in ihrem inneren Zusammenhange sorgfältig und gewissenhaft zu prüfen hat" und die Richter „über die Frage, ob eine Thatsache als erwiesen anzunehmen sei, nicht nach gesetzlichen Beweisregeln, sondern nur nach ihrer freien, aus der gewissenhaften Prüfung aller für und wider vorgebrachten Beweismittel gewonnenen Ueberzeugung entscheiden". Soweit jene Maassregeln in Frage kommen, die vom Eisenbahnministerium zur Verhütung von Eisenbahnunfällen zu treffen wären, so habe das Eisenbahnministerium der Frage einer im Interesse des Dienstpersonals durchzuführenden wesentlichen Vereinfachung des Instruktionswesens stets sein volles Augenmerk zugewendet. Die Möglichkeit einschneidenderer Reformen auf diesem Gebiete hänge jedoch von der vorgängigen Fertigstellung einer Reihe höchst schwieriger und verwickelter Vorarbeiten ab, in welcher Hinsicht die geeigneten Einleitungen bereits getroffen sind. Das Eisenbahnministerium werde nicht verfehlen, bezüglich der angestrebten Reform des Instruktionswesens auch die Meinungen berufener Fachmänner einzuholen und sie zur Mitarbeit heranzuziehen.

Anlangend die Anregung, dass die Instruktionen und sonstigen Vorschriften den Angestellten in deren Muttersprache mitgetheilt werden, so erscheine diesem Wunsche bei den öster-

reichischen Staatsbahnen durch die schon vorlängst getroffene Einrichtung Rechnung getragen, indem alle für den Gebrauch des niederen Personals bestimmten Instruktionen und sonstigen Dienstvorschriften, welche die verantwortlichen Dienstpflichten des einzelnen Bediensteten festlegen und umschreiben, ausser in der Dienstsprache auch noch in den Landessprachen herausgegeben und dem diesfalls in Betracht kommenden Personal thatsächlich zum Gebrauche ausgefolgt werden.

Das Eisenbahnministerium behalte die Uebertragung der bestehenden und der neu erscheinenden Instruktionen in die einzelnen Landessprachen fortgesetzt im Auge und unterlasse nicht, von vorstehenden Gesichtspunkten aus die Uebersetzung solcher Vorschriften je nach Maassgabe des thatsächlichen Bedürfnisses von Fall zu Fall zu verfügen.

— **Nichtberücksichtigung der Sonntage bei Berechnung des Wagenstandgeldes.** Anlässlich der Einführung der Sonntagsruhe im Postdienste erfährt die Zustellung der von den Abgabestationen an Sonntagen mit der Post aufgegebenen Verständigungsschreiben an die Waarenempfänger über die Ankunft der Güter eine Verzögerung, wenn der Empfänger ausserhalb des Postorts wohnt. Mit Rücksicht hierauf wurde von einer Anzahl von Abgeordneten im Abgeordnetenhause der Antrag eingebracht, die Regierung aufzufordern, eine Gesetzvorlage einzubringen, nach welcher bei Frachtgütern, deren Avisirung an einem Sonntag erfolgt, die Zeit für die Berechnung des Wagenstandgeldes nicht 4, sondern erst 24 Stunden nach Uebergabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post zu beginnen habe.

— **Konzessionirung elektrischer Kleinbahnen.** Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht die Ertheilung der Konzession einer elektrischen Kleinbahn von Linz nach Kleinmünchen an die Strassenbahn- und Elektrizitätsgesellschaft in Linz und einer elektrischen Kleinbahn von Dornbirn nach Lustenau an die Gemeinden Dornbirn und Lustenau.

— **Ueber die Reform der Verladung und Beförderung von Fracht- und Eilstückgut bei den österreichischen Staatsbahnen** sind von der österreichischen Staatsbahnverwaltung mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. neue Vorschriften für das westliche Staatsbahnnetz erlassen worden. Nach denselben hat zwecks Beschleunigung der Stückguttransporte die Wagenbildung seitens der Stationen in Hinkunft derart zu erfolgen, dass die Güter möglichst ohne Umladung bis zur Bestimmungsstation rollen; da dies nur dann der Fall sein wird, wenn nur Güter für eine Station oder für Stationen einer Abzweigelinie oder Verkehrsrichtung in einen Wagen verladen sind, soll nach den neuen Vorschriften die Bildung derartiger Wagen, welche nur Güter für eine Station (Ortswagen) oder für mehrere Stationen einer Abzweigelinie oder Verkehrsrichtung (Gruppenwagen) enthalten, möglichst gefördert werden. Dies soll durch Einführung des Ladezwanges erreicht werden, indem die Stationen verpflichtet sind, vor allem Ortswagen zu bilden; erst wenn die vorhandenen Stückgutmengen zur Bildung von Ortswagen nicht ausreichen, dürfen Zusammenladungen von Gütern für mehrere Stationen vorgenommen werden. Hierbei sind wieder in erster Linie Gruppenwagen zu bilden; erst wenn weder Orts- noch Gruppenwagen gebildet werden können, dürfen aus den Gütern für die über eine Hauptumladestation hinausgelegenen Stationen sogenannte Umladewagen abgefertigt werden.

Dabei ist auch rücksichtlich der Umladewagen dem Grundsatze der Verladung nach Richtungen insofern Rechnung zu tragen, als jeder Hauptumladestation bestimmte Ladegruppen als Verkehrsgebiet zugewiesen sind und der nach einer Hauptumladestation abgerichtete Umladewagen nur Güter für die zum Verkehrsgebiet derselben gehörigen Ladegruppen enthalten darf.

Als Mindestgewicht für die Bildung der Orts-, Gruppen- und Umladewagen sind 3 t festgesetzt Für gewisse Verkehrsrichtungen, in welchen erfahrungsgemäss regelmässig grössere Stückgutmengen zur Beförderung gelangen, ist die tägliche Beigabe von Kurswagen der betreffenden Bestimmung seitens gewisser Stationen vorgesehen. Ausserdem verkehren noch regelmässig Wagen, welche zum Sammeln der Güter, aus welchen Stationswagen nicht gebildet werden können, dienen (Sammelwagen); deren Lauf und Zahl ist für das ganze Netz einheitlich geregelt. Zur Erleichterung einer entsprechenden Wagenbildung ist weiter in der Vorschrift die Durchführung des Güterverschubs von Dispositionsstation zu Dispositionsstation mittelst besonderer Verschubwagen, welche bestimmten Zügen (Verschubzügen) beizugeben sind, vorgesehen.

Zugleich erfolgt für das westliche Staatsbahnnetz die Aufstellung der Güterzugfahrordnung unter Durchführung der Trennung des Nahverkehres vom Fernverkehre, und wird in Hinkunft zwischen manipulirenden und direkten Güterzügen streng unterschieden.

In der Regel verkehrt in jeder Strecke nur ein Sammelgüterzug in jeder Richtung, bei welchem sich auch die gesammte Stückgutmanipulation abzuwickeln hat. Die Sammelwagen haben grundsätzlich mit diesem Zuge zu laufen.

Endlich gelangen mit 1. Mai d. J. für das gesammte Netz der Staatsbahnen auch rücksichtlich der Verladung und Beförderung der Eilgüter gleichartige Bestimmungen wie für die Frachtstückgüter zur Einführung. Hiernach sind aus den Eilgütern Stationswagen zu bilden, wenn mindestens 2 000 kg Eilgüter für eine Bestimmungsstation oder eine Abzweigelinie vorhanden sind oder der Wagen dem Rauminhalt nach ausgenutzt ist. Die Güter, aus welchen Stationswagen nicht gebildet werden können, sind bei den vorgeschriebenen Zügen in der Regel in den Dienstwagen zuzuladen; nur wenn für einzelne Richtungen besondere Eilgutkurswagen in Verkehr gesetzt sind, hat die Zuladung der für diese Bestimmungsstrecke bestimmten Eilgüter in die Kurswagen zu erfolgen.

Derartige Kurswagen sind für alle Verkehrsrichtungen, in welchen erfahrungsgemäss regelmässig grössere Eilgutmengen zur Beförderung gelangen, festgesetzt worden.

— **Die Bilanz der Buschtěhrader Eisenbahn.** Der im Jahre 1901 erzielte Reingewinn beträgt für das A-Unternehmen 2 114 409 Kr., für das B-Unternehmen 4 546 258 Kr. Der Reingewinn des A-Unternehmens ist um 66 937 Kr. niedriger als im Vorjahre und entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals von 22 000 000 Kr. mit etwa 9,55 %. Der Reingewinn des B-Unternehmens ist um 16 184 Kr. höher als im Jahre 1900 und entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals von 34 600 000 Kr. mit 13,05 %. Die Betriebsausgaben sind bei der A-Linie um 172 039 Kr., bei der B-Linie um 278 233 Kr., zusammen um rund 450 000 Kr. gestiegen. Die Erhöhung wäre noch grösser gewesen, wenn nicht die Steuern und die öffentlichen Abgaben infolge des niedrigen Gewinnes des Vorjahres um etwa 348 000 Kr. zurückgegangen wären. An Steuern, öffentlichen Abgaben und Gebühren wurden im Jahre 1901 von dem Bahnunternehmen für die Lit. A-Strecke 1 079 576 Kr., das ist um 149 590 Kr. weniger, für das Lit. B-Netz 2 082 471 Kr., das ist um 199 148 Kr. weniger als im Vorjahre entrichtet. Bei dem Reingewinne von 6 650 000 Kr. betrug somit die Steuerleistung der Buschtěhrader Bahn 3 160 000 Kr. Die Steigerung der eigentlichen Betriebsausgaben wurde hauptsächlich herbeigeführt durch die Regelung der Beamtengehälter, welche die Bilanz des Jahres 1900 vorerst nur für sechs Monate belasteten, ferner durch die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten, die eine Vermehrung des Personals erforderten, und durch die feste Anstellung des im Lohnverhältnisse gestandenen Personals. Eine Entlastung erfuhr nur das Kapital „Zugförderungsdienst“, indem für die Regiekohle geringere Summen verrechnet wurden als im Vorjahre, in welchem während der Zeit des Ausstandes ausländische Kohle bezogen werden musste. Eine Steigerung um rund 264 000 Kr. hat der Prioritätendienst aufzuweisen, und zwar infolge der im Jahre 1901 erfolgten Begebung von 6 000 000 Kr. 4 prozentiger Prioritäten. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten erforderte für das A-Unternehmen 1 907 004 (+ 151 577) Kronen und für das B-Unternehmen 3 196 584 (+ 112 430) Kr.

Der im Mai stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre werden zur Verfügung stehen für das A-Netz 2 581 002 Kr.; hiervon sollen für die Aktie 120 Kr. (zusammen 2 557 403 Kr) als Dividende bezahlt werden. Für das B-Netz stehen 4 606 973 Kr. zur Verfügung, wovon als Dividende 45½ Kr. für die Aktie, zusammen 3 935 750 Kr. vertheilt werden sollen. Die Dividende der Aktien des A-Netzes ist um 7,5 Kr., jene der Aktien des B-Netzes um 1,5 Kr. geringer als im Vorjahre.

— **Eisenbahnprojekt Andiesenhofen-Mauerkirchen.** Eine Anzahl von betheiligten Gemeinden hat wegen Baues der Eisenbahn Andiesenhofen-Obernberg-Altheim-Mauerkirchen eine Eingabe an das Abgeordnetenhaus gerichtet. Es wird darin ausgeführt, dass die Bahn den Zweck habe, Passau mit Salzburg auf dem kürzesten Wege zu verbinden. Wolle man jetzt von einer dieser beiden Städte zur anderen gelangen, so habe man den bedeutenden Umweg über Attnang oder Braunau zu machen. Dieser Weg sei 152 km lang, während er im Falle der Ausführung der angeregten Bahn auf 113 km gekürzt werden könne. Die Kosten der nur 30 km langen Bahn sind auf etwa 1 000 000 Kr. veranschlagt.

— **Lokalbahnwesen in Böhmen.** Die Thätigkeit des Landes Böhmen in Eisenbahnsachen beschränkt sich derzeit auf die Ausführung jener Projekte, deren gesetzliche Sicherstellung erfolgt ist und die bisher noch nicht verwirklicht werden konnten. So ist die Vergebung des Baues der Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Steinschönau erfolgt. Die Bauvergebung der Lokalbahn Tabor-Bechin, welche mit elektrischem Betriebe ausgestattet werden soll, und Svetla-Kácow steht in nicht ferner Zeit bevor, und unterliegt die Inangriffnahme des Baues im Laufe dieses Jahres keinem Zweifel. Ausserdem sind in Betreff

der Lokalbahnen Polna-Stecken, Kuttenberg-Zruc und Sudomer-Altpaka die technischen Vorarbeiten soweit vorgeschritten, dass der baldige Abschluss der letzteren mit Bestimmtheit zu erwarten ist.

— **Stadtbüro der österreichischen Staatsbahnen in Marienbad.** Das bisher nur für die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung eingerichtet gewesene Stadtbüro in Marienbad wird am 1. Mai d. J. auch als selbständige Aufgabe- und Verrechnungsstelle für Eilgut, Expressgut und Markenstücke eröffnet. Das Stadtbüro wird demnach für Eilgüter auch die Ausfertigung von Nachnahmescheinen und Frankaturnoten, die Auszahlung von Baarvorschüssen und Nachnahmen nach Eingang sowie den Ausgleich der zurücklangenden Frankaturnoten vornehmen. Reisegepäck sowie Eil- und Expressgüter, mit Ausnahme der Markenstücke, werden auf Verlangen des Aufgebers auch aus dessen Wohnung oder Geschäftslokal abgeholt und sodann der eisenbahnmässigen Abfertigung zugeführt.

— **Brückenbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Im laufenden Jahre wird der Bau einer grösseren Anzahl von Brücken für die Linien der Staatsbahnen zur Ausschreibung gelangen. Für die Tauernbahn dürften gegen 40, für die Pyhrnbahn 15, für die Strecke Schwarzach-Böckstein 6 grössere Eisenbrücken vergeben werden. Die grössere Zahl dieser Brücken wird wahrscheinlich noch im Laufe des Herbstes nach Maassgabe des Fortschritts der politischen Begehung im Wege der öffentlichen Ausschreibung bestellt werden. Für die Linie Sambor-ungarische Grenze sind 15 Brücken erforderlich.

— **Einnahmensteigerung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Diese Bahn hat in der Zeit vom 1. bis 10. d. Mts. eine Mehreinnahme gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres erzielt. Für die ersten drei Monate des laufenden Jahres wurde eine Mindereinnahme von 1 440 000 Kr. ausgewiesen.

— **Begebung österreichischer Lokalbahnprioritäten in Frankreich.** Die niederösterreiche Eskomptegesellschaft hat vom Eisenbahnministerium 7 150 000 Kr. garantirter Lokalbahnprioritäten übernommen. Es waren dies 4 prozentige staatsgarantirte Prioritäten der Lokalbahnen Hartberg-Fürstenfeld, Waidhofen-Zlabings und Wolfsberg-Zeltweg. Diese Prioritäten wurden von der niederösterreichischen Eskomptegesellschaft an die Banque Privée in Lyon verkauft, die mit französischen Provinzbankiers ein Syndikat für den Absatz dieser Prioritäten bildete. Das Konsortium hat die Lokalbahnprioritäten bei seiner Kundschaft in Frankreich in der kürzesten Zeit abgesetzt, trotzdem die Stücke auf Kronenwährung lauten und keine Zahlstellen im Auslande haben.

— **Die Jagd der Anwälte nach Unfallprozessen.** Die „Wiener Juristischen Blätter" veröffentlichen eine Abhandlung, welche in offener Weise eine der Hauptursachen der vielen Entschädigungsprozesse in Oesterreich anlässlich von Unfällen darlegt. Danach ist diese Ursache in der unwürdigen Jagd der Anwälte nach Unfallprozessen zu erblicken. Zweifellos sei ein kräftiger rechtsfreundlicher Schutz in diesen Dingen um so nothwendiger, als noch viele Rechtsfragen streitig sind; getrost aber könnte man den Verunglückten die Auswahl ihrer Vertretung überlassen. Was sich aber leider in Wirklichkeit abspielt, sei geradezu ein Sturmlaufen auf die Klientel dieser durch eine Verunglückung anspruchsberechtigt Gewordenen. In den Vereinigten Staaten von Amerika, wo doch der Erwerbsinn sehr stark entwickelt ist und man ein allzufeines Gefühl für dessen Ausschreitungen zu haben pflegt, gebe man den Anwälten, die in ähnlicher Weise dort diese Praxis betreiben, den Namen „Hyänen der Unfälle". Dieser Ausdruck passe wohl auch auf jene heimischen Anwälte, welche die noch an den Folgen des Zusammenstosses Darniederliegenden persönlich überlaufen, ihnen Mittelspersonen an den Hals schicken oder sich zu gleichem Zwecke an Verwandte und Freunde der Verletzten wenden. Es gebe keine andere Möglichkeit, als das strengste disziplinarische Einschreiten gegen Anwälte, die ein Treiben, das den Glauben an die Vertrauenswürdigkeit der Advokatur vollständig entwurzeln muss, trotz Mahnung und Warnung fortsetzen. Je würdeloser, je niedriger die Jagd nach den Prozessen getrieben wird, desto tiefer sinke der ganze Stand. Hierzu komme noch, dass ohne sachliche Berechtigung in solchen Fällen fast regelmässig die Ermächtigung der Advokatenordnung, im vornhinein bestimmte Entlohnungen zu vereinbaren, zu sehr hohen Honorarforderungen missbraucht wird, ja dass der angeworbene Klient häufig durch Vorschüsse und Unterstützungen in ein förmliches Abhängigkeitsverhältniss von seinem Vertreter gebracht wird, so dass schliesslich thatsächlich nicht mehr die Sache des Geschädigten, sondern die seines Vertreters vor Gericht zur Verhandlung gelangt.

Ungarn.

— **Reform des Personentarifes der ungarischen Staatsbahnen.** Wie verlautet, sind die bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen eingeleiteten Studien in Betreff der Aenderung des Personentarifes bereits im wesentlichen abgeschlossen und dürfte in nicht allzu ferner Zeit die Entscheidung des Ministeriums über die geplante Reform des Personentarifes zu gewärtigen sein. Es ist jedenfalls anzunehmen, dass die Zahl der Zonen, welche bisher auf 14 beschränkt ist (die 14. Zone umfasst alle Entfernungen über 225 km), eine Vermehrung erfahren und eine Eintheilung der Entfernungen über 225 km in eine entsprechende Anzahl von Zonen erfolgen wird. Es ist indessen nicht ausgeschlossen, dass der Tarif auch noch andere Veränderungen insbesondere in den mittleren Zonen erfahren wird.

— **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen.** Nach den endgültigen Ausweisen betrugen die Einnahmen der Staatseisenbahnen im Jahre 1901: 215 087 977 Kr., d. i. um 87 000 Kr. mehr als im Jahre 1900. Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat um 752 510 Kr. zugenommen, jene aus dem Güterverkehre aber um über 2 000 000 Kr. abgenommen. Wenn die Gesammteinnahmen nicht hinter jenen des Vorjahres zurückgeblieben sind, so ist dies nur dem Umstande zuzuschreiben, dass die Länge der von den Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen um 450 km gestiegen ist und dass die für den Lokalbahnbetrieb den Staatsbahnen vergüteten Betriebskosten um nahezu 1 500 000 Kr. höher waren als im Jahre 1900.

— **Maassnahmen zur Verhinderung der Beschädigung von Borstenvieh.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen ist es wiederholt vorgekommen, dass die Verfrachter von Borstenvieh die in den Eisenbahnwagen befindlichen Tränktröge behufs Vergrösserung der Ladefläche aus ihrer Lage entfernten und mit Hilfe eines Eisendrahtes an den Seitenwänden des Wagens befestigten. Da hierdurch eine Beschädigung der Thiere herbeigeführt werden kann, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen sämmtliche Stationsorgane angewiesen sorgsam darüber zu wachen, dass bei Verfrachtungen von Borstenvieh die Tränktröge von ihrem Platze nicht entfernt werden.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die Geschäftsräume der Direktion dieser Bahn in Budapest wurden von „V. Maria Valériegasse 11" nach „V. Rudolfrakpart (Rudolfquai) 6" verlegt.

Uebrige europäische Länder.

— **Deutscher Unterricht für das Zugpersonal der schwedischen Staatsbahnen.** Die Eisenbahnverwaltung hat in diesen Tagen einen Lehrer der deutschen Sprache für das Zugpersonal bestellt. Der Kursus, an dem sowohl Anfänger in der deutschen Sprache, als weiter Vorgeschrittene theilnehmen können, ist bei täglich zweistündigem Unterricht auf einen Zeitraum von vier Monaten bemessen.

— **Zur Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.** Der Nationalrath hat die Vorlage, betreffend den „Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen", einstimmig angenommen. Grundlage des Rückkaufsvertrags war der „konzessionsgemässe Reinertrag" der Jahre 1888 bis 1897; als konzessionsgemässe Rückkaufsentschädigung ergab sich eine Summe von rund 83 Millionen Franken. Zugleich mit den Vereinigten Schweizerbahnen geht auch die Toggenburger Bahn an den Bund über. Der Berichterstatter sprach u. a. die Hoffnung aus, dass durch die Verstaatlichung die Verkehrsverhältnisse im zürcher Oberland gebessert würden. Ueber die voraussichtlichen finanziellen Ergebnisse wird bemerkt: Die vom Bunde zu übernehmende Zinsenlast beträgt jährlich 1 407 700 Fr., dagegen hat gemäss den Jahresrechnungen der Gesellschaft der Reinertrag im Durchschnitt der Jahre 1891 bis 1900: 1 973 860 Fr. betragen. Am 30. Juni d. J. soll das Geschäft auch finanziell abgeschlossen sein. Bundespräsident Zemp stellte fest, dass bisher alle die Verstaatlichung betreffenden Eisenbahnfinanzoperationen vorgenommen worden sind, ohne dass der Bund in irgend einer Weise erschüttert worden sei. Im schweizer Parlament kam auch die Umwandlung von Anleihen der schweizerischen Eisenbahnen eingehend zur Sprache und wurde das betr. Gesetz gleichfalls einstimmig angenommen. In seiner Botschaft vom 4. März d. J. ersucht der Bundesrath die Bundesversammlung, ihm Vollmacht zu ertheilen, solche 4 prozent. Eisenbahnobligationen im Zins herabzusetzen, deren „Konversion" bezw. verstärkte Tilgung schon gestattet ist. Der Umtausch soll in einem dem Bundesrath geeigneten Zeitpunkt in

3½ prozentige Bundesbahnobligationen erfolgen. Im Parlament wurde ausgesprochen, dass man dem Bundesrath vertrauensvoll die Ausführung ohne bestimmten Umwandlungsplan überlassen könne. Von 3½ prozentigen Bundesbahnobligationen sind bereits 200 Millionen Franken im Umlauf. Indess ist die Mittheilung des Herrn v. Arx bemerkenswerth, dass die Schweiz leider für 3½ prozentige Bundesbahnobligationen sehr wenig empfänglich ist; fast die ganzen 200 Millionen sind in Frankreich untergebracht worden. Früher wurde in der Schweiz vielfach geklagt, dass unter dem herrschenden Privatbahnsystem die Eisenbahnwerthe vorwiegend im Ausland untergebracht seien und letzteres damit eine zu starke Einflussnahme auf das schweizerische Eisenbahnwesen besitze. Allerdings haben künftig die Besitzer einfacher Eisenbahnschuldscheine nicht ein Bestimmungsrecht wie früher die Aktionäre. Die schweizerischen Eisenbahnwerthe scheinen aber nach wie vor hauptsächlich im Besitz ausländischer Kapitalisten zu bleiben, nur ist der Besitz mehr von deutschen in französische Hände übergegangen. Die Verstaatlichung ist nun abgeschlossen betreffs der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen; betreffs der Jura-Simplonbahn sind die Verhandlungen noch im Werke; die Gotthardbahn wird erst im Jahre 1908 konzessionsmässig zum Rückkauf reif.

— **Ueber die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Griechenland** enthält ein von F. W. Jackson in Patras verfasster Aufsatz in „Cassier's Magazine" einen kurzen, aber lehrreichen Ueberblick. Wir entnehmen zunächst daraus, dass die Umwandlung der Bahnlinie Athen-Piräus zum elektrischen Betriebe, die, wie wir in Nr. 2 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichteten, bereits damals vor längerer Zeit beschlossen war, nunmehr voraussichtlich in nächster Zeit zur Ausführung kommen wird, da ein in Neu-Phaleron errichtetes Kraftwerk den nöthigen Strom liefern kann. Diese Anlage ist bislang die grösste derartige in der Levante und besitzt eine Betriebskraft von 8 620 PS. Der Verfasser hebt mit Recht hervor, dass der Einführung des Eisenbahnwesens in keinem Lande Europas so grosse Schwierigkeiten im Wege standen, als in Griechenland. Stellte zunächst der unebene vielfach gebirgige Boden dem Ausbau eines Bahnnetzes ausserordentliche Hindernisse entgegen, so lag ein noch grösseres Hemmniss in dem Fehlen jeglicher Betriebskraft. Kohlen gibt es dort bekanntlich nicht, und die Einführung des elektrischen Betriebes wurde durch den Umstand erschwert, dass das grosse Gefälle der vorhandenen Flüsse nicht ausgenutzt werden kann, weil sie in der warmen Jahreszeit nahezu vollständig auszutrocknen pflegen. Gleichwohl ist in den letzten 20 Jahren der griechische Eisenbahnbau, nachdem einmal ein ernstlicher Anfang damit gemacht war, rüstig vorangeschritten und jetzt soweit gefördert, dass thatsächlich jeder wichtigere griechische Handelsplatz Eisenbahnverbindung hat. Allerdings haben mit Ausnahme der bereits erwähnten vollspurigen Strecke Athen-Piräus, die seit 1869 in Betrieb ist, alle griechischen Bahnen in Attika, im Peloponnes und in Thessalien nur 1 m Spurweite, aber dem gebirgigen Charakter des Landes ist ein solches geringes Spurmaass in hervorragendem Grade angemessen. Der Aufsatz schliesst mit dem Hinweise, dass vielleicht später die in den böotischen Seen Kopais und Helike aufgestauten Wassermassen durch zweckmässige Ausnutzung die Räder des griechischen Erwerbswesens werden treiben können.

— **Tarif für Rassepferde und Rassevieh in Russland.** Wie die Rigaer „Börsen- und Handelszeitung" in Erfahrung gebracht hat, hat der 75. allgemeine Tarifkongress in St. Petersburg einstimmig beschlossen, beim Finanzministerium um völlige Aufhebung des Vergünstigungstarifes bei stückweiser Beförderung von Rassearbeitspferden und Rassehornvieh sowie um Erhöhung des Tarifes für die Beförderung von Pferden und Vieh dieser Art in ganzen Wagenladungen bis auf 6 Kop. (= 12,96 ₰) für einen Wagen und eine Werst nachzusuchen. Dieses Gesuch ist einerseits damit begründet worden, dass der z. Zt. gültige Tarif für stückweise Beförderung unter allen Umständen verlustbringend für die Eisenbahnen ist, da bei der Beförderung eines einzigen Pferdes zum bestehenden tarifmässigen Satze von 2 Kop. (= 4,32 ₰) ein ganzer Wagen laufen muss, in den keinerlei andere Waaren zugeladen werden können, andererseits damit, dass auch der gegenwärtige Tarifsatz für Wagenladungen von 4 Kop. (= 8,56 ₰) für einen Wagen und eine Werst oder $^1/_{187}$ Kop. für 1 Pud der Tragkraft eines Wagens von 750 Pud einen Frachtbetrag ergibt, der bei weitem nicht die Selbstkosten der Bahn bei diesem Transport deckt.

Es ist eine eigenartige Erscheinung, auf die wir schon vor einiger Zeit aufmerksam gemacht haben, dass man in Russland offenbar immer mehr und mehr dazu kommt, sich davon zu überzeugen, dass die früher bewilligten Ermässigungen doch zu weit gegangen sind, ohne den erhofften Nutzen durch Förderung der Gütererzeugung zu erreichen. Wenn man die vorstehenden Sätze liest und sich dann die Einheitssätze für eine Pudwerst ausrechnet, so kommt man zu ganz fabelhaft niedrigen Sätzen. Erstaunlich bleibt es nur, dass nicht schon sehr viel früher diese Erkenntniss gekommen ist.

Fremde Welttheile.

— **Eine neue Eisenbahn im Kaukasus.** Im Sommer wird die neue von Alexandropol nach Eriwan führende, in strategischer und wirthschaftlicher Hinsicht gleich wichtige Bahnlinie im Bau vollendet werden. Die 141 Werst lange Linie zerfällt in zwei Theilstrecken, deren erste von Alexandropol, der Festung des Guvernements Eriwan, bis zum Flusse Arpatschai führt, während sich die zweite vom am Flusse belegenen Dorf Uluchany bis nach Eriwan hinzieht. Das erste Drittel, welches die Bahn durchläuft, zeichnet sich durch blühenden Baumwollbau aus, während auf der übrigen Strecke umfangreiche Bewässerungsanlagen in Angriff genommen sind, um die unbewässert daliegenden Ländereien in fruchtbare Landstriche zu verwandeln. Auf diesen neuerschlossenen Gebieten soll ausser Baumwolle und Reis auch noch Thee angebaut werden. In strategischer Hinsicht ist diese Bahn schon aus dem Grunde wichtig, als sie Kars, Alexandropol und Eriwan, die drei Festungen des Kaukasus, mit einander verbindet. Nach Fertigbau der Linie soll ihre Weiterführung bis nach Dshulfa in Angriff genommen werden.

— **Bagdadbahn.** Die Vereinbarungen über den Bau dieser Bahn, welche zwischen der türkischen Regierung und der anatolischen Eisenbahngesellschaft zum Abschluss gelangt sind, werden von „Engineering" ihrem wesentlichen Inhalt nach mitgetheilt, um das Gesammtergebniss sodann in folgenden Worten zusammenzufassen: „Die zu erbauende neue Linie bietet also auch wichtige industrielle Aussichten neben der von ihr bezweckten Herstellung eines Handels- und Verkehrsweges zur Verbindung des europäischen Eisenbahnnetzes und des persischen Meerbusens. Gelangt sie zur Vollendung, so würde es nicht mehr schwierig sein, sie bis nach Britisch-Indien fortzusetzen und auf diese Weise eine Bahn von Europa nach Südasien herzustellen, gleichwie die sibirische Bahn Europa mit Nordasien verbindet." Was uns an den Ausführungen des englischen Blattes am meisten interessirt, ist der durchaus freundliche und wohlwollende Ton, in welchem das deutsche Unternehmen besprochen wird und der einen erfreulichen Gegensatz bildet zu der unverhaltenen Bitterkeit, die in der russischen Presse bei jeder Erwähnung der Angelegenheit zu Tage tritt.

In einem Vortrag, den der Nationalist Firmin Faure am 15. d. Mts. im Athenäumsaale zu Paris über die Bagdadbahn hielt, nannte er diese einen „deutschen Suezkanal von Hamburg zum persischen Meerbusen", der von einer strategischen Bedeutung ersten Ranges gegen Russland sei. Die Bahn werde den deutschen Einfluss in Kleinasien entwickeln und dem Schiffsverkehr von Marseille den schwersten Schaden zufügen; er müsse die französischen Sparer, von denen man 40 Hundertstel der Baugelder verlange (!?), dringend vor jeder Betheiligung an dem Unternehmen warnen, das schon dadurch schwer verdächtig sei, dass die Panamisten Constans und Rouvier die Hand darin haben.

Bücherschau.

— **Proceedings of the second annual convention of the American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association held at Auditorium Hotel, Chicago, Illinois, March 12, 13 and 14, 1901, Volume 2. Published under direction of the Committee on Publications. 1901.**

Die amerikanische Vereinigung für Bahnbau und -Unterhaltung sah bei Veröffentlichung des vorliegenden umfangreichen Berichts auf das zweite Jahr ihres Bestehens zurück, und der reiche Inhalt zeugt von der grossen Strebsamkeit und dem Fleiss, den der Verein in der Behandlung der einschlägigen Fragen an den Tag legt. Die Bahnen, welche von den 359 Mitgliedern, welche dem Verein vor Jahresfrist angehörten, vertreten werden, machen ein Netz von rund 275 000 km aus.

Die Berichte, welche die Ausschüsse erstattet haben und die bei der Versammlung am 12., 13. und 14. März 1901 besprochen wurden, erstrecken sich in eingehender Weise auf den Bahnkörper (graduation), End- und Verschubbahnhöfe (yards and terminals), Bettung (ballasting), Mauerarbeiten (masonry), Schwellen (ties) und ihre Behandlung nebst statistischen Angaben, Normalbestimmungen (specifications) für Stahlkonstruktionen, Anlagen zum Laden und Löschen von Frachtschiffen (wharves, piers and docks) mit Abbildungen ausgeführter Beispiele, Normalbestimmungen für Schienen, Wasserversorgung, Bahnorganisation, Gleise (Bahnunterhaltung, Holbrook'sche

Uebergangsspirale, Ueberhöhung, Erhaltung der Spurweite, Ueberwachung der Gleise, Kreuzungen, Stösse, Schutzschienen, Geräthe usw. sowie allgemeine Fragen), Signal- und Stellwerksanlagen, Rapporte, Streckenzeichen, Einfriedigungen usw. In einem Anhang sind die gesetzlichen Bestimmungen zusammengestellt, welche in den einzelnen Staaten in Betreff der Abschaffung der Strassenkreuzungen in Schienenhöhe, Beleuchtung derselben, Warnungstafeln, Glocken- oder Pfeifensignal usw. erlassen sind.

Die fachlichen Abhandlungen und Erörterungen nehmen fast den ganzen Umfang der Veröffentlichung in Anspruch (rund 450 von 490 Seiten). Der Rest ist Personalien gewidmet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der auf der Hauptbahnstrecke Neisse-Camenz zwischen Friedenthal-Giesmannsdorf und Ottmachau gelegene Haltepunkt Woitz für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernung beträgt von Woitz nach Friedenthal-Giesmannsdorf 2,91 km, nach Ottmachau 4,96 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Greifenhagen und Paculent an der Bahnstrecke Podejuch-Cüstrin gelegene Haltestelle Neu-Zarnow für den Personenverkehr eröffnet.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 17. April d. J. ist der an der Strecke Münsingen-Schelklingen zwischen den Stationen Thalsteusslingen und Schelklingen liegende Haltepunkt Schmiechen-Ort für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der zwischen den Stationen Falkenburg i/Pm. und Tempelburg an der Strecke Ruhnow-Neustettin gelegene Haltepunkt Heinrichsdorf i/Pm., welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, wird am 1. Mai d. J. auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Fahrzeugen, Leichen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Stückgutsendungen nach Heinrichsdorf i/Pm. müssen frankirt, von Heinrichsdorf i/Pm. unfrankirt aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die Station Coblenz Mosel Personenbahnhof erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Coblenz Hauptbahnhof, abgekürzt: Coblenz H. B.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Vom 1. Mai d. J. ab führt die Station Berkowitz-Melnik an der Strecke Wien-Bodenbach den Namen Unter-Berkowitz.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 123 vom 8. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag der italienischen Bahnen auf Theilnahme an der Einrichtung des Vereins-Reiseverkehrs (abgesandt am 14. April d. J.).

Nr. IV 94 vom 7. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 14. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 14. April 1902 verstarb nach längerem Leiden im Alter von 57 Jahren der

kgl. Eisenbahn-Verkehrsinspektor

Herr Hermann Mentschke

zu Coblenz.

Am 1. April 1895 zur Leitung der neubegründeten königlichen Eisenbahn-Verkehrsinspektion berufen, hat er deren Geschäfte mit grosser Umsicht und Sachkenntniss und mit rastlosem Fleiss geführt. Selbst als er von der tödtlichen Krankheit, der er erlegen ist, schon ergriffen war, hat er sich unermüdlich und ohne Schonung seiner Person den Interessen des königlichen Dienstes gewidmet.

Von gerechter, wohlwollender und bescheidener Sinnesart hat er sich sowohl die Liebe seiner Untergebenen, als die Anerkennung und Achtung seiner Vorgesetzten und Berufsgenossen erworben, die ihm ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Cöln, den 15. April 1902. (1065)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der kgl. Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die Strecke Nuttlar-Steinhelle mit den Haltestellen Bigge und Steinhelle dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Thierverkehr übergeben.

Die Entfernung beträgt
von Nuttlar nach Bigge = 4,4 km
und „ Bigge „ Steinhelle = 3,3 „

Cassel, den 11. April 1902. (1066)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die Theilstrecke Schwientochlowitz - Königshütte der Vollbahnverbindung Kattowitz-Chorzow dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Ueber die neue Strecke verkehren zunächst nur die Schnellzüge 35 und 38, welche bisher über Georggrube-Chorzow geführt wurden. Königshütte wird Schnellzugsstation, wogegen Chorzow als solche aufhört; die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge sind durch den Fahrplan veröffentlicht.

Die neue Bahnlinie ist den Betriebsinspektionen Kattowitz und Beuthen I, der Maschineninspektion Kattowitz und der Werkstätteninspektion Gleiwitz unterstellt.

Der Berechnung der Personenfahrgelder und Gepäckfrachtsätze ist für die Strecke Kattowitz-Königshütte die Entfernung von 9,02 km zu Grunde zu legen.

Kattowitz, den 15. April 1902. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird die am Schnittpunkte der Wannseebahn und der Bahn Berlin-Nordhausen zwischen den Stationen Wannsee und Schlachtensee bezw. Grunewald neuerrichtete Station Nikolasse für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung der neuen Station werden sämmtliche Vorortzüge der Strecken Berlin-Grunewald-Potsdam und Berlin-Zehlendorf-Schlachtensee-Potsdam in beiden Richtungen in Nikolasse halten.

Berlin, den 12. April 1902. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Born-Opladen gelegene neue Haltestelle Pattscheid für den Per-

sonen-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr, sowie für den vollen Güterverkehr unter Ausschluss von Sprengstoffen und solchen Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite erfolgen kann, eröffnet. Gleichzeitig wird der jetzige Haltepunkt Pattscheid, welcher 0,8 km von der neuen Haltestelle gleichen Namens entfernt ist, geschlossen.

Von dem genannten Tage ab wird bezüglich des Personen- und Gepäckverkehrs von und nach Pattscheid eine neue Preistafel eingeführt. Soweit hierdurch Tariferhöhungen eintreten, treten dieselben erst vom 15. Juni d. J. ab in Kraft. Sofern in die Gütertarife für den Gruppenverkehr und die Gruppenwechselverkehre, sowie in dem Tarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr und für den Militärbahn-Staatsbahnverkehr Entfernungen noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 6 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Opladen oder die um 5 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Burscheid zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Elberfeld, den 12. April 1902. (1069)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 21. d. Mts. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 6 eine anderweite Fassung. Insbesondere findet für „Holz wie im Spezialtarif III genannt" (soweit hierfür nicht der Rohstofftarif nach den Bestimmungen unter Absatz a bis d der Ziffer 6 im Gesammtverkehr gilt) der Ausnahmetarif 2 im Verkehr mit den Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen (Aschaffenburg, Eger etc.) für die Folge nur noch insoweit Anwendung, als für diese Stationen sowohl im thüringisch-hessisch-bayerischen Tarif als in den preussischen Gruppentarifen V und VI im mitteldeutsch-hessischen Tarif, im mitteldeutschen und westdeutschen Privatbahntarif und im thüringisch-hessisch-sächsischen Tarif gleiche Entfernungen vorgesehen sind. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 31. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. April 1902. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1902 kommt der Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält unter anderem die Einbeziehung neuer bayerischer und württembergischer Stationen, sowie eine Neuauflage der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag kann beim Materialdepot der k. bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 40 ₰ bezogen werden.

München, den 12. April 1902. (1071)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 22. März d. J. am 1. April d. J. in Kraft getretene **Ausnahmetarif** für den **Uebergangsverkehr** mit der vollspurigen Kleinbahn **Beuel-Grossenbusch** wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. auf den Artikel **rohen Thon im Empfange** der Kleinbahn von Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 11. April 1902. (1072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Güterverkehr mit und über Elsass-Lothringen.

Theil IB, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Februar 1902.

Die auf Seite 4 des Nachtrags I für Käse, trockener, aufgeführte französische Tarifirung hat in der Wagenladungsklasse für 5000 kg nicht 5 II, sondern 4 bis zu lauten.

Strassburg, den 13. April 1902. (1073)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 10. d. Mts. wird die Reichsbahnstation Russ-Hersbach in den Tarif aufgenommen. Die Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 7) im Verkehr mit den Stationen Gebweiler, Sulz (Oberelsass) und Thann werden mit Wirkung vom 1. Juni d. J. um je 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 10. April 1902. (1074)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1902 wird die Station München-Schwabing mit nachstehenden Frachtsätzen in den deutsch-italienischen Gütertarif aufgenommen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1 (metallurgische Produkte nach Italien)								A.-T. 30a
		a	b	c	d 1	d 2	e	f	g	Lokomotiven
		Franken für 100 kg								
München-Schwabing	Pino	6,49	6,31	3,36	2,36	2,22	1,84	1,74	1,74	2,63
	Chiasso	7,00	6,78	3,64	2,56	2,42	1,98	1,88	1,88	2,85
	Peri	4,82	2,61	2,11	1,80	1,72	1,52	1,44	1,42	1,79

München, den 15. April 1902. (1075)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 an werden die Stationen Niederschlema und Nossen als Empfangsstationen in den im Tarifheft Nr. 3 des sächsisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1901 enthaltenen Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Giessereiroheisen unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) einbezogen.

Dresden, den 15. April 1902. (1076)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900 (Holzverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Brennholz in Ladungen von 10000 kg von Eben, Gröbming, Haus, Hüttau, Wandling, Oeblarn, Radstadt, Rottenmann, Schladming und Trieben nach Deggendorf direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 16. April 1902. (1077)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Verkehre zwischen Stationen der Lokalbahn Friedland i. B.-Hermsdorf und den Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf i. B. und Zittau-Oybin wird die Fracht für gebrauchte leere Emballagen, die nach § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften für die deutsch-österreichischen Verkehre zu den Sätzen des Spezialtarifs A 2 abgefertigt werden, nach den Sätzen des Spezialtarifs I berechnet.

Dresden, den 18. April 1902. (1078)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.) im Heft 4 des sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes für Sendungen zwischen **Krupa** (B. E. B.) und Niedersedlitz wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. von 90 ₰ auf 99 ₰ berichtigt.

Dresden, den 17. April 1902. (1079)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn.

Die auf Seite 66 des Kohlentarifs Nr. 9 vom 1. April 1902 angegebenen Frachtsätze ab den Stationen Altenglan, Bruchmühlbach, Eisenbach-Matzenbach, Glan-Münchweiler und Theisbergstegen nach Basel (Reichsbahn) haben auch Gültigkeit für Basel-St. Johann. (1080)

St. Johann-Saarbrücken, 15. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. wird zum Theil II A sowie zu dem gemeinschaftlichen Heft — Kilometerzeiger — vom 1. April 1901 das 2. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt herausgegeben.

Die in demselben aufgeführten Frachterhöhungen treten erst am 1. Juni d. J. in Kraft.

Das Ergänzungsblatt kann von un-

serer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 14. April 1902. (1081)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Klassentarife mit Ungarn. Theil II, Heft Nr. 4 und Nr. 6 vom 1. Januar 1899.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. 61 für Dünger (Mist) wird bis auf weiteres, längstens bis 30. April 1907 verlängert.

Nachtrag II zu Heft 6, gültig vom 1. Mai 1902, ist hiernach auf Seite 14 zu berichtigen, desgleichen auch die zum Heft Nr. 4 unterm 15. März 1902 in dieser Sache erlassene Bekanntmachung.

München, den 15. April 1902. (1082)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Theil III, Heft 3. Getreideverkehr mit Böhmen und Mähren.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. kommen für Getreide, Mahlprodukte etc. in 10 t-Ladungen von Bilin, Station der A. T. E. und k. k. öst. B., nach den Münchener Bahnhöfen direkte Kartirungssätze zur Einführung.

München, den 14. April 1902. (1083)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899.

Ab 1. Mai 1902 werden die Stationen Differdingen und Rodingen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn in den obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfragen.

München, den 12. April 1902. (1084)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 21. April d. J. kommt im bayerisch - sächsischen Güterverkehre (Heft 1 und 2) ein neues Waarenverzeichniss zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) zur Einführung, über welches die Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 16. April 1902. (1085)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die in den preussischen Staatsbahnverkehren vom 1. April d. J. ab eingeführte anderweite Fassung der Ziffern 1 und 4 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) tritt mit sofortiger Gültigkeit auch im Gütertarif zum nordostdeutsch - sächsischen Verband in Kraft.

Bromberg, den 14. April 1902. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn.

In dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), Seite 59 des Binnengütertarifs, ist vom 15. April 1902 bei Ziffer 1 vor „Wollstaub“ nachzutragen: „Schlammdünger aus Kläranlagen“, dagegen sind vom gleichen Tage bei Ziffer 4 die Worte: „einschliesslich Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“ zu streichen. (1087H&V)

Direktion.
Krueger.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil VI (Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst) vom 1. Juni 1902.

Am 1. Juni l. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst von Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen (und der in ihrem Betriebe stehenden Privat- und Lokalbahnen), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der bosnisch - hercegovinischen Staatsbahnen nach Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen sowie der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Einführung.

Hierdurch werden aufgehoben:
der gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1896 nebst Nachtrag I und die durch Ausschreiben hierzu eingeführten Frachtsätze.

München, den 16. April 1902. (1088)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 10 des Verbandsgütertarifs vom 1. Dezember 1898.)

Am 1. Juni 1902 gelangt der VII. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen des Vorwortes im Haupttarif und die Aufhebung des im I. Nachtrag enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 42 für Borke etc. enthält.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 12. April 1902. (1089)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. treten für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür im Verkehr von den Stationen Celle und Schwarmstedt des Direktionsbezirks Hannover nach den Stationen Hamburg H., Wilhelmsburg und Idaweiche der Direktionsbezirke Altona bezw. Kattowitz ermässigte Ausnahmesätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft geben.

Hannover, den 15. April 1902. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai 1902 an wird der in den Heften 1 und 4 des sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Juni 1901 enthaltene Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im Verkehre mit Stationen der badischen Staatseisenbahnen in folgendem Umfange angewendet: 1. im Verkehre mit Basel, Friedrichsfeld, Heidelberg, Mannheim, Mannheim Industriehafen und Schwetzingen wie bisher auf sämmtliche unter 1—9 des Ausnahmetarifs angeführte Artikel, 2. im Verkehre mit den übrigen Verbandsstationen der badischen Staatseisenbahnen unter Ausschluss der unter Ziffer 5 b (Holzkohlen usw.) und 6 (Holz des Spezialtarifs III usw.) angeführten Artikel. Gleichzeitig werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 a (Rohthon) im Tarifheft 4 als entbehrlich aufgehoben und es erledigt sich unsere Bekanntmachung vom 18. Januar 1902, die Anwendung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf den Artikel „Zuckerrübenfutterschnitzel, trockene“ im Versande von der Station Waghäusel betr.

Dresden, am 17. April 1902. (1091)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Vom 20. April 1902 ab ist im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen“;

b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“.

(1092) St. Johann-Saarbrücken, 14. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1902 ab ist im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen“;

b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“.

(1093) St. Johann-Saarbrücken, 14. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holzausnahmetarif, Theil IV, Heft 4 vom 1. Januar 1902.)

Am 1. Juni 1902 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung. Hierdurch wird — ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs — der Stationstarif der Abtheilung II für Ulm aufgehoben, an dessen Stelle grösstentheils erhöhte Frachtsätze treten.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 12. April 1902. (1094)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Wien-Hauptzollamt einerseits und Paris andererseits.

Vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden bei Zusammenladung von Gütern aller Art der Serie 1 mit solchen der Serie 2, welche nach dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern aller Art als Frachtgut, enthalten im Nachtrage III zum Tariftheil V vom 1. Februar 1890 bezw. für Wien-Hauptzollamt in der Verlautbarung in Nr. 11 d. Ztg. vom 5. Februar 1890, direkt abgefertigt

wurden, im Rückvergütungswege jene, im einzelnen Falle billigeren Frachtsätze berechnet, welche sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartirung der Sendung in Buchs und Delle ergeben hätten.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefduplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 12. April 1902. (1095)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz einerseits und Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn andererseits — gültig vom 1. Juni 1899.

2. Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im gegenseitigen Verkehr zwischen Stationen der königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld, Essen a/Ruhr, Frankfurt a/M. und Cöln einerseits und Stationen der Brolthaler Eisenbahn andererseits — gültig vom 1. März 1896.

3. Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Kerkerbachbahn andererseits — gültig vom 15. Mai 1895.

4. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie der Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Kleinbahn Höchst-Königstein andererseits — gültig vom 24. Februar 1902.

Am 1. Juni d. J. tritt die seitherige Bestimmung, dass mit Rückfahrkarten die Hinreise innerhalb der Geltungsdauer an einem beliebigen Tage angetreten werden darf, ausser Kraft.

Sämmtliche einfache und Rückfahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs berechtigen vom 1. Juni d. J. ab zum Antritt der Fahrt nur noch am Lösungstage und dem hierauf folgenden Tage.

Diese neue Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter Abschnitt I Ziffer 3 derselben von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Frankfurt a/M., den 16. April 1902. (1096)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai d. J. gelangt zu dem Tarife für die Beförderung von Personen etc. zwischen den Stationen unseres Bezirks sowie für den Verkehr von denselben nach Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II) der Nachtrag III zur Einführung. Ueber die darin enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen ertheilt das Verkehrsbüreau hier Auskunft.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) daselbst genehmigt worden.

Magdeburg, den 16. April 1902. (1097)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt für den Personenverkehr zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen und Stationen der ostpreussischen Südbahn und der Königsberg - Cranzer Eisenbahngesellschaft die besondere Bestimmung zu § 12 der Eisenbahn - Verkehrsordnung, dass mit Rückfahrkarten die Hinreise innerhalb der Geltungsdauer beliebig angetreten werden darf, ausser Kraft. Sämmtliche Rückfahrkarten berechtigen vom 1. Juni ab zum Antritt der Hinfahrt nur am Lösungstage und dem hierauf folgenden Tage.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Königsberg, den 14. April 1902. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, des Eisenbahndirektionsbezirks Posen vom 15. August 1900 der Nachtrag I in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) daselbst genehmigt worden.

Posen, den 14. April 1902. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. k. Mts. tritt für den Personen- und Gepäckverkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk und Westerland ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe umfasst den Verkehr von Hamburg-Altona und hinter und seitwärts gelegenen Stationen. Die Fahrkarten haben wahlweise Gültigkeit über den Land- und Wasserweg, und gelten für die Fuhrwerks- und Dampfschiffsstrecken und für die Inselbahnen nur nach Maassgabe der veröffentlichten Fahrpläne. Auf der Strecke zwischen Nebel und Norddorf erfolgt die Beförderung der mit Fahrtausweisen nach und von Amrum versehenen Reisenden und des Gepäcks bis zur Betriebseröffnung dieses Theils der Amrumer Inselbahn mittelst Fuhrwerks. Die mit Fahrtausweisen nach und von Wyk und Westerland versehenen Reisenden werden zwischen Hörnum und Wyk mit dem Dampfer Sylt befördert.

Näheres ist bei den betheiligten Fahrkartenausgabestellen zu erfragen.

Altona, den 12. April 1902. (1100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni 1902 kommt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn vom 1. April 1898 ein neuer Tarif zur Einführung.

Die wichtigsten in der Neuauflage gegenüber dem bisherigen Tarif vorgenommenen Aenderungen sind folgende:

1. Vogesen-Rundreisekarten.

Durch Zusammenlegung verschiedener Rundreisen hat sich der Preis einzelner Vogesen-Rundreisekarten um 10 ₰ für die III. Klasse und 20 ₰ für die II. Klasse erhöht.

2. Monatskarten.

Die Frist zur Vorauslösung von Monatskarten ist auf 5 Tage festgesetzt.

3. Schülerzeitkarten.

Es werden auch an Schüler von Handels- und Industrieschulen und an Zöglinge von Lehrer- und Lehrerinnen-Seminarien Schülerzeitkarten ausgegeben. Ausserdem kann bei 8 tägiger Vorausbestellung die zuständige Verkehrsinspektion zum Besuche von Fortbildungs-, Gewerbe- und Fachschulen Schülerzeitkarten an Personen, welche bereits einen Beruf ergriffen haben oder sich in selbstständiger Lebensstellung befinden, gestatten.

An Stelle der bisherigen Schülerzeitkarten treten Karten für 20, 50 oder 100 Fahrten (Hin- und Rückfahrt = 2 Fahrten), welche den Bedürfnissen des Schülers entsprechend an beliebigen Tagen und in beliebiger Zahl an den einzelnen Tagen binnen 6 Monaten ausgeführt werden können. Je nach der Dauer der Lehrkurse wird es dem Schüler hierdurch ermöglicht, durch aufeinanderfolgende Lösung der geeigneten Karten 20, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 usw. Fahrten zum Schülerfahrpreis (pro Kilometer 0,75 ₰ II. Klasse und 0,55 ₰ III. Klasse) auszuführen und die wenigen am Schluss des Lehrkursus etwa übrig bleibenden Fahrten während des nächsten Lehrkursus zu verwerthen. Eine Rückerstattung von Fahrgeld für nicht ausgenutzte Fahrten findet nicht statt. Die Bestellung der Karten hat bei der Station des Wohnortes des Karteninhabers zu erfolgen.

4. Arbeiter-Rückfahrkarten.

Während nach dem bisherigen Tarif Arbeiter-Rückfahrkarten nur zur Fahrt am Tage vor einem Sonn- oder Festtage und am Tage nach solchen ausgegeben wurden, können fernerhin mit Genehmigung der Generaldirektion für den Fall eines besonderen Bedürfnisses solche Karten auch für andere als diese Tage, insbesondere auch an Sonn- und Festtagen selbst ausgegeben werden.

5. Von besonderer Wichtigkeit ist die Aufhebung der Bestimmung, wonach Schnellzug-Zuschlagkarten auch von den Zugführern ausgegeben werden konnten. Fortan haben die Reisenden die erforderlichen Schnellzug-Zuschlagkarten ausschliesslich am Schalter zu lösen. Wer ohne Zuschlagkarte im Schnellzug Platz nimmt, hat die im deutschen Eisenbahn-Personentarif, Theil I, zu § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgesehenen Zuschläge zu zahlen.

Die Bestimmung, dass es beim Uebergang aus einem Personenzug in die niedrigere Klasse eines Schnellzuges einer Zuschlagkarte nicht bedarf, ist gleichfalls aufgehoben. Zukünftig sind auch in solchen Fällen Schnellzug-Zuschlagkarten zu lösen.

6. Bahnsteigkarten.

Dieselben sind nur an demjenigen Tage gültig, an welchem sie zum Betreten des Bahnsteigs benutzt und vom Schaffner entwerthet sind. Die zwischen 11 und 12 Uhr Nachts zum Betreten des Bahnsteigs benutzten und durch zweimalige Durchlochung entwertheten Karten gelten auch noch am nächstfolgenden Tage. Für zwei Kinder im Alter von 4—10 Jahren genügt die Lösung einer Bahnsteigkarte.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Der neue Tarif kann durch Vermittelung unserer Stationen von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 12. April 1902. (1101)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die nach dem Tarife für den elsässisch-badischen Personenverkehr vom 1. April 1897 auf den Stationen Mülhausen, Colmar, Freiburg Hptbhf., Müllheim und Breisach

aufliegenden Rundreisekarten: „Mülhausen-Neuenburg-Müllheim-Freiburg Hptbhf. - Breisach-Colmar-Mülhausen oder umgekehrt“ I.—III. Klasse werden mit dem 1. Juni d. J. vom Verkaufe zurückgezogen.

Strassburg, den 8. April 1902. (1102)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Eröffnung des Haltepunktes Heinrichsdorf i/Pm. für den Stückgutverkehr und des Haltepunktes Neu-Zarnow für den Personenverkehr.

Am 1. Mai 1902 wird der zwischen den Stationen Falkenberg i/Pm. und Tempelburg an der Bahnstrecke Ruhnow-Neustettin gelegene Haltepunkt Heinrichsdorf i/Pm., welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern und der zwischen den Stationen Greifenhagen und Paculent an der Bahnstrecke Podejuch-Cüstrin gelegene Haltepunkt Neu-Zarnow für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Fahrzeugen, Leichen, lebenden Thieren und Sprengstoffen in Heinrichsdorf i/Pm. ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Stückgutsendungen nach Heinrichsdorf i/Pm. müssen frankirt, von Heinrichsdorf i/Pm. unfrankirt aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung der Stückgüter ist auf die Zeit von 2 bis 6 Uhr Nachmittags beschränkt.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Heinrichsdorf i/Pm. in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 10. April 1902. (1103)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Donnerstag, den 22. Mai d. J., Mittags 12½ Uhr,

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 52. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch einen Notar bewirkt werden, welchem die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses oder über ihre Aktien lautende Depotscheine der Reichsbank oder Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien bei den nachstehend bezeichneten Hinterlegungsstellen vorzulegen haben:

Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck, Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg und der Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank in Schwerin i/M.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 15. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen, und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 23. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung für die Generalversammlung:

1. Vorlage der Bilanz für 1901 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion, sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnvertheilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von vier Ausschussmitgliedern.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 7. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau während der Geschäftsstunden eingesehen werden.

Lübeck, den 16. April 1902. (1104)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

8. Verdingungen.

Verdingung von 5 200 kg Zink und 20 550 kg Zinkblech in je 1 Loose, 62 230 kg Muldenblei in 3 Loosen und 9 460 kg Walzblei in 1 Loose für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. April 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 50 ₰ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Mai 1902.

Berlin, den 15. April 1902. (1105)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umgehungsbahn bei Mainz.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten der Ueber- und Unterführungen sind im ganzen oder in drei Loosen zu vergeben, und zwar:

Loos I: Ueberbrückung des Flosshafens und der Flosshafenstrasse, rund 768 Tonnen;
Loos II: die sonstigen linksrheinischen Bauwerke, rd. 994 Tonnen;
Loos III: die rechtsrheinschen Bauwerke, rd. 374 Tonnen.

Die Verdingungsunterlagen nebst den Bauwerkszeichnungen und einem Uebersichtslageplane können von unserem Centralbüreau gegen postgeldfreie Einsendung von 10 ℳ für jedes der drei Loose und von 25 ℳ für alle drei Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postgeldfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Sonnabend den 10. Mai, Vormittags 10 Uhr

festgesetzten Eröffnungstermin, der in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes — Rhabanusstrasse 1 hier — abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Mainz, den 12. April 1902. (1106)
Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektionen.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Erfurt, Gotha und Meiningen und in der Nebenwerkstätte zu Jena bisher angesammelten und bis Ende August 1902 noch hinzutretenden Werkstattsaltmaterialien, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Drehspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Radsterne und Achswellen, Kupferplatten und Kupferspähne, Rothguss in Stücken und Spähnen, Zinkschrott und Glasbrocken sollen verkauft werden. Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 6. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr

bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotsbogen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 16. Mai 1902 einschliesslich.

Erfurt, den 9. April 1902. (1107)
Königliche Eisenbahndirektion.

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten Breslau Oderthor, Breslau märkisch, Breslau Freiburg und Lauban stehen 7 alte Lokomotiven zum Verkaufe.

Vollzogene Angebote hierauf sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106 bis zum 26. April d. J., Vormittags 10 Uhr einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags um 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten können von dem vorbezeichneten Centralbüreau (Zimmer 41) Wochentags von 8—3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Breslau, im April 1902. (1108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 32. 23. April 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Geheimerath Streckert †.

Eisenbahnbau und Niedergang des Dorfes in Russland.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats. (Schluss)

Nachrichten:

Deutschland: Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Bahnpolizeistrafen. — Ausschreibung und Vergebung der Kleinwohnungsbauten. — Antritt der Fahrt auf Rückfahrkarten. — Umbau des Bahnhofes Homburg. — Ueberfüllung der Wagen auf der Berliner Stadtbahn. — Ostpreuss. Südbahn. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschl. Kohlenrevier. — Wagenbestand der bayer. Staatsbahnen. — Maassnahmen zur Vermeidung der Entlassung von Werkstättenarbeitern. — Zur Frage der Personentarifreform in Württemberg. — Freie Arztwahl bei der württemb. Eisenb.-Betriebskrankenkasse. — Aeusserungen des Staatsministers v. Brauer in der badischen Kammer. — Beraubung von Waarensendungen nach England. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Fahren in Raumabstand. — Vergebung der Bauarbeiten am Karawankentunnel. — Eisenbahntarife für Bahnsteigungen. — Kohlenhandel der Stationsvorstände. — Kohlenbedarf der österr. Staatsbahnen. — Das zweite Gleis der österr. Nordwestbahn. — Bilanz der österr. Nordwestbahn.

Uebrige europäische Länder: Der Generalausstand in Belgien und die Eisenbahnangestellten. — Das bernische Eisenbahngesetz und die Lötschbergbahn. — Eisenbahnprojekt Warschau-Kalisch.

Fremde Welttheile: Eisenbahn in Britisch-Borneo. — Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika. — Transvaal-E. — Eisenbahnbauten der Engländer in Westafrika. — Selbstthätige Blocksignale in Nordamerika. — Einführung des metrischen Maass- und Gewichtssystems in den Vereinigten Staaten.

Allgemeines.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Geheimerath Streckert †.

Mit dem am 13. d. Mts. nach kurzem Krankenlager aus diesem Leben geschiedenen Wirkl. Geh. Oberbaurath Wilhelm Streckert hat die deutsche Eisenbahnwelt einen ihrer besten Männer verloren. Zwar lassen sich aus seinem Leben nicht einzelne besondere Thaten melden, auch sein Lebenslauf, aus dem der in Nr. 30 S. 490 d. Ztg. mitgetheilte Nachruf des „Reichsanzeigers" das wesentliche mittheilt, zeigt keine ungewöhnlichen Schicksale, aber die erfolg- und einflussreiche Thätigkeit, welche er 28 Jahre hindurch als technischer vortragender Rath im Reichseisenbahnamt und 24 Jahre hindurch als Vorsitzender des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin ausgeübt hat, sichern seinem Namen einen Ehrenplatz in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Der Erfolg seines Wirkens war ganz besonders begründet in der Festigkeit und Treue seines Charakters, in dem grossen Vertrauen, das er durch diese mit tüchtigem Wissen und Können, unermüdlicher Arbeitskraft und emsigem Fleiss gepaarten Eigenschaften sich überall zu erwerben wusste. Als sich im Herbst 1900 (s. Nr. 93 S. 1406 Jahrg. 1900 d. Ztg.) die ganze Eisenbahnwelt Berlins um den nun Dahingeschiedenen schaarte, um seinen 70. Geburtstag zu feiern, sind in den damals gehaltenen Reden die verschiedenen Seiten seiner Thätigkeit gewürdigt worden. Mit vollem Recht hob der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz damals hervor, und General Budde, der damalige Chef der Eisenbahnabtheilung des grossen Generalstabs, bestätigte es, dass die Eisenbahnaufgaben des deutschen Vaterlandes, die Herstellung einheitlicher technischer Einrichtungen sowohl im Interesse des Verkehrs als in dem der Landesvertheidigung das Lebenswerk des damaligen Jubilars ausgemacht hätten. Auch jetzt betont der Chef des Generalstabs der Armee in einem warmen Nachruf, den das „Mil.-Wochenbl." veröffentlicht, den hervorragenden Antheil, den der Verstorbene an den Vorbereitungen für die Militärtransportbewegungen, dem Ausbau des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung und der Ausarbeitung zahlreicher Dienstvorschriften, insbesondere der Militäreisenbahnordnung genommen habe. Weiter heisst es dort: „Durch diese bis zu seinem Lebensende in voller Hingabe und mit ausserordentlichem Verständniss für die Interessen des Heeres durchgeführte Thätigkeit hat er sich grosse Verdienste um das Vaterland erworben."

Streckert war im Herzen Deutschlands, in Cassel, geboren. Der seine kurhessischen Landsleute auszeichnende ausgeprägte Rechtssinn war auch ihm eigen, und er hat in seinem Wirken, obgleich nicht Jurist, sondern begeisterter Techniker, doch reiche Gelegenheit gehabt, das „suum cuique" zur Geltung zu bringen. In einem von mir im Verein für Eisenbahnkunde vor zwei Jahren gehaltenen Vortrage habe ich der Bedeutung des Reichseisenbahnamts als einer Behörde gedacht, die zwar keine unmittelbare ausübende Gewalt besitze, aber durch ihr grosses öffentliches Ansehen höchst segensreich wirke. An diesem Wirken hat Streckert seit dem Bestehen der Behörde einen sehr bedeutenden Antheil gehabt. An der Einheit in den technischen Einrichtungen des Reichs, an den hierauf bezüglichen gemeinsamen Ordnungen hat er an erster Stelle mitgearbeitet. Sein fester Wille, seine verständnissvolle Klarheit, seine liebenswürdigen Umgangsformen haben vielfach die Versöhnung schwieriger Gegensätze ermöglicht; ihm gelang es, die weit auseinander gehenden Anschauungen zu vereinigen, viele Köpfe unter einen Hut zu bringen.

Wer die Vielköpfigkeit unseres deutschen Staatswesens und die früher noch viel grössere unseres Eisenbahnwesens betrachtet, dem wird es nicht zweifelhaft sein, dass auf diesem, wie auf so vielen anderen Gebieten die erzielte Einheitlichkeit erst das Ergebniss schwieriger, langwieriger Verhandlungen, geduldiger unermüdlicher Arbeit ist. Die Erfüllung der durch Art. 42—44 der deutschen Reichsverfassung vorgeschriebenen Verpflichtungen zu überwachen und, falls erforderlich, herbeizuführen, gehört zu den dornenvollen Aufgaben des Reichseisen-

bahnamtes. Da gibt es eine Fülle technischer Fragen, in denen die Meinungen auseinandergehen und die Auffindung des richtigen Mittelweges höchst schwierig ist. Hier gab Streckert's unentwegtes, allseitig geschätztes Urtheil, sein auf stete Vervollkommnung der technischen Einrichtungen gerichtetes Streben oft den Leitfaden für die wichtigsten Entschlüsse. Seine Freude an allen technischen Fortschritten, sein Muth im Vorwärtsgehen waren an der Stelle, an der er stand, von besonderem Werth.

Ein hervorragendes Talent besass er im Verhandeln und in der Leitung grösserer Versammlungen und Konferenzen. Zu solcher Bethätigung bot ihm sein dienstlicher Beruf ein reiches Feld, denn das geschilderte Wirken des Reichseisenbahnamtes erfordert naturgemäss häufiger gemeinsame Berathungen, wie sie auch erforderlich sind, um die im Interesse der Landesvertheidigung nöthige gleichmässige militärische Ausrüstung der Bahnen herbeizuführen und die stete Brauchbarkeit der Eisenbahnen als „strategischer Waffe", wie sie Moltke genannt hat, zu sichern.

Die Blüthe und Bedeutung, die der Berliner Verein für Eisenbahnkunde unter Streckert's 24jähriger Leitung erreicht hat, sind in der deutschen Eisenbahnwelt allbekannt. Er verstand es, in diesem Verein allen bedeutenden Errungenschaften des Eisenbahnwesens eine Stätte der Darstellung durch Wort, Schrift und Bild zu bereiten und dabei den Geist eines echt kollegialen Verkehres zu pflegen. Nie gelangten unter seiner Leitung die Geister der Zwietracht und der Rechthaberei zur Geltung. Die gleichmässige Pflege aller Richtungen des Eisenbahnwesens war sein Bemühen, jede Meinung kam zu ihrem Recht, wenn sie nur in maassvoller Weise vertreten wurde. Trefflich kennzeichnete bei der erwähnten Jubiläumsfeier Ministerialdirektor Schröder die Verdienste Streckert's um diesen unter ihm zu immer grösserem Ansehen gediehenen Verein mit den Worten, dass seiner vornehmen Leitung die leidenschaftslose, unparteiische Behandlung der vielumstrittenen Fragen des Eisenbahnwesens im Verein zu verdanken sei.

In früheren Jahren, als Streckert's Arbeitskraft noch nicht durch die wachsende Last amtlicher Geschäfte völlig in Anspruch genommen wurde, ist er auch schriftstellerisch und als wissenschaftlicher Lehrer an der Bauakademie thätig gewesen. Aus seiner ersteren Thätigkeit sei hier nur seine Mitarbeit an der Herausgabe der gesammelten Schriften und Denkwürdigkeiten Moltke's erwähnt.

Als Mitglied der Akademie des Bauwesens hat er in den wichtigen dieser Behörde zur Begutachtung überwiesenen Fragen oft seine Stimme erhoben und zur Entscheidung beigetragen.

Im letzten Jahre seines Lebens betheiligte sich Streckert mit besonderem Interesse an den Arbeiten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen. An ihren Versuchsfahrten, auch an der letzten, bei der die denkwürdige Stundengeschwindigkeit von über 160 km erreicht wurde, nahm er Theil, und es ist seinem Eifer und Einfluss mit zu verdanken, dass alle die Schwierigkeiten glücklich besiegt wurden, die sich diesem bedeutungsvollen und viel bewunderten Unternehmen entgegenstellten.

Das Bild von dem Wirken und Wesen des Dahingeschiedenen würde unvollständig sein, wenn nicht auch seiner Freude an edler Geselligkeit, die er in seinem Hause lebhaft pflegte, seiner köstlichen Unterhaltungsgabe, seiner ganzen gewinnenden, durchaus liebenswerthen Persönlichkeit gedacht würde.

Streckert bezeichnete sich an seinem 70jährigen Jubiläum als einen Veteranen des Eisenbahnwesens; aber es käme nicht darauf an, wie alt man sei, sondern wie alt man sich fühle. Wer damals und noch bis in die letzte Zeit den stattlichen Mann mit seiner prächtigen Haltung, dem kaum ergrauten Haar, den freundlich ernst blickenden Augen sah, dachte weder an einen Siebzigjährigen, noch an einen dem Tode Nahen. Sein Gang war elastisch, sein Geist von einer durchaus jugendlichen Frische. Wie lebhaft entsinne ich mich meines letzten Besuchs bei ihm wenige Wochen vor seinem Tode: er theilte mir voller Interesse einen ihm eben zugegangenen Privatbrief des den Simplontunnelbau leitenden Ingeniörs Brandau mit, der höchst fesselnd die Schwierigkeiten, die der bekannte Wasserzudrang bereitet, und die Mittel schilderte, durch die man ihrer Herr zu werden hoffte. Am Abend dieses Tages fand die letzte von Streckert geleitete Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde statt. Bei dem Abendessen sass ich mit ihm zusammen; wie fröhlich stiessen wir an auf das Wohl des Redners, des neben ihm sitzenden Majors Bauer, der von den Chinathaten seiner Eisenbahntruppe trefflich erzählt hatte!

Streckert war seit 40 Jahren in glücklichster Ehe verheirathet. Um ihn trauern seine Wittwe, ein Sohn und eine Tochter mit ihrem Gatten und ihren Kindern, die dem Grossvater die Freude des Alters waren. An Zeichen der Theilnahme hat es nicht gefehlt; köstliche Worte des Gedenkens sprach der Geistliche am Sarge; wundervolle Blumenspenden schmückten diesen, gross war die Zahl der Verehrer und Freunde, die dem zu früh Dahingeschiedenen die letzte Ehre erwiesen. Das Andenken an ihn wird fortleben als das an einen edlen, unvergesslichen Mann, den zu den ihrigen zu zählen die deutsche Eisenbahnwelt stolz sein konnte!

v. Mühlenfels.

Eisenbahnbau und Niedergang des Dorfes in Russland.

Als wir in Nr. 14 S. 227 d. Ztg. das russische Reichsbudget für das Jahr 1902 besprachen und an dessen Hand namentlich auf die Wirthschaftspolitik des Finanzministers in Bezug auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes hinwiesen, mussten wir gleichzeitig bemerken, dass die Landsleute des Finanzministers keineswegs uneingeschränkt dem Systeme zustimmen. Während ausserhalb Russlands gerade diesem Theil seiner Thätigkeit ein ziemlich uneingeschränktes Lob gespendet wird, ist man in Russland wesentlich anderer Meinung.

Die traurige Lage der Landwirthschaft versucht man natürlich auf alle mögliche Weise zu erklären und demnächst Mittel zu deren Aufbesserung zu finden. Dabei ist man merkwürdigerweise auch darauf verfallen, auszusprechen, dass der Eisenbahnbau zu viel Geld verschlungen habe und dass er schwer auf der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes und namentlich auf der ländlichen Bevölkerung, den Bauern, laste.

Der „Herold" bemüht sich, die wenig erfreulichen Zustände zu erklären und die Gesammtlage von Land und Leuten zu kennzeichnen, und führt zu dem Zwecke aus dem Buche: „Das hungernde Russland" die nachfolgenden Zeilen an:

„Es gibt zwei Russlands: das an grossen Bahnen reiche Russland und das wegelose Russland, das Reich des Bauern. Zwischen diesen beiden Ländern liegt ein gewaltiger Kulturunterschied. Die Eisenbahn, auf welcher wir fahren, ist nach dem letzten Wort der Technik gebaut und ihre ganze Ausstattung und das Publikum unterscheiden sich nur wenig von den gleichen Erscheinungen Westeuropas. Was man aber aus den Fenstern seines Wagens erblickt, was sich an den sich in nebliger Ferne verlierenden Flussufern abspielt, das ist ein ganz anderes Leben. Traurige, halbverfallene Hütten, die während eines Jahrhunderts ihr Aussehen nicht verändert haben, vorsintfluthliche Geräthe, Sitten und Gebräuche vergangener Zeiten, Unglück, bitterste Armuth, Zurückgebliebenheit, Stillstand und Barbarei. So stösst man ausserhalb der Bahnlinien

und der Städte, welche sich eine gewisse Kulturtünche angeeignet haben, auf Wüste . . . . Man erblickt einerseits Europa, andererseits Asien.“

Und gleichzeitig hält ein in Russland vielgenannter und einflussreicher Adelsmarschall einen Vortrag über die internationalen Handelsbeziehungen und die russische Landwirthschaft, im besonderen auch über die Handelsverträge mit Deutschland. Im Verlaufe der Auseinandersetzungen spricht der Redner dann aus, dass jede neue Werst Eisenbahnbau eine Last ist, die auf den Staat, d. h. auf die Schultern des Bauern, fällt. Die Landwirthschaft müsse gestützt und nicht noch weiter als Stiefkind behandelt werden!

Das ist die Auffassung, die man im Lande aller Reussen über den Eisenbahnbau zum besten gibt. Die Frage, wie es wohl im Lande aussehen und welche Stellung Russland auf dem Weltmarkte einnehmen würde, wie es den Ueberschuss seiner Ernten verwerthen würde usw., wenn die weitausschauende Politik des gegenwärtigen Finanzministers und einzelner seiner Vorgänger keine Eisenbahnen gebaut hätte, bleibt natürlich unbeantwortet.

Dabei tritt, wie schon so häufig beobachtet werden konnte, eine gewisse lebhafte Voreingenommenheit gegen die Bestrebungen der maassgebenden Kreise, durch Unterstützung von industriellen Unternehmungen bis zu einem gewissen Grade unabhängig vom Auslande zu werden, hervor.

Alle diese Verhältnisse haben angeblich eine Verarmung des Bauern zur Folge gehabt. Es wird zum Beweise dessen hierbei auseinandergesetzt, dass der allzu jähe Gegensatz einerseits zwischen der schnellen Entwickelung der Industrie im allgemeinen und des Eisenbahnbaues im besonderen, wie andererseits die völlige Verarmung des Dorfes zu sehr in die Augen springen, als dass sie einem aufmerksamen Beobachter verborgen bleiben könnten. „Hierdurch sehen wir uns,“ so schreibt ein Petersburger Blatt, „veranlasst, nach dem inneren Zusammenhange zwischen dem verschärften Eisenbahnbau und dem Niedergang des Dorfes zu forschen und diese Frage zu beleuchten. Die ganz aussergewöhnlich schnelle Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes wird wohl am besten durch folgende kurze Statistik erklärt: Zum Beginn der 90er Jahre belief sich die Länge des russischen Eisenbahnnetzes auf 29 500 Werst, während sie zum Schlusse des Jahrzehnts und des Jahrhunderts schon auf gegen 60 000 Werst angewachsen war, sich also im Laufe eines Jahrzehnts verdoppelt hatte! Nun fragt sich, durch welche Zweige der Volkswirthschaft ein derart fieberhafter Bau der Eisenbahnen bedingt worden war. Um hierauf eine einigermaassen befriedigende Antwort zu finden, müssen wir unsere Aufmerksamkeit den von unseren Bahnen beförderten Frachten zuwenden. Wenn wir einen Blick in die umfangreichen, ganze Bände fassenden statistischen Daten der Eisenbahnen über ihre Frachtenbeförderung im Laufe des letzten Jahrzehnts werfen, so finden wir, dass, im vollsten Gegensatz zu den 80er Jahren, die Frachten mehr auf die Entwickelung der Industrie und nicht die der Landwirthschaft zu setzen sind. Im Laufe der 90er Jahre wuchs die Güterbeförderung ganz unabhängig davon, dass die Getreidebeförderung in den Jahren 1894 bis 1896 gleich blieb und 1897 sogar um 100 000 000 Pud zurückging. In jedem Falle lässt sich feststellen, dass die Getreidefrachten bedeutend langsamer zugenommen haben, als die Beförderung der übrigen Güter. So finden wir, dass die Getreidefrachten im Laufe der Jahre 1888 bis 1900 nur um 253 000 000 Pud oder alljährlich um 21 000 000 Pud gewachsen sind, was für 12 Jahre einer Steigerung von 5 % entspricht; der Transport der übrigen Güter ist dagegen im gleichen Zeitraum um 1 314 Millionen Pud oder alljährlich um 110 000 000 Pud gewachsen, hat also eine stete Zunahme von 10 % aufzuweisen. Hieraus geht hervor, dass der fieberhafte Bau der Eisenbahnen im Laufe des Jahrzehnts mehr den Forderungen einer künstlich herangezogenen Industrie entsprach, während die Kosten des Baues der Bahnen und zur Entwickelung der Industrie zum grössten Theil von der Landwirthschaft getragen werden mussten. Diese Ausgaben waren nicht gering und betrugen weit über eine Milliarde.“

Es wird dann kurz anerkannt, dass Eisenbahnen nothwendig waren, sie hätten aber nicht so schnell gebaut werden sollen, um dann zum Schlusse auf einen allerdings sehr wunden Punkt hinzuweisen, auf die Landwege. „Es dürfte,“ so heisst es zum Schlusse, „nicht vergessen werden, in welch' entsetzlichem Zustande sich unsere Dorfwege, Landstrassen und Chausseen befinden, und wenn nur ein Theil jener Abermillionen zur Verbesserung dieser Strassen benutzt worden wäre, so würde die Landwirthschaft manches gewonnen haben. Es darf nicht vergessen werden, dass die in Eisenbahnen verbaute Milliarde zum grössten Theil von der ackerbautreibenden Bevölkerung Russlands getragen worden ist, während sie der Industrie zu Gute kam.“

So weit die Petersburger Auslassungen und das, was darüber angeführt worden ist, wie man sich den Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbau und dem Niedergange des Dorfes zu denken hat.

Für einen weniger befangenen Beurtheiler der Verhältnisse wird sich die Sachlage vermuthlich anders gestalten: man wird nicht nur mit der Forderung hervortreten, mit derselben Thatkraft und derselben Beschleunigung im Eisenbahnbau fortzufahren, damit auch denjenigen Theilen des weiten Reiches, die heute noch abseits von den Eisenbahnen liegen, die Segnungen einer solchen Verkehrsstrasse baldigst zu Theil werden, sondern man wird auch noch die zweite, sehr berechtigte Forderung geltend machen, Landwege zu bauen.

Dass die Bevölkerung den Mangel benutzbarer Landwege so ruhig hinnimmt, ist wirklich bewunderungswürdig. Der russische Bauer spricht nie von mangelhaften Wegen, sondern stets von der entsetzlichen Wegelosigkeit, unter der allerdings die Landwirthschaft schwer und sehr viel schwerer leidet, als unter der Steuerlast.

Im übrigen aber wird eine gewisse Beeinflussung z. B. der Grösse der Einwohnerzahl solcher kleineren Städte und Dörfer, die noch keine Eisenbahnverbindung haben, nicht nur in Russland beobachtet, sondern sie kommt auch sonst vielfach vor. Aber in anderen Ländern ist die Schlussfolgerung eine andere. Man schilt nicht über den zu schnellen Eisenbahnbau, sondern man drängt dazu, auch die geschädigten Punkte durch den Bau von Eisenbahnen schadlos zu halten, um das Gleichgewicht wieder herzustellen.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats

wurde am 17. d. Mts. beendet. Zunächst wurde für die mit der Erweiterung des Hafens in Ruhrort in Zusammenhang stehende Herstellung eines neuen Hafenbahnhofs südlich Meiderich (Gesammtanschlagsumme 5 056 000 *M*) die erste Rate von 500 000 *M* bewilligt. Dann kamen wieder eine Reihe örtlicher Wünsche zur Sprache. Von allgemeinerem Interesse ist die Erörterung betr. den **Umbau des Bahnhofs Braunschweig**. Der natlib. Abg. Horn betonte die Nothwendigkeit einer baldigen Entscheidung über diese seit langer Zeit schwebende Angelegenheit. Im Jahre 1899 habe auf seine Anfrage der Minister erklärt, die Verhandlungen über diesen Umbau mit der Stadt seien langwierig und schwierig, er hoffe, dass eine baldige Einigung gelingen werde. Jetzt nach 3 Jahren wünsche man von allen Seiten Klarheit; die Schienenübergänge vor den

Thoren der Stadt würden immer verkehrshemmender und unleidlicher. Ministerialdirektor Schröder erwiderte zunächst, dass der Herr Minister nach wie vor bereit sei, die Interessen der Stadt Braunschweig nach Kräften zu fördern. Für die Erweiterung des Bahnhofs sei bekanntlich vor einiger Zeit bereits eine Summe von 5 380 000 ℳ. bewilligt worden, an diese Bewilligung indessen die Bedingung geknüpft, dass bei der damals noch nicht vollständig beendeten landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes keine Forderung seitens der Braunschweigischen Behörden gestellt werden sollte, deren Erfüllung ohne Ueberschreitung des bewilligten Baufonds nicht möglich sei. Diese Bedingung sei leider nicht erfüllt worden. Die Stadt Braunschweig habe noch weitere Verbesserungen verlangt, als sie in dem Projekt vorgesehen waren. Dadurch wären aber sehr erhebliche Kosten entstanden, die es unmöglich machten, vorläufig mit dem Entwurf vorzugehen. „Es wurden dann neue Verhandlungen mit der Stadt Braunschweig eingeleitet, um sie dazu zu bewegen, diese Mehrkosten, die lediglich im städtischen Interesse aufzuwenden waren, zu übernehmen. Indessen, das geschah leider nicht. Obwohl ja bekanntlich in Preussen und auch in anderen Bundesstaaten die einzelnen Städte durchaus Beiträge leisten für die Verbesserung ihrer Strassenanlagen, hat man in Braunschweig geglaubt, das nicht nöthig zu haben, und diese Verhandlungen, die sich sehr lange hingezogen haben, sind vollständig ergebnisslos verlaufen. Infolge dessen kann der Entwurf, der schon fix und fertig war, nicht ausgeführt werden. — Inzwischen sind nun verschiedene Anträge gestellt worden auf Verlegung einestheils des Bahnhofes, auf der anderen Seite hat die Handelskammer in Braunschweig gebeten, man möge die Einrichtungen so treffen, dass Braunschweig an den grösseren Durchgangsverkehr angeschlossen werden könnte; kurzum, es sind eine ganze Reihe von Forderungen aufgestellt worden, die zunächst noch erwogen werden müssen. Es handelt sich dabei um recht schwierige Fragen: ob man den Bahnhof umbauen oder verlegen soll usw. Diese Fragen lassen sich nicht leicht erledigen, die Regierung ist aber fortgesetzt damit beschäftigt und hofft, dass es ihr bald gelingen wird, ein Projekt zu finden, das nicht allein den Interessen des Verkehrs, sondern auch den Wünschen der Bevölkerung, soweit sie berechtigt sind, entsprechen wird.“

Der Abg. Horn dankte dem Regierungskommissar für die gegebene Auskunft, hob aber nochmals hervor, dass die Frage des Umbaues des Bahnhofs Braunschweig nicht allein eine Frage des Verkehrs, eine wirthschaftliche Angelegenheit sei, sondern dass sie sich in Braunschweig geradezu zu einer politischen Frage ausgestaltet habe. Es werde von gewisser Seite gegen die Eisenbahnverwaltung gehetzt, und die verständigen Bewohner von Braunschweig wünschen, dass in dieser Beziehung baldigst eine Beruhigung in alle Kreise komme.

Nun ergriff Minister v. Thielen das Wort, um zu erklären, dass man zur Beseitigung der Agitation in Braunschweig sich doch unmöglich dieser Stadt gegenüber zu anderen Grundsätzen bekehren könne, als wie sie den preussischen Gemeinden gegenüber angewendet würden. Man müsse weiter verhandeln und er glaube, man sei damit auf gutem Wege.

Der natlib. Abg. Daub brachte den Wunsch seines Wahlkreises zur Sprache, den Bahnhof Offenbach am Glan der strategischen Bahn Mainz-Saarbrücken auf das nördliche, preussische Ufer des Glan zu verlegen.

Der Abg. Funck (freis. Vp.) begründete seinen Antrag, die Regierung zu ersuchen, dem Hause regelmässig von den Anordnungen Kenntniss zu geben, welche die Eisenbahnverwaltung zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit der Eisenbahnen getroffen hat. Redner wies auf die Eisenbahnunfälle hin und meinte u. a., in Altenbeken habe der betr. Blockwärter noch andere Funktionen zu erfüllen gehabt als die Blockbedienung. Minister v. Thielen erklärte sich bereit, dem Hause die von den Antragstellern gewünschten Angaben zukommen zu lassen; niemals habe er einen Hehl aus den Maassnahmen gemacht, die die Eisenbahnverwaltung im Interesse der Sicherheit des Verkehrs getroffen hat. Wenn der Abg. Funck auf das Altenbekener Unglück hinweise, so bemerke er, dass dem betr. Blockwärter lediglich, damit er sich geistig und körperlich zerstreuen könne, noch andere Arbeiten übertragen waren.

Nachdem sich auch Abg. Frhr. v. Erffa (kons.) für den Antrag Funck ausgesprochen, wurde dieser angenommen.

Der Rest des Extraordinariums wurde genehmigt.

Der Baubericht der Eisenbahnverwaltung für 1901 wurde nach einigen Bemerkungen und Wünschen durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt.

Unter den Petitionen zum Eisenbahnetat befindet sich eine der Stadt Brieg um Beseitigung von Missständen auf dem Bahnhof zu Brieg und Einsetzung einer Behörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung. Um die Einsetzung einer solchen Behörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber der Eisenbahnverwaltung hat auch der Magistrat von Hannover nachgesucht. Die Kommission beantragt, die Petitionen, so weit sie auf Beseitigung der Missstände auf dem Bahnhof zu Brieg gerichtet sind, der Regierung zur Berücksichtigung zu überweisen, im übrigen aber über die Petitionen zur Tagesordnung überzugehen. Die Abgg. v. Eynern (natlib.) und Schmieding (natlib.) beantragen, die Petitionen um Einsetzung einer Behörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber der Eisenbahnverwaltung der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Abg. Schaube (freikons.) legte die Missstände auf dem Bahnhof zu Brieg dar und forderte den Minister auf, für ihre baldige Beseitigung zu sorgen. Dadurch würde am wirksamsten dem zweiten Theil der Petition und der gleichlautenden Petition des Hannoverschen Magistrats der Boden abgegraben. Minister v. Thielen erwiderte, der Bahnhof von Brieg sei s. Zt. möglichst nahe an die Stadt herangebaut worden, wie das dem Interesse der Stadt entsprach. Später habe sich gezeigt, dass das doch viele Missstände im Gefolge hatte, deren Beseitigung wünschenswerth erschien. Die Geschichte schwebe bereits seit 10 Jahren; die Verwaltung habe seither 10 Projekte ausgearbeitet, habe aber bei der Stadt Brieg niemals auch nur einen Hauch von Entgegenkommen gefunden. Deshalb sei nichts zustande gekommen; er sei aber gern bereit, die Sache wieder in die Hand zu nehmen, wenn die Stadt zeige, dass sie nicht nur alles verwerfen, sondern auch Entgegenkommen zeigen könne.

Der Abg. v. Eynern begründete seinen Antrag. Die in den beiden Petitionen angeschnittene Frage sei von hoher Bedeutung. Die Klagen über ungenügende Wahrung der öffentlichen Interessen seitens der Eisenbahnverwaltung seien allgemein. Die Stellung des Eisenbahnministers sei eine ganz eigenartige: er sei sein eigener Richter, die oberste Beschwerdeinstanz, er sei der Betriebsleiter, von seiner Zustimmung oder Ablehnung hänge die ganze Entwickelung des Verkehrswesens in unseren Städten, Kreisen und Provinzen ab. „Das lag nicht in der Absicht des Eisenbahngesetzes von 1838. Als dies Gesetz erging, ging man davon aus, dass private Erwerbsgesellschaften den Bahnbau betrieben, und stellte über diese privaten Gesellschaften eine staatliche Aufsichtsbehörde. Seitdem ist die Verstaatlichung der Eisenbahnen erfolgt und dadurch ist der Minister zu einer Aufsichtsbehörde über sich selbst geworden. Er hat in allen Fragen des öffentlichen Interesses nach seiner persönlichen Einsicht zu entscheiden, und es handelt sich sehr oft um die allerwichtigsten und schwierigsten Fragen. Kein Wunder, dass namentlich in der Sparsamkeitsära Miquel die Klagen immer häufiger geworden sind. Der Minister kann sich gar nicht über alle diese Fragen, die an ihn herantreten, gründlich unterrichten, das übersteigt die Arbeitskraft eines Mannes. Die Petitionen schlagen nun vor, eine selbständige, unabhängige Behörde zu schaffen, die gegenüber dem Eisenbahnminister die öffentlichen Interessen vertreten soll. Ich gebe zu, dass die Durchführung eines solchen Projektes manche Schwierigkeiten bieten würde; es kann aber nicht meine Aufgabe sein, hier positive Vorschläge für die Gestaltung im einzelnen zu machen. Jedenfalls sollten wir über den Vorschlag nicht einfach zur Tagesordnung übergehen; er erscheint uns beherzigenswerth und deshalb beantragen wir, ihn der Regierung zur Erwägung zu überweisen.“ Abg. v. Loebell (kons.) beantragte, die Petitionen, soweit sie von dem Antrag v. Eynern betroffen werden, an die Budgetkommission zur nochmaligen Berathung und ausführlichen Berichterstattung zurückzuverweisen. Diesem Antrag entsprechend wurden die Petitionen, soweit sie die Einsetzung einer Behörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber der Eisenbahnverwaltung betreffen, an die Budgetkommission zurückverwiesen; im übrigen wurden sie nach den Kommissionsbeschlüssen erledigt.

Damit war die zweite Lesung des Eisenbahnetats beendet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat März d. J. ergibt für 74 Bahnen, die schon im März 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 942,43 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	%
für alle Bahnen im März d. J.					
aus dem Personenverkehre	39 505 456	+ 4 226 189	898	+ 77	+ 9,38
aus dem Güterverkehre . .	91 515 808	— 5 848 912	2 043	— 181	— 8,14
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März d. J.					
aus dem Personenverkehre	432 445 020	— 307 186	11 620	— 246	— 2,07
aus dem Güterverkehre . .	978 967 792	— 37 683 597	25 825	—1540	— 5,63
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März d. J.					
aus dem Personenverkehre	14 739 010	+ 1 208 807	2 292	+ 132	+ 6,11
aus dem Güterverkehre . .	31 164 049	— 473 229	4 770	— 200	— 4,02

Bei den Mehreinnahmen des Berichtsmonats aus dem Personenverkehr kommt in Betracht, dass das Osterfest im Jahre 1901 in den April, im laufenden Jahre in den März fiel.

— **Bahnpolizeistrafen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Anlass genommen, die Eisenbahndirektionen darauf hinzuweisen, dass bei Bahnpolizeistrafen eine Freiheitsstrafe grundsätzlich nur an Stelle der nicht beizutreibenden Geldstrafe treten darf, dass der Verurtheilte unter allen Umständen berechtigt ist, durch Zahlung der Geldstrafe die Freiheitsstrafe abzuwenden und dass wegen der Kosten und Auslagen lediglich die Vollstreckung in das Vermögen des Verurtheilten zulässig ist.

— **Ausschreibung und Vergebung der Kleinwohnungsbauten.** Veranlasst durch Klagen aus Kreisen der Bauhandwerker hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zur Erläuterung der neuerdings hierüber ergangenen Einzelerlasse die königlichen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass es nicht zweckmässig und daher zu vermeiden sei, die gesammte schlüsselfertige Herstellung eines Hauses einem Bieter zu übertragen, der nicht selbst Sachverständiger für solche Bauausführungen ist (Handwerksmeister, Architekt usw.). Ob die Arbeiten in ihrer Gesammtheit (schlüsselfertige Herstellung) einem Bausachverständigen oder ob sie getrennt an die einzelnen Handwerksmeister zu vergeben sind, werde wesentlich dadurch bedingt, ob es den Aufsichtsbeamten der Eisenbahnverwaltung möglich ist, an Ort und Stelle das pünktliche und zweckmässige Ineinandergreifen der verschiedenen Baugewerbe zu leiten. Ist dies letztere möglich, so sind die Handwerke einzeln zu betheiligen oder auch geeignetenfalls die Arbeiten mehrerer Handwerke vereinigt einem Handwerker zu übertragen. Ist die bahnseitige Leitung aller Arbeiten an Ort und Stelle nicht möglich oder sehr erschwert, so wird es in der Regel unvermeidlich sein, die gesammten Arbeiten an einen einzigen Sachverständigen für solche Bauten zu vergeben; nach Möglichkeit ist aber auch in diesem Falle darauf zu achten, ob er für die zutreffende Mitbetheiligung der einzelnen Handwerker an dem Preise der Arbeit hinreichende Gewähr bietet. Der Minister erklärt weiter, von einer ins einzelne gehenden Anordnung absehen zu müssen, zumal auch örtliche Gepflogenheiten der Bauhandwerker oft von Belang und zu beachten seien. Doch werde den königlichen Eisenbahndirektionen zur Pflicht gemacht, das berechtigte Interesse der Bauhandwerker ernst im Auge zu behalten.

— **Antritt der Fahrt auf Rückfahrkarten.** Einer kürzlich ergangenen Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zufolge tritt die besondere Bestimmung zu § 12 der Verkehrsordnung in den Staatsbahnpersonen- und Gepäcktarifen, Theil II der preussisch-hessischen Staatsbahnen, wonach mit Rückfahrkarten die Hinreise innerhalb der Geltungsdauer beliebig angetreten werden darf, am 1. Juni d. J. ausser Kraft. Sämmtliche Rückfahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs" berechtigen von diesem Zeitpunkte ab zum Antritt der Hinreise nur noch am Lösungstage und an dem hierauf folgenden Tage.

— **Umbau des Bahnhofes Homburg v. d. Höhe.** Die Ablehnung der für diesen Umbau von der Regierung beantragten und eingehend durch die Ansprüche des Verkehres und der Betriebssicherheit begründeten Forderung durch eine aus der konservativen und Centrumspartei gebildete Mehrheit (vergl. Nr. 31 S. 508 d. Ztg.) hat überall peinliches Aufsehen erregt. Für die dritte Berathung des Etats im Abgeordnetenhause hat nun die nationalliberale Partei die Wiederherstellung des in der zweiten Lesung verworfenen Etatspostens für den Umbau des Bahnhofes in Homburg beantragt. Ein zweiter Antrag der freisinnigen Partei will 1 000 000 ℳ. für Erdarbeiten und Grunderwerb zum Zwecke der Erweiterung des Homburger Bahnhofes bewilligen und zugleich an die Regierung die Aufforderung richten, den Kostenanschlag nochmals zu revidiren und im nächsten Jahre darüber zu berichten, ob Ermässigungen der auf 5 400 000 ℳ. veranschlagten Bausumme möglich seien.

Die Angelegenheit wird in der Presse lebhaft erörtert.

Wir beschränken uns darauf, nachstehend eine Aeusserung der „Nationalzeitung" wiederzugeben, die uns den Nagel auf den Kopf zu treffen scheint, wenn sie schreibt: „Als durchaus tendenziös wird der von dem Grafen Limburg-Stirum und seinen Freunden veranlasste Beschluss überall, wo man nicht an ihm betheiligt war, angesehen, und es kann auch nicht anders sein. Die Eisenbahnverwaltung hat eingehend und sachlich den Umbau aus Rücksichten der Betriebssicherheit begründet; sie hat erklärt, die Verantwortlichkeit für die Homburger Bahnhofszustände nicht weiter tragen zu können. Dem gegenüber können ein paar oberflächliche Berechnungen des Grafen Limburg-Stirum über den Verkehr in Homburg keinerlei Bedeutung beanspruchen. Die Verweigerung einer von der Regierung beantragten Eisenbahnanlage ist schon lange zur Seltenheit geworden; im allgemeinen ist das Verhältniss das umgekehrte: die Regierung kann nicht entfernt so viele Eisenbahnanlagen zugestehen, wie aus dem Abgeordnetenhause gefordert werden. Wenn unter solchen Umständen ein sorgfältig vorbereiteter, mit Rücksichten auf die Sicherheit des Betriebes motivirter Vorschlag der Verwaltung auf Grund einiger dilettantenhafter „Sentiments" verworfen wird, so ist das in hohem Grade auffallend, und es ist natürlich, dass man angesichts der Unzulänglichkeit der dafür vorgebrachten Gründe nach anderen Motiven forscht. Gegen wen immer der Beschluss sich richten mag — er erscheint unsachlich und tendenziös."

Inzwischen ist in dritter Lesung zwar der abgelehnte Posten nicht wieder hergestellt, aber doch ein Antrag angenommen, durch den der Regierung für die Erdarbeiten und den Grunderwerb beim Bau zunächst 1 000 000 ℳ. bewilligt werden.

— **Ueberfüllung der Wagen auf der Berliner Stadtbahn.** Wir haben vor einiger Zeit über den Ausgang des Prozesses berichtet, den der Justizrath Wagner gegen den Eisenbahnfiskus wegen Ueberfüllung der Wagenabtheile angestrengt hatte. Justizrath Wagner hatte ausser seiner Klage bei Gericht auch Beschwerde bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten erhoben. Auf diese Beschwerde ist jetzt, wie Berliner Tagesblätter übereinstimmend berichten, nachstehender Bescheid der Eisenbahndirektion Berlin ergangen: „Im Namen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erwidern wir Ihnen auf die an denselben gerichtete Eingabe vom 15. Januar d. J., indem wir Ihnen nochmals unser Bedauern über die erlittene Unbequemlichkeit aussprechen, ergebenst folgendes: Wir haben die Stationsvorstände von neuem angewiesen, mit Nachdruck darauf zu halten, dass den Anträgen der Fahrgäste, ein überfülltes Abtheil zu räumen, entsprochen und der Ueberfüllung der Wagenabtheile im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr nach Möglichkeit vorgebeugt wird. Ein wirksames Mittel, jede Ueberfüllung abzuwenden, wird sich nicht finden lassen, ohne dem Verkehr und dem Publikum unerwünschte Beschränkungen aufzuerlegen und den Betrieb in unzulässiger Weise zu hemmen."

— **Ostpreussische Südbahngesellschaft.** Die Aktionäre der Bahn werden zu der am 10. Mai in Königsberg i. Pr. stattfindenden ordentlichen Generalversammlung eingeladen. Zur Beschlussfassung steht auf der Tagesordnung u. a. die wahlweise Aenderung des Zinsfusses von 4 auf 3,5 % der in der vorjährigen Generalversammlung beschlossenen Anleihe von 2 000 000 ℳ. zur Begleichung von Bauausgaben der Vorjahre.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 8. bis 15. d. Mts.

in 7 Arbeitstagen 109 518 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 645 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 92 021 und auf den Arbeitstag 15 337 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 8. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 308 und im ganzen 17 497 Doppelwagen oder 19,0 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

In diesem Zeitabschnitt tritt seit Mitte vorigen Jahres zum ersten Male wieder eine Versandzunahme sowohl im ganzen als auch arbeitstäglich in die Erscheinung. Die Zunahme ist zwar noch gering, aber um so bemerkenswerther, als sie in eine Zeit fällt, in welcher der Bedarf an Hausbrandkohle erheblich zurückgeht. Möge die Versandvermehrung einen Aufschwung des gesammten wirthschaftlichen Lebens, besonders der Montanindustrie, bedeuten! Ein günstiges Anzeichen für eine Wendung zum Besseren dürfte auch in dem Umstande zu erblicken sein, dass der Bedarf an offenen Wagen für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts in der ersten Hälfte des April gegen das Vorjahr ebenfalls gestiegen ist.

Vom 1. bis 15. d. Mts. sind in 12½ Arbeitstagen 186 147 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 14 892 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 169 247 und auf den Arbeitstag 15 386 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 494 weniger und im ganzen 16 900 Doppelwagen oder 10,0 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 27 913 Doppelwagen gegen 24 859, in Oberschlesien 75 189 Doppelwagen gegen 59 988 und in den drei Bezirken zusammen 289 249 Doppelwagen gegen 254 094 und war demnach im Saarbezirk 3 054 Doppelwagen oder 12,3 %, in Oberschlesien 15 201 Doppelwagen oder 25,3 % und in den drei Bezirken zusammen 35 155 Doppelwagen oder 13,8 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. 26 396 und nach dem Dortmunder (Ems-) Hafen 101 Doppelwagen zu 10 t. — Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Zeit vom 1. bis 15. d. Mts. im Ruhrbezirk 38 710 gegen 33 835 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 4 875 Wagen gleich 14,4 % mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Wagenbestand der bayerischen Staatseisenbahnen.** Am Schlusse des Jahres 1901 waren gegenüber dem Jahre 1900 im Bereiche der genannten Staatsbahnverwaltung an Wagen vorhanden: a) für die vollspurigen Strecken: 4 578 Personenwagen (gegenüber dem Jahre 1900 + 222), 364 (+ 13) Postwagen, 1 013 (+ 35) Gepäckwagen, 10 392 (+ 204) bedeckte Güterwagen, 8 862 (+ 81) offene Güterwagen, 2 593 (+ 295) Langholzwagen, 1 215 (+ 275) Schienen- und Plattformwagen, 78 (—1) Viehwagen, 2 610 (+ 172) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Torf-, Theer-, Säure- usw. Transportwagen, Transportöre und Tarirwagen, endlich 919 (+ 12) Privatwagen zum Bier-, Holz-, Spielwaaren-, Geflügel-, Kolonialwaaren-, Fäkalien- usw. Transport, zusammen 32 624 (+ 1 308); b) für die schmalspurige Strecke: 8 Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 10 (+ 5) bedeckte Güterwagen, 20 (+ 8) offene Güterwagen und 48 Transportöre, zusammen 90 (+ 13). Der Gesammtzuwachs an Wagen gegenüber dem Vorjahre beträgt demnach 1 321 Stück.

— **Maassnahmen zur Vermeidung der Entlassung von Werkstättenarbeitern.** Die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat sich nach Anhörung eines aus Arbeitern gebildeten Ausschusses zu der Anordnung veranlasst gesehen, dass wegen Mangels an Arbeit für die Staatsbahnwerkstätten bis auf weiteres an jedem Sonnabend Nachmittag die Werkstätten geschlossen bleiben sollen. Durch diese vorläufige Maassnahme hofft man Arbeiterentlassungen zu vermeiden.

— **Zur Frage der Personentarifreform in Württemberg.** Auf die von der Tarifkommission der württembergischen Abgeordnetenkammer an die Eisenbahnverwaltung gerichteten Fragen wegen der muthmaasslichen Ausgabensteigerung bei einer infolge der Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife zu erwartenden Verkehrsvermehrung ist, wie der „Württembergische Staatsanzeiger“ mittheilt, die auf umfangreiche Berechnungen gestützte Antwort der Generaldirektion eingegangen. Nach den Aufstellungen der Generaldirektion wäre bei Annahme einer Verkehrssteigerung von 7 500 000 Personen im Jahre, die die Kommission ihrer Anfrage zu Grunde legte, mit einer jährlichen Mehrausgabe von rund 2 000 000 ℳ. zu rechnen. Es wäre nämlich für Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich ein einmaliger Aufwand von 14 000 000 ℳ., der einen jährlichen Verzinsungsaufwand von 500 000 ℳ. gäbe. Hierzu kämen noch die laufenden Betriebsausgaben, die auf 1 500 000 ℳ. zu berechnen sind, so dass die jährliche Gesammtmehrausgabe sich auf 2 000 000 ℳ. belaufen würde. Die weitere Frage der Kommission, wie viele Reisende bei der etwa zu erwartenden Verkehrssteigerung in den schon jetzt laufenden Zügen noch befördert werden könnten, beantwortete die Generaldirektion dahin, dass sich eine solche Zahl nicht einmal annähernd bestimmen lasse, da alle Anhaltspunkte dafür fehlen, wie der Zugang auf den einzelnen Strecken stattfinden würde; eine gleichmässige Vertheilung werde niemals eintreten und könne daher auch nicht in Betracht gezogen werden. Im allgemeinen werde anzunehmen sein, dass der Zuwachs auf den verkehrsreicheren Strecken ein stärkerer sein und die Einlegung neuer Züge erforderlich machen werde, während bei Strecken mit schwächerem Verkehr ein nennenswerther Zuwachs nicht eintreten werde.

Eine weitere Frage der Kommission betraf das Verhältniss der Kosten des Schnellzuges zu denjenigen des Personenzuges. Den sehr umfangreichen Ausführungen der Generaldirektion sind folgende Zahlen zu entnehmen: Die Kosten eines bewegten Sitzplatzes in den drei Klassen verhalten sich in beiden Zuggattungen wie 2,09 : 1,48 : 1. Die Kosten eines bewegten Sitzplatzes betragen für 1 km in der I. Klasse Schnellzug 2,17 ₰, Personenzug 1,70 ₰, II. Klasse Schnellzug 1,54 ₰, Personenzug 1,21 ₰, III. Klasse Schnellzug 1,04 ₰, Personenzug 0,82 ₰. Die Kosten einer beförderten Person oder die Kosten für das Personenkilometer betragen in der I. Klasse Schnellzug 25,2 ₰, Personenzug 42,6 ₰, in der II. Klasse Schnellzug 5,96 ₰, Personenzug 11,1 ₰, in der III. Klasse Schnellzug 2,95 ₰, Personenzug 2,90 ₰. Die Einnahmen auf das Personenkilometer betragen in der

I. Klasse	Schnellzug	8,19 ₰,	Personenzug	7,57 ₰,
II. „	„	5,24 „	„	3,95 „
III. „	„	3,61 „	„	2,31 „

Die Kosten für das Zugkilometer sind bei Schnellzügen und bei Güterzügen im allgemeinen höher als bei Personenzügen. Die Ersparniss bei Schnellzügen durch selteneres Anhalten der Züge und durch die Verwendung von Wagen, Maschinen und Personal während der durch die raschere Fahrt ersparten Zeit kann zu 35 % der Kosten eines Personenzuges angenommen werden, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Schnellzugbetriebsmittel und das Schnellzugpersonal in der gewonnenen Zeit betriebstechnisch gleichermaassen ausgenutzt werden können, wie diejenigen der Personenzüge. Den Berechnungen der Generaldirektion sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1899 zu Grunde gelegt.

— **Freie Arztwahl.** Infolge eines Streites, der zwischen der württembergischen Eisenbahn-Betriebskrankenkasse und dem Verein der Cannstatter Aerzte wegen Einführung der freien Arztwahl für die Arbeiter der Wagenwerkstätte in Cannstatt vor einiger Zeit ausgebrochen ist, hat der Ausschuss des ärztlichen Landesvereins das Ministerium des Innern um seine Vermittelung in dieser Angelegenheit ersucht. Das Ministerium des Innern hat darauf unter Hervorhebung der Nachtheile, welche sich aus dem Versuch einer staatlichen Krankenkasse, zu dem System fest angestellter Kassenärzte zurückzukehren, für die weitere Entwickelung des von ihm befürworteten Systems der freien Arztwahl ergeben können, das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten angegangen, eine Einwirkung auf die Organe der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse im Sinne der Wiederaufnahme der freien Arztwahl in Erwägung zu ziehen. Das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten hat hierauf erklärt, dass die Verwaltung der Staatsbahnen der Einführung der freien Arztwahl bei der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse trotz finanzieller Bedenken nicht entgegentreten wolle, falls die in diesem Monat stattfindende Generalversammlung der Krankenkasse einen Beschluss in diesem Sinne fassen werde.

— **Aeusserungen des Staatsministers v. Brauer in der badischen Kammer.** Bei der Berathung des Eisenbahnetats äusserte Herr v. Brauer über die finanzielle Lage der badischen Staatsbahnen folgendes: Der Reinertrag genüge gerade noch für die Verzinsung, wobei man nicht an eine Tilgung denken könne oder gar an eine Verwendung im Baubudget. Der Hauptgrund liege weniger in der Stockung der Einnahmen, als in der Zunahme der Ausgaben, so dass der Betriebskoeffizient auf 80 % gestiegen sei. Eine erhebliche Steigerung der Eisenbahnschuld, die jetzt schon über 350 000 000 Mark betrage, gefährde unter Umständen auch die Selbständigkeit der Bahnen. Aus diesen Gründen halte die Regierung eine weitere Verbilligung der Tarife vorerst nicht für geboten, wobei er noch bemerken möchte, dass die bestehenden Personentarife nahe bei den Grenzen des Möglichen angelangt seien. Er müsse auch den Vorwurf des Stillstandes im deutschen Eisenbahnwesen zurückweisen. Thatsächlich marschire Deutschland im allgemeinen an der Spitze des festländischen Eisenbahnwesens. — Auch über die Eisenbahngemeinschaften äusserte sich der Minister und führte in Bezug hierauf folgendes aus: Die preus-

sische Regierung sei weder gewillt noch in der Lage, die badische Eisenbahnselbständigkeit anzutasten. Was in zehn oder zwanzig Jahren geschehen werde, könne er nicht voraussagen, aber er glaube, der preussisch-hessische Gemeinschaftsvertrag werde nicht vorbildlich sein für grössere Bahnverwaltungen.

— **Beraubung von Waarensendungen nach England.** Der deutsche Tabakverein hat sich erneut mit den Klagen befasst, die ihm aus den Kreisen seiner Mitglieder über die Beraubung von Bahnsendungen zugegangen sind. Um weiteres Beweismaterial hierfür aus anderen Industriezweigen zu gewinnen, wandte sich der Verein auch an die Handelskammern mit der Bitte, die betreffende Angelegenheit aufmerksam verfolgen zu wollen. Die Handelskammern sind dem Ersuchen gern nachgekommen, konnten aber, wie der „Hamb. Korresp." mittheilt, nur feststellen, dass zu Klagen über die Beraubung von Waarensendungen auf deutschen Bahnen im allgemeinen ein Anlass nicht vorlag. Dagegen sind die Klagen über die Beraubungen von Waarensendungen nach England ausserordentlich häufig. Der Handelskammer in Offenbach, die ihre früheren leider erfolglosen Bemühungen in dieser Angelegenheit im letzten Jahre wieder aufnahm, konnte von der Solinger Handelskammer eine Menge Beweismaterial, das ihr von einer Anzahl an der Ausfuhr nach England betheiligter Firmen zur Verfügung gestellt war, überwiesen werden. Hoffentlich gelingt es bald, diesem Missstand ein Ende zu machen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde ab 16. d. Mts. der Eisenbahnassessor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Würzburg, Ernst Zeis, nach Aschaffenburg und der Eisenbahnassessor Georg Schwarz bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg zur Generaldirektion berufen.

Oesterreich.

— **Fahren in Raumabstand.** Nach einem Erlasse des Eisenbahnministeriums liefern die Berichte der Bahnverwaltungen über den Stand der Einführung des Fahrens in Raumabstand in ihrer Gesammtheit ein erfreuliches Bild des Fortschrittes, welcher in der Anwendung dieses Systems sowie in der Herstellung der hierzu nothwendigen besonderen Einrichtungen bereits erzielt worden ist, und bringen die Bereitwilligkeit, die auf einzelnen Linien noch erforderlichen Arbeiten baldthunlichst bewirken zu wollen, in dankenswerther Weise zum Ausdrucke. Die in ganz vereinzelten Fällen hinsichtlich der Einhaltung des voraussichtlichen Termines (1. April 1904) geäusserten Bedenken vereinigen sich in dem Hinweise darauf, dass die Ausführung der zweckdienlichen baulichen Herstellungen einen über diesen Termin hinausreichenden Zeitraum in Anspruch nehmen dürfte. Diese Bedenken erscheinen nach Anschauung des Eisenbahnministeriums nicht nur durch den Umfang der im Bereiche der betreffenden Verwaltungen selbst schon bestehenden gegenständlichen Vorsorgen, sondern auch durch die Erfahrungen widerlegt, welche gelegentlich der gleichzeitigen Einführung des Fahrens in Raumabstand auf dem gesammten Netze der österreichischen Staatsbahnen gesammelt worden sind, weshalb eine Hinausschiebung des ursprünglich ins Auge gefassten Termines nicht geboten wäre. Demnach hat das Eisenbahnministerium verfügt, dass vom 1. April 1904 angefangen die Abfertigung der in gleicher Richtung verkehrenden Züge auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen — Zahnradbahnen ausgenommen — auch rücksichtlich des Civilverkehres nur nach dem Systeme des Fahrens in Raumabstand erfolgen darf.

— **Die Vergebung der Bauarbeiten am Karawankentunnel.** Die Entscheidung über die Ausschreibung der Arbeiten für den Bau des Karawankentunnels ist bereits erfolgt. Der Bau wurde der Firma E. Gross & Co. übertragen. Die Ausschreibung für den Karawankentunnel hat einen besseren Verlauf genommen, als jene für den Wocheiner Tunnel, indem sich einerseits mehr Bewerber einstellten und die Angebote gleichmässiger und billiger waren. Auf Grund der von der Eisenbahnbaudirektion angestellten eingehenden Berechnung war das Angebot der Bauunternehmung E. Gross & Co. für beide Tunnelhälften, nämlich den südlichen und nördlichen Tunnel, das billigste, so dass dieser Firma der Bau des Karawankentunnels übertragen wurde, und zwar auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmaass. Es ist nunmehr anzunehmen, dass in kürzester Zeit der Bau des Karawankentunnels in Angriff genommen und derart gefördert werden wird, dass die Vollendung dieses Werkes bis zum gesetzlichen Termine, d. i. Oktober 1905, möglich sein wird. Ein grosser Theil der Vorarbeiten für die rasche und zweckmässige Durchführung des Baues ist bereits von der Eisenbahnbaudirektion getroffen worden. Von den vier durch das Gesetz vom 6. Juni 1901 sichergestellten Tunnelbauten nimmt der Karawankentunnel hinsichtlich seiner Länge den zweiten Platz ein. Der längste der Gebirgsdurchbrüche ist jener am Tauern mit 8 470 m, der zweitlängste der Karawankentunnel mit 7 900 m, der drittlängste der Wocheiner Tunnel mit 6 740 m und der letzte der Bosrucktunnel der Pyhrnbahn mit 4 740 m.

— **Eisenbahntarife bei Bahnsteigungen.** In Beantwortung einer Interpellation, betreffend die beabsichtigte Erhöhung der Personen- und Frachttarife für die grössere Steigungen aufweisenden Staatsbahnstrecken, theilte der Eisenbahnminister dem Abgeordnetenhause mit, dass schon seit Jahren den bei grösseren Steigungen sich ergebenden Betriebserschwernissen in der Regel dadurch Rechnung getragen werde, dass die thatsächliche Länge jener Theilstrecken, welche Steigungen von 15 ‰ und darüber aufweisen, für Zwecke der Berechnung der Fahrpreise um 50 % erhöht wird. Von dieser Regel sei jedoch rücksichtlich einzelner Bahnlinien nach Maassgabe der obwaltenden besonderen Verhältnisse dadurch abgewichen worden, dass der fragliche Zuschlag bei Aufstellung des betreffenden Kilometerzeigers nicht zur Einrechnung gelangt sei. Eine Aenderung in den bezüglichen Verhältnissen sei derzeit seitens des Eisenbahnministeriums nicht in Aussicht genommen.

— **Kohlenhandel der Stationsvorstände.** Infolge einer im Abgeordnetenhause gestellten Interpellation wegen des Betriebes des Kohlenhandels durch Stationsvorstände theilte der Eisenbahnminister mit, dass schon zu Ende des Jahres 1893 die Generaldirektion der Staatsbahnen den ihr unterstehenden Bediensteten den Handel mit Kohlen grundsätzlich untersagt habe. Es seien sonach seither neue Bewilligungen zum Kohlenverkauf nicht mehr ertheilt und auch die zu jener Zeit bestehenden Bewilligungen allmählich dadurch verringert worden, dass sie bei einem Wechsel in der Person des Vorstandes der betheiligten Station unbedingt zurückgezogen wurden. Thatsächlich sei hierdurch die sich von Jahr zu Jahr mindernde Zahl der noch zum Verkaufe von Brennstoff ermächtigten Bediensteten derzeit verschwindend klein geworden und belaufe sich in dem Bereiche der Staatsbahndirektion in Prag nur noch auf zehn Vorstände, von welchen nur einem einzigen auch der Verkauf von Baumaterialien zusteht. Anlangend den Ein- und Verkauf von Lebensmitteln sei nach den bestehenden Vorschriften den Staatseisenbahnbediensteten — gleichwie denjenigen der übrigen Eisenbahnverwaltungen — gestattet, solche für ihren Hausbedarf zu Regiefrachtsätzen zu beschaffen. Ein Missbrauch dieser Begünstigung durch Weiterverkauf solcher Art beschaffter Waaren sei jedoch strengstens untersagt und werde unnachsichtlich bestraft.

— **Kohlenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Um die Mitte des nächsten Monates wird der Kohlenbedarf der Staatsbahnen für das Jahr 1903 zur Ausschreibung gelangen. Für die Ueberreichung der auf Grund einer unbeschränkten Lieferungsausschreibung zu stellenden Angebote wird, wie alljährlich, eine Frist bis Mitte Juni festgesetzt werden und die Entscheidung über den Zuschlag voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Monats Juli erfolgen. Die Gesammtmenge, welche zur Vergebung gelangt, beläuft sich auf rund 2 000 000 t im Werthe von etwa 20 000 000 Kr. Das Ergebniss der Ausschreibung ist deshalb von besonderem Interesse, weil sich die Absatz- und Preisverhältnisse der Kohle nicht nur in Oesterreich, sondern auch in Deutschland seit dem Vorjahre geändert haben und infolge dessen günstigere Preise zu gewärtigen sind. Bisher ist der Kohlenbedarf der Staatsbahnen bis auf einen verschwindend kleinen Bruchtheil immer durch die inländischen Werke gedeckt worden.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat bekanntlich gegen die an die Gesellschaft ergangene Verfügung des Eisenbahnministeriums, die Legung des zweiten Gleises auf mehreren Theilstrecken des garantirten Netzes ohne Inanspruchnahme der Staatsgarantie durchzuführen, bei dem Verwaltungsgerichtshofe die Beschwerde überreicht. Kurz danach hat die Verwaltung dem Eisenbahnministerium in Beantwortung der beiden der Gesellschaft in Angelegenheit der Legung des zweiten Gleises auf mehreren Theilstrecken des garantirten und des Ergänzungsnetzes zugekommenen Erlasse eine Eingabe unterbreitet, in welcher zunächst unter Hinweis darauf, dass die Verwaltung nicht in der Lage sei, in der ihr gegebenen Frist — bis 30. Juni d. J. — die Pläne für die Gleislegungen auf den beiden Netzen fertigzustellen, um eine angemessene Verlängerung dieser Frist gebeten, des weiteren die Frage der Kostendeckung für die Planverfassung hinsichtlich des garantirten Netzes sowie jene bezüglich der noch zulässigen Ausgabe von neuen Prioritäten für das Ergänzungsnetz aufgeworfen wird. In den jüngsten Tagen sind nun der Verwaltung der Nordwest-

bahn in Erledigung der vorerwähnten Eingabe zwei Erlasse, von denen sich der eine auf das garantirte, der andere auf das Ergänzungsnetz bezieht, zugegangen, in welchen zunächst der Gesellschaft die Frist zur Vorlage der Projekte bis Mitte Oktober — als äusserster Termin — verlängert wird, der wohl um so leichter eingehalten werden könne, als, wie verlautet, mit den Planarbeiten bereits begonnen worden ist. Es wird ferner eine Weisung bezüglich der vorläufigen Aufbringung und Kontirung der übrigens nicht sehr erheblichen Kosten der Planverfassung für das garantirte Netz ertheilt und schliesslich festgestellt, dass die auf Grund der derzeitigen Konzessionsbestimmungen sich ergebende Höchstsumme der noch zulässigen Prioritätenausgabe bei dem Ergänzungsnetze sich auf 22 000 000 Kr. beziffert.

— **Die Bilanz der österreichischen Nordwestbahn.** Die Ergebnisse des Jahres 1901 stellen sich rücksichtlich der garantirten Linie im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

Einnahmen:	1901 Kronen	gegen 1900 Kronen
Betriebseinnahmen der garantirten Linien	25 138 541	+ 152 698
ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	16 937 136	+ 1 377 151
Reinertrag der garantirten Linien	8 201 404	— 1 224 453
Garantiezuschuss der Staatsverwaltung	991 492	+ 991 492
sonstige Einnahmen	113 590	— 97 372
Summe der Einnahmen	9 306 487	— 330 333
Ausgaben:		
Prioritätendienst	6 228 680	— 3 384
Hälfte des Betriebsertrages, der wegen der Staatsgarantie an die Staatverwaltung zurück zu vergüten ist	—	— 122 470
Summe der Ausgaben	6 228 680	— 125 854
Ueberschuss	3 077 807	— 204 479
Antheil der Stammaktien an dem Erträgnisse des Ergänzungsnetzes	157 509	— 682 768
Vortrag vom Vorjahre	346 802	— 17 435
zusammen	3 582 119	— 904 683
Dividende der Stammaktien je 19 Kr.	3 420 000	— 720 000
Vortrag auf neue Rechnung	162 119	— 184 683

Der Ausfall in den Erträgnissen wurde ausschliesslich herbeigeführt durch die Steigerung der Ausgaben, während die Betriebseinnahmen auf Grund der endgültigen Abrechnung keinen Ausfall, sondern eine Vermehrung um 152 000 Kr. erfahren haben. Die Mehreinnahme wurde aber durch die erhebliche Steigerung der Ausgaben vollständig aufgezehrt. Die Ausgaben stellen sich auf 16 900 000 Kr. und nehmen 67 % der Einnahmen in Anspruch. In dieser Ausgabenziffer sind die ausserordentlichen Aufwendungen von rund 900 000 Kr. für die Erneuerung des Oberbaues in jenem Betrage, welcher das garantirte Netz betrifft, inbegriffen. Wie bei allen Bahnen, haben auch bei der Nordwestbahn die persönlichen Ausgaben gleichfalls eine erhebliche Zunahme erfahren. Der Betriebsüberschuss beträgt 8 200 000 Kr. und bleibt um 1 200 000 Kr. hinter dem Vorjahre zurück. Da dieses Erträgniss nach den Aufstellungen der Gesellschaft geringer ist als der vom Staate garantirte Reinertrag, wird ein Staatsgarantiezuschuss von 991 000 Kr. in Anspruch genommen, während im vorigen Jahre an die Staatsverwaltung eine Summe von 122 000 Kr. zurückerstattet wurde. Das Erforderniss für den Prioritätendienst blieb ziemlich unverändert mit 6 220 000 Kr. Insgesammt lieferte das garantirte Netz unter Zurechnung des Garantiezuschusses des Staates einen Ueberschuss von 3 070 000 Kr., welcher um 204 000 Kr. hinter dem Vorjahre zurückbleibt. Dazu kommt der Antheil aus dem Erträgnisse der Elbethalbahn, welcher diesmal nur 157 509 Kr. beträgt und um 682 768 Kr. geringer ist als im Vorjahre, wo aus dem Erträgnisse des B-Netzes an die A-Aktionäre 814 277 Kr. überwiesen wurden. Die Dividende für die Aktien des garantirten Netzes soll mit 19 Kr. (gegen 23 Kr. im Vorjahre) bemessen werden.

Die Ergebnisse der Elbethalbahn stellen sich wie folgt:

Einnahmen:	1901 Kronen	gegen 1900 Kronen
Betriebseinnahmen des Ergänzungsnetzes	15 898 417	— 810 963
ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	8 978 369	+ 649 658
Reinertrag des Ergänzungsnetzes	6 920 048	— 1 460 621
Ausgaben:		
Prioritätendienst	3 443 408	— 4 314
anderweitige Ausgaben	258 919	+ 45 624
Summe der Ausgaben	3 702 328	+ 41 309
Ueberschuss	3 217 719	— 1 501 931
Hiervon ab: Aktientilgung, fünfprozentige Dividende, Reservefonds und Tantième	2 937 702	— 288 121
bleibt Ueberschussrest	280 016	— 1 213 810
Hiervon entfallen für die Aktien Lit. B	122 507	— 531 042
hierzu Vortrag vom Vorjahre	100 904	— 46 450
zusammen	223 411	— 577 492
Superdividende für die Aktie und den Genussschein 1 Kr.	140 000	— 560 000
Vortrag auf neue Rechnung	83 411	— 17 492

Während bei der garantirten Linie eine höhere Einnahme als im Vorjahre sich ergab, sind die Einnahmen der Elbethalbahn um 810 963 Kr. hinter dem Vorjahre zurückgeblieben. Die Ausgaben der genannten Bahn, welche gegen das Vorjahr um 650 000 Kr. stiegen, betragen 8 980 000 Kr., das sind 56,2 % der Einnahmen, die sich auf 15 890 000 Kr. beziffern. Der Reinertrag beläuft sich auf 6 920 000 Kr. und ist infolge des Rückganges der Einnahmen sowie der Steigerung der Ausgaben um 1 460 000 Kr. kleiner als im Vorjahre.

Die Gesammtdividende für die Aktien des Ergänzungsnetzes beträgt 21 Kr. (gegen 25 Kr. im Vorjahre). Die Dividende der Nordwestbahn für das Jahr 1901 ist die niedrigste seit dem Jahre 1892.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Generalausstand in Belgien und die Eisenbahnangestellten.** Es ist von sehr grosser und erfreulicher Bedeutung, dass bei dem Aufruhr und dem wohl die Hälfte der gesammten belgischen Arbeiterschaft umfassenden — inzwischen beendeten — Ausstand, der zur Erlangung des allgemeinen Stimmrechts ins Werk gesetzt ist, die Eisenbahnarbeiter nicht mitgethan haben. Wohl verkündete in der Kammer einer der Sozialistenführer, man habe zu den 300 000 Ausständigen noch 100 000 Eisenbahnarbeiter „in Reserve“, vernünftigerweise hatte aber diese angebliche Reserve keine Lust, in den Kampf einzutreten, und das spricht immerhin, zumal bei der in Belgien herrschenden hochgradigen Erregung und Verhetzung, dafür, dass die belgischen Eisenbahnangestellten sich nicht in so schlechten Verhältnissen befinden, wie es dort in der Oeffentlichkeit vielfach geschildert wird. Schon nach Ausbruch der Unruhen gelangten in der Kammer neuerdings auf die Lage der Eisenbahnarbeiter und -Angestellten bezügliche schwere Klagen wegen schlechter Löhne und Behandlung, Willkür bei Anstellung und Beförderung usw. zur Sprache. Eisenbahnminister Liebaert erklärte dagegen, dass die Arbeiter in seiner Verwaltung recht zufrieden seien. Er führte als Beweise an, dass das ihnen gewährte Vorrecht, je einen ihrer Söhne, der anderen Bewerbern vorgeht, in den Eisenbahndienst eintreten zu lassen, sehr geschätzt und überall benutzt werde. Die Behauptung, dass die Arbeiter in der Privatindustrie höhere Löhne bezögen als bei den belgischen Staatsbahnen, wies der Minister als ganz unrichtig zurück; im Gegentheil seien die Löhne der Eisenbahnarbeiter höher als in der Privatindustrie. Industriearbeiter warteten monatelang, um in den Staatsdienst einzutreten, was doch wohl beweise, dass sie sich dort wohler befinden. Uebrigens hielten, wie wir weiter bemerken, bezeichnenderweise die Hauptführer der Sozialisten in der Kammer es nicht für angebracht, sich an diesen Erörterungen betreffs der „Eisenbahner“ zu betheiligen. Ebensowenig waren sie einer Einladung des Verbandes der pensionirten Eisenbahnbediensteten gefolgt, welche dieser Tage eine Versammlung zur Aufstellung ihrer Beschwerden und Wünsche abhielten.

— **Das bernische Eisenbahngesetz und die Lötschbergbahn.** Der Grosse Rath des Kantons Bern, des bedeutendsten der Eidgenossenschaft, hat an das berner Volk eine eingehende Botschaft betreffs der bernischen Eisenbahnpolitik und des neuen kantonalen Eisenbahngesetzes erlassen. Dieser Gesetzentwurf bezweckt: „1. eine intensivere staatliche Aufsicht und Kontrole über den Bahnbau; 2. die Ermöglichung einer kräftigen Mitwirkung der Staatsbehörden beim Betrieb der mit Staatsbetheiligung gebauten Linien und Unterstützung allfällig in Noth gerathender Unternehmungen; 3. eine wirksame Unterstützung der Lötschbergbahn und einiger seit 1897 neu aufgetauchter Eisenbahnprojekte.“ Von den im Volksbeschluss von 1897 enthaltenen Linien sind 10 in das neue Gesetz — über welche das berner Volk am 4. Mai abstimmen soll — aufgenommen, 16 sind neu hinzugekommen. „Im Vordergrund aller dieser Linien steht“, so sagt

die Botschaft, „die Lötschbergbahn, Frutigen-Brig. Das allgemeine Vorprojekt für sie ist aufgestellt. Die Baulänge beträgt 59,5 km, davon im Kanton Bern 28,5 km. Die Anlagekosten sind auf 70 000 000 Fr. veranschlagt. Als Staatsbetheiligung des Kantons Bern sind 25 % der gesammten Anlagekosten, höchstens 17 500 000 Fr. angenommen, womit die Finanzirung des Unternehmens möglich sein soll. Dieser Bahn kommt für unsern Kanton die gleiche Bedeutung zu wie der Gotthardbahn für die nördliche und östliche Hälfte der Schweiz. Sie ist ihrer Lage nach bestimmt, den grossen Durchgangsverkehr in der Richtung Basel-Biel und Neuenburg und weiterhin über Bern und Thun nach dem Simplon und Italien zu vermitteln. Sie wird mit ihren Fortsetzungen nach Norden die grosse Verkehrsader mitten durch den Kanton in dessen Längsrichtung bilden und den anschliessenden Bahnen wie dem Lande selbst neuen Verkehr zuführen. Dem Kanton Bern erwächst ohne sie auf die Dauer unzweifelhaft grosser Nachtheil, indem sonst der internationale Verkehr andere Wege nimmt.“ Die im Gesetz vorgesehenen Eisenbahnlinien haben, wenn sie alle verwirklicht werden, zusammen eine Länge von etwa 433 km und benöthigen ein Anlagekapital von 123 600 000 Fr. Davon entfallen 25 % auf die Lötschbergbahn mit 17 500 000 Fr. und etwa 40 % auf die übrigen Linien mit rund 21 000 000 Fr., somit zusammen 38 500 000 Fr. auf die Aktienbetheiligung des Staats. Die Botschaft führt mit Zahlennachweisen und Rückblicken auf die Vergangenheit aus, wie die Finanzen des Kantons Bern wohl imstande seien, diese Beiträge zu leisten. Für die Lötschbergbahn besonders werde der Kanton noch einige Jahre Zeit haben, sich finanziell zu kräftigen. Es ist bemerkenswerth, wie in der Schweiz gleichzeitig mit dem Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund und vielleicht mit infolge davon auch die staatliche Bethätigung der Kantone im Eisenbahnwesen einen neuen Antrieb erhalten hat.

— **Eisenbahnprojekt Warschau-Kalisch.** „Die Nachricht, dass die neu zu bauende Bahn von Warschau nur bis Kalisch geführt werden wird, soll, wie von hier berichtet wird, die preussische Regierung sehr beunruhigen. Nach den hiesigen Nachrichten sollen bereits neue Projekte vorgestellt und Verhandlungen angeknüpft worden sein mit den hiesigen Vertretern des Bahnbaues, damit die Bahnlinie bis zur preussischen Grenze geführt werde.“

So lautet wörtlich die neueste Nachricht, die die „St. Petersburger Zeitung“ ihren Lesern bringt.

Uns sind die Verhandlungen, die über den wichtigen Gegenstand geführt werden, allerdings nicht bekannt, aber gänzlich unerfindlich ist uns der Grund, der „die preussische Regierung sehr beunruhigen“ sollte; uns scheint vielmehr, dass keine Partei ruhiger abwarten kann, bis die wohl erwogenen Wünsche über die Anlage der Grenzbahnhöfe — denn um diese handelt es sich — Berücksichtigung finden, als die angeblich „sehr beunruhigte preussische Regierung“.

Wenn man sich die Frage vorlegt, wie denn die Interessen an dem Bahnbau vertheilt sind, so muss man zunächst natürlich anerkennen, dass sowohl hüben wie drüben eine möglichst glatte Abwickelung des Grenzverkehres ganz ausserordentlich erwünscht ist. Es fragt sich nun, wie diese glatte Abwickelung am besten erreicht werden kann. Soweit aus der russischen Presse einerseits und aus den gelegentlichen Andeutungen der deutschen Presse andererseits entnommen werden kann, glaubt man in Russland das Ziel am ehesten zu erreichen, wenn man Kalisch als Punkt wählt, wo diese Abwickelung des beiderseitigen Grenzverkehres stattfinden soll.

Sehr begreiflich, wenn Russland das will, aber absonderlich scheint doch das Verlangen zu sein. Etwa 7 km von der Landesgrenze entfernt, also ganz ausserhalb des Einflussbereiches der preussischen Interessenten, soll der Uebergangsverkehr abgewickelt werden?!

Das wäre doch ein Versuch, der zuvor noch nirgends mit Erfolg gemacht worden und dessen Gelingen im Interesse der beiden an der Grenze sich berührenden Bahnen und Handelsbeziehungen kaum denkbar ist.

Man fragt sich auch, warum will die russische Regierung eine derartige Lösung der Frage? Wir haben schon in der Nr. 20 S. 331 d. Ztg. darauf hingewiesen, dass eine Lösung der schwebenden Frage eigentlich leicht sein sollte, denn der Grenzübergang bei Eydtkuhnen und Wirballen weise doch zweifellos den richtigen Weg. Seit rund 50 Jahren bewegt sich dort ein grosser Verkehr in beiden Richtungen, und die Erfahrung hat gelehrt, dass durch diese Verkehrseinrichtungen allen gerechten Ansprüchen vollständig genügt wird.

Sollte die Nachricht wirklich zutreffend sein, dass russischerseits der Bau der Warschau - Kalischer Bahn nur bis zu letztgenanntem Orte geführt wird, so möchten wir glauben, dass damit die russischen Interessenten viel schwerer getroffen werden würden, als die deutschen. Der Grund hierfür scheint recht einfach zu sein. Die russischen Ausfuhrartikel sind fast ausschliesslich Massengüter; solange nun die Bahn in Kalisch ihren Endpunkt hat, kann selbstredend von einer Benutzung der Bahn durch Massengüter keine Rede sein. Theils würde hierzu die physische Kraft fehlen, die Massengüter mit Landfuhrwerk bis zum nächsten deutschen Bahnhofe zu bringen, theils wären die Kosten für einen derartigen Transport so hoch, dass die Güter ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren müssten. Die Bahn wäre also von der stolzen Höhe einer direkten Verkehrsstrasse zu einer bescheidenen Lokalbahn herabgesunken. Zu dem Zwecke ist die Bahn aber offenbar von Russland nicht gebaut worden, vielmehr sollte sie russischen Erzeugnissen den Zugang zu deutschen Märkten erleichtern, abgesehen natürlich von ihrer militärischen Bedeutung.

Anders scheinen die Verhältnisse auf deutscher Seite zu liegen. Die Eisenbahnverbindung bis zur Grenze ist schon vorhanden und wird für den Absatz der industriellen Erzeugnisse nur noch besser ausgenutzt werden können, denn die kurze Strecke von 7 km bis Kalisch kann von werthvollen Industrieartikeln verhältnissmässig leicht überwunden werden. Danach würde auf deutscher Seite auch schon jetzt ein nicht unerheblicher Vortheil dem Verkehre erwachsen, denn der ausserordentlich wichtige Markt von Lodz wäre der Industrie Deutschlands wesentlich leichter und voraussichtlich auch billiger erreichbar. Alles übrige hat aber keine grosse Eile.

Wenn man sich die Sachlage so vergegenwärtigt, so darf man wohl annehmen, dass auf russischer Seite das weitaus grössere Interesse an der Herstellung eines Anschlusses an die schon bestehenden deutschen Bahnen liegt, und deshalb ist wohl auch die Annahme nicht unberechtigt, dass die Verfügung, wie sie die „St. Petersburger Zeitung“ mittheilt, entweder überhaupt nicht erlassen worden ist, oder dass sie dem Drängen der russischen Interessenten sehr bald weichen wird, denn die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft wird eine Lösung der Frage in dem für ihr Unternehmen denkbar ungünstigsten Sinne nicht lange ertragen können. Die ganze Anlage der Bahn mit der russischen Normalspurweite von Warschau bis Skalmierzyce hat eben die Aufgabe, die Güter aus dem weiten Hinterlande ohne Umladung bis an die Reichsgrenze zu bringen. Weil das so ausserordentlich wichtig im Interesse der russischen Produzenten ist, hat man auch nicht davor zurückgeschreckt, der 1,435 m-spurigen Eisenbahnlinie von Warschau nach Lodz eine direkte Wettbewerbsbahn zu erbauen.

Alles — das Baukapital der Neubaustrecke und die sichere Verkehrseinbusse auf der bestehenden, durchaus leistungsfähigen Bahn Warschau-Lodz — soll nutzlos geopfert werden, um Kalisch die Bedienung des Grenzverkehres zu sichern!

So wenig berechtigte Forderungen können nicht lange aufrecht erhalten werden.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn in Britisch-Borneo.** Vor einigen Tagen ist die erste Eisenbahn in Britisch - Borneo fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Die bisher eröffnete Strecke misst etwa 95 km und bildet den grössten Theil der geplanten, auf eine Länge von etwa 175 km berechneten Bahn, die nach ihrer Fertigstellung das englische Gebiet durchqueren und an der Ostküste der Kolonie münden soll. Die neu eröffnete Strecke nimmt von der an der Westküste gelegenen Gayabai bei Jesselton ihren Ausgang und hat gegenwärtig Beaufort, einen stark besuchten Punkt des Landesinnern, erreicht.

— **Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika.** Die Erbauung der Mittellandbahn wird immer dringender. Eben hat der Guvernör des deutschen Schutzgebiets, Graf Götzen, eine Reise zur Besichtigung der englischen Ugandabahn vollendet, als deren Ergebniss in der „Dtsch.-ostafrikan. Ztg.“ mitgetheilt wird, dass jetzt der Viktoriasee von Mombassa am indischen Ozean aus in 48 Stunden erreicht wird, und dass die Reisedauer bald auf 36 Stunden wird herabgesetzt werden. Die Bahn durchfährt mit Ausnahme des fruchtbaren Kikugulandes menschenleere und von grossen Wildheerden bevölkerte Steppen, während Deutsch-Ostafrika im Gebiete der Mittellandbahn besser bedacht ist. Graf Götzen befuhr dann von Port Florence aus den Viktoriasee, auf dem Ende d. J. 2 grosse Dampfer schwimmen werden, die auch die deutsche Südküste anlaufen und so die Dampferverbindung zwischen diesem innersten Theil unserer Kolonie und dem Meere über englisches Gebiet, auf englischen Schiffen und englischer Bahn herstellen werden. Wie es mit den Verbindungen nach dem Westen steht, wo die Bahnen des Kongostaates sehr bald den die deutsch-ostafrikanische Westgrenze bildenden Tanganyikasee erreichen werden, darüber spricht sich ein von Konsul Vohsen in der „Deutschen Kolonialzeitung“ veröffentlichter Brief aus Udjidji am Ostufer des Sees sehr deutlich aus; dort heisst es: „Die Belgier werden in kurzer Zeit mit der Bahn am Tanganyika sein. Sie versuchen jetzt bereits mit mit aller Kraft zu verhindern, dass Elfenbein, Kautschuk usw.

nach deutschem Gebiet ausgeführt wird. Ein mir bekannter Araber erhielt von einem seiner Bekannten im Kongostaat einen Brief, in dem er ihm mittheilte, dass sämmtlichen noch im Kongostaat Handel treibenden deutschen Negern befohlen worden sei, innerhalb drei Monaten das Land zu verlassen, widrigenfalls sie nicht mehr hinaus kämen. Selbst den Europäern wird es nur ausnahmsweise gestattet, dort Geschäfte zu machen.“ So verschliesst die der Kongoakte widersprechende selbstsüchtige sog. Domanialpolitik des Kongostaats unserem ostafrikanischen Innern den Verkehr mit den weiter westlich gelegenen Ländern. Ist auch hier auf diplomatischem Wege wohl Abhilfe zu erwarten, so bleibt doch die Durchführung der Mittellandbahn und damit die Eröffnung des Weges zum indischen Ozean das einzig sichere Mittel, um dem Innern unseres Schutzgebietes den Aufschluss und den Antheil an dem Verkehr zwischen dem Seengebiet und dem Meere zu verschaffen. Sehr niederschlagend hat in Deutsch-Ostafrika, wie die oben genannte Zeitung berichtet, die Ablehnung des Weiterbaues der Tangabahn über Korogwe hinaus nach Mombo gewirkt. „Korogwe liegt,“ so heisst es dort, „noch mitten in der Ebene, und ohne die Weiterführung der Eisenbahnstrecke wird der Zweck der Bahn, die fruchtbaren Gebirgslandschaften von West-usambara zu erschliessen, verfehlt. Die Weiterbesiedelung des gesunden Hochlands von Usambara ist dadurch völlig ausgeschlossen, und die Existenz der bereits ansässig gewordenen Landwirthe, denen sich bei Weiterführung der Bahn und der zu erhoffenden Verbilligung der Frachtsätze ein dankbares Absatzgebiet für Vieh und Feldfrüchte nach der Küste erschlossen hätte, ist in Frage gestellt.“

Hoffen wir, dass es endlich gelingt, den Widerstand des deutschen Reichstages zu brechen und ihn zu der Ueberzeugung zu bekehren, dass Ausgaben für Eisenbahnbauten zum Aufschluss von Gegenden sich noch überall als unbedingt nützlich und fruchtbringend bewiesen haben. Muss diese Weisheit immer und immer wieder gepredigt werden?

— **Transvaalbahn.** In seiner Budgetrede kam der englische Schatzkanzler Hicks-Beach kürzlich auch auf die niederländisch-südafrikanische Eisenbahn zu sprechen. Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Bahn bis zum 1. Juli in den thatsächlichen Besitz der Regierung übergegangen sein werde. Die dazu nöthigen Mittel würde die englische Regierung vorstrecken, um sie später von der Kolonialregierung wieder zurückzuerhalten. In Bezug auf die Obligationen soll es keinem Zweifel unterliegen, dass die englische Regierung den Besitzern den vollen Betrag zuzüglich der aufgelaufenen Zinsen auszahlt. Hinsichtlich der Abfindung, welche England den Aktionären zu zahlen gewillt ist, liegt dagegen bis jetzt irgend eine authentische Mittheilung nicht vor. Vor einigen Monaten ist einmal ein Angebot Englands, das sich auf 160 % berechnete, von dem Berliner Komitee als unzulänglich zurückgewiesen worden.

— **Ueber die Eisenbahnbauten der Engländer in Westafrika** bringt „Engineering“ eine kurze Mittheilung, aus der wir entnehmen, dass der Bau der von uns in Nr. 14 S. 236 d. Ztg. besprochenen 0,76 m breiten Schmalspurbahn in der Kolonie Sierra Leone in rüstigem Fortschreiten begriffen ist. Trotz der durch das heisse Klima bedingten schwierigen Verhältnisse werden die Arbeiten so rasch gefördert, dass seit der ersten Inangriffnahme in jedem Monat etwa 10 km (6 englische Meilen) haben fertiggestellt werden können. Dabei haben sich die Kosten in der ersten Bauabtheilung auf 75 000 *M.*, in der zweiten auf 50 000 *M.* und in der dritten auf 40 000 *M.* für das Kilometer gestellt. Aehnlichen Hindernissen hat auch der Bahnbau an der Goldküste gegenüber gestanden, wo die Schwierigkeiten der Landung in Sekondi, dichter Urwald, ungewöhnlich heftige Regenzeiten, der Krieg gegen die Aschantineger und das ungenügende Angebot von Arbeitskräften den Bau in ungünstigster Weise beeinflusst haben; aber alle Hindernisse wurden siegreich überwunden. Als die Genehmigung ertheilt worden war, den Bahnbau von Tarkwa nach Kumassi fortzusetzen, konnte das Werk endlich mit einer Anzahl von 12 000 Arbeitern, die aus anderen Kolonien herangeschafft waren, wirksam gefördert werden. So kam es, dass im Jahre 1901 nach Beendigung der Feindseligkeiten und nach Schluss der Regenzeit der Bahnbau auch hier in jedem Monat 8 km fortschreiten konnte. Freilich erforderte dies einen Kostenaufwand von 80 000 *M.* für das Kilometer. Jetzt soll die Kolonialregierung entschlossen sein, an die von Sekondi nach Tarkwa führende Bahn eine Zweiglinie nach Adjah Bippo anzuschliessen, was sehr im Interesse der Gesellschaften liegen würde, die in der dortigen Gegend Goldbergwerke betreiben. — Den grössten Kostenaufwand hat der Bahnbau in der Kolonie Lagos verursacht, wo die Anlage einer 1,15 m breiten Schmalspur eine Ausgabe von 90 000 *M.* für das Kilometer erforderlich machte. Gegenwärtig sind in den englischen Kolonien der afrikanischen Westküste bereits Bahnen von 720 km Länge im Betriebe oder doch im Bau.

— **Selbstthätige Blocksignale in Nordamerika.** Die Länge der mit selbstthätigen Blocksignalen ausgestatteten nordamerikanischen Bahnen belief sich nach „Railroad Gaz.“ im Januar d. J. auf zusammen 5 389 km gegen rund 3 703 km im Vorjahre. Es beträgt somit die Zunahme im letzten Jahre fast 50 %. Ausserdem sind viele neue, mit selbstthätigem Blocksystem auszustattende Bahnen im Bau oder werden in allernächster Zeit in Angriff genommen werden, so dass man die Länge der damit ausgerüsteten Bahnen auf 6 440 km, die Zunahme auf 65 % angeben kann. Die Bahn, welche die längsten mit diesem Blocksystem versehenen Strecken aufweist, ist die Lehigh Valley, auf der es bei 757 km Anwendung findet.

— **Der Einführung des metrischen Maass- und Gewichtssystems in den Vereinigten Staaten von Amerika** scheint man jetzt näher treten zu wollen. Wenigstens hat sich ein Sonderausschuss des Frankllininstituts in Philadelphia in einem der Einführung sehr günstigen Sinne ausgesprochen. Der Bericht, welcher allerdings zunächst noch der Zustimmung des Instituts bedarf, empfiehlt, dass die Nationalregierung das metrische System so schnell wie möglich bei allen ihren Behörden als einzig geltenden Maassstab durch geeignete Gesetze einführe. Der Mangel der geringeren Theilbarkeit des Dezimalsystems gegenüber dem Duodezimalsystem könne um so weniger ins Gewicht fallen, als Amerika das Dezimalsystem in seiner Münze schon besitzt.

Wenn die hier in Aussicht gestellte bedeutende Gebietserweiterung des metrischen Maass- und Gewichtssystems zustande käme, so wäre das vom Standpunkt des Weltverkehrs jedenfalls zu begrüssen.

Allgemeines.

— **Nicht-kontinuirliche Drehbrücke.** Den üblichen Drehbrückenanordnungen haften die bekannten Mängel kontinuirlicher Träger an, zu welchen hier noch die Schwierigkeit, die Endauflager geeignet zu gestalten, tritt. Es wurden daher in Amerika schon verschiedene Verbesserungen ersonnen, von denen diejenige von Turner & Warren 1892 veröffentlichte als die günstigste hervortrat.

Eine Vereinfachung und Vervollkommnung dieser letzteren Anordnung scheint das System darzustellen, welches Chas. Worthington aus Pittsburg sich vor kurzem hat patentiren lassen und welches an dem Beispiel einer zweiarmigen Drehbrücke von 78 m Gesammtlänge die „Eng. News“ in Heft 9 zur Anschauung bringt. Die beiden Oeffnungen werden durch Ueberbaue überbrückt, welche im geschlossenen Zustande der Brücke völlig unabhängig von einander auf den Endpfeilern und dem vom Mittelpfeiler getragenen Drehkranz lagern. Im gegebenen Beispiel haben die Ueberbaue Fachwerkparallelträger mit abgeschrägten Enden. Um nun der Brücke die für das Oeffnen nöthige Kontinuität geben zu können, sind diejenigen Knotenpunkte, in welchen die oberen Gurtungen nach dem Mittelpfeiler abzufallen anfangen, durch schlaffe Gliederketten mit einander verbunden, deren mittelster Bolzen durch Druck von unten gehoben werden kann. Diese Hebung spannt zunächst die Ketten. Sodann zieht sie die Knotenpunkte, wo die Ketten angreifen, nach der Brückenmitte. Die Auflager der Einzelträger auf dem Drehkranz leisten Widerstand gegen waagerechte Bewegung. Die Ueberbaue müssen sich also um diese Auflager drehen, d. h. ihre äusseren Enden müssen sich von den Endauflagern abheben, worauf die Drehung der Brücke erfolgen kann. Die Hebung des mittleren Kettenbolzens wird durch senkrechte Schrauben bewirkt, die in einem auf dem Drehkranz errichteten Fachwerkthurm gelagert sind. In diesem Thurm lassen sich alle zur Handhabung der Brücke erforderlichen Mechanismen bequem vereinigen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 8. d. Mts. gedachte zunächst Ministerialdirektor Schröder, welcher an Stelle des erkrankten und inzwischen verstorbenen Geheimeraths Streckert den Vorsitz führte, des Ablebens eines Mitgliedes, des Regierungs- und Bauraths Nowack. Dann berichtete der Geheime Baurath Lochner über die von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen im vergangenen Herbst auf der Militäreisenbahn veranstalteten Versuchsfahrten. Nachdem der Oberbau auf der für die Versuche ausersehenen Strecke Marienfelde-Zossen durch Einbringung von Bettungsmaterial und Auswechselung älterer Schienen geregelt worden war, sind die Fahrversuche mit den von van der Zypen & Charlier in Deutz erbauten und von der

Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft mit den elektrischen Einrichtungen versehenen beiden Schnellbahnwagen im September 1901 begonnen worden. Bei diesen Fahrten, bei denen der von den Berliner Elektrizitätswerken aus dem Kraftwerk Oberspree gelieferte Drehstrom von 13 000 Volt Spannung als Betriebskraft diente, wurde, wie bekannt, die Höchstgeschwindigkeit von 160 km in der Stunde = 44 m in der Sekunde erreicht. Die Versuche haben gezeigt, dass es möglich ist, einem mit der nahezu doppelten Geschwindigkeit der Schnellzüge fahrenden Motorwagen von einer feststehenden Luftleitung aus elektrische Kraft von 700 bis 800 Kw selbst bei ungünstigster Witterung sicher zuzuführen, und dass der Verwendung von Drehstrommotoren für hohe Fahrgeschwindigkeiten keine Bedenken entgegenstehen. Die Versuchsfahrten haben ferner erwiesen, dass es möglich ist, die angegebene Geschwindigkeit auf einer zweischienigen Bahn normaler Bauart zu erreichen. Die besonders schwierigen und wichtigen Aufgaben des Unternehmens sind damit der Lösung bereits nahe gekommen. Der Verlauf der Fahrten war ein sehr günstiger, und infolge der getroffenen Sicherheitsmaassregeln ist während der ganzen Versuchszeit kein Unfall und keine Beschädigung, weder der Theilnehmer an den Fahrten, noch der im Schuppen und auf der Strecke beschäftigten Arbeiter vorgekommen. Psychische Einwirkungen der hohen Fahrgeschwindigkeiten auf das Führerpersonal oder die übrigen Mitfahrenden sind nicht zu Tage getreten. Selbst bei den Fahrten mit mehr als 150 km Geschwindigkeit in der Stunde rief der Ausblick aus dem Wagen keinerlei unangenehme Empfindungen hervor, das Auge gewöhnte sich bald an das schnelle Auffassen der Gegenstände in der Umgebung der Bahn. Genaue Berechnungen über die Kosten des elektrischen Betriebes lassen sich noch nicht aufstellen, weil dazu die Anzahl der ausgeführten Messungen noch nicht ausreicht und weil die Höchstgeschwindigkeit, für welche die elektrischen Einrichtungen gebaut sind, auf dem verhältnissmässig schwachen Oberbau der Militäreisenbahn nicht mit Sicherheit erreicht werden konnte. Dazu ist ein stärkeres Gleis, wie solches in neuerer Zeit auf den preussischen Staatseisenbahnen eingelegt wird, erforderlich. Mit Rücksicht auf die grosse Wichtigkeit, welche der Beantwortung der Frage über die Sicherheit und Wirthschaftlichkeit der elektrischen Zugförderung mit grosser Geschwindigkeit auf Hauptbahnen beigelegt wird, hat die Eisenbahnbrigade mit Genehmigung des Kriegsministers die Vornahme der Versuchsfahrten auf der Militäreisenbahn gestattet. Dies war für das ganze Unternehmen von ausserordentlichem Werthe, denn anderenfalls würde die Erlangung einer geeigneten Versuchsstrecke kaum überwindbare Schwierigkeiten verursacht haben. Nachdem nunmehr der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich in dankenswerther Weise bereit erklärt hat, der Studiengesellschaft den weiter erforderlichen stärkeren Oberbau zu überweisen, sollen die Versuche im nächsten Herbst fortgesetzt werden, um die in Aussicht genommenen höheren Geschwindigkeiten zu erreichen und ein sicheres Urtheil über die Durchführbarkeit des elektrischen Schnellbetriebes auf Vollbahnen in technischer und wirthschaftlicher Beziehung zu gewinnen.

In üblicher Abstimmung wurde der Regierungsrath Gotthold Höppener als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

— **Riviera, Südfrankreich, Korsika, Algerien und Tunis** von Th. Gsell Fels. 5. Auflage. Mit 24 Karten und 30 Plänen. (Meyer's Reiseführer.) Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1902. In Leinen gebunden 7,50 ℳ.

Von diesem beliebten Reiseführer ist soeben die 5. Auflage in gründlicher Neubearbeitung in den Buchhandel gelangt. Das Werk ist nicht nur ein Handbuch der klimatischen Stationen des westlichen Mittelmeers und ein orientirender Rathgeber bei der Wahl eines Winteraufenthalts, sondern wird auch den Anforderungen der Turisten, die das herrliche südliche Frankreich und die Insel Korsika bereisen, in jeder Weise gerecht. Auch die Küstenländer Nordafrikas, Algerien und Tunesien, die durch die Erweiterung des Eisenbahnnetzes bis in die Oasen der Sahara ein sehr beliebtes und bequemes Reiseziel geworden sind, haben eine eingehende Behandlung erfahren. Ein besonderer Abschnitt ist der Eisenbahnfahrt von Algier nach Oran mit den von der Station Relizane und den von der Station Perrégaux ausgehenden Zweigbahnen Perrégaux-Arzeu und Perrégaux-Aïn-Sefra, wo bekanntlich der erste Abschnitt der künftigen Saharabahn, die gegenwärtig bis Zubia geht, beginnt, gewidmet. Ein weiterer Abschnitt behandelt die Eisenbahn von Algier nach Konstantine, Philippeville und Bona sowie die Eisenbahnfahrt Konstantine-Biskra, die als die bequemste, sicherste und lohnendste Tur bezeichnet wird, um etwas von der Wüste Sahara kennen zu lernen, und die deshalb sehr empfohlen wird; sie erfordert drei Tage Zeit. Die Bahn nach Tunis, die bei der Station Duvivier der Strecke Konstantine-Bona abzweigt, wird mit ihren Zweigbahnen Souk-Ahras-Tebessa und Dschedeida-Biserta eingehend geschildert. Der vorliegende Reiseführer bietet auch den Freunden des Bergsports eine genaue Darstellung der Dauphinéalpen, der Pelvouxgruppe, der Bergwelt Korsikas und Algeriens. 54 übersichtliche Karten und Pläne erleichtern die Orientirung in jeder Weise.

— **Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen.** Eine Anleitung zum Selbststudium der Telegraphen, Telephon- und elektrischen Signaleinrichtungen von R. Bauer, A. Prasch, O. Wehr. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Mit 318 Abbildungen. A. Hartleben's Verlag. Wien, Budapest und Leipzig. Gebunden 6 ℳ.

Der Zweck des Werkes ist, die elektrischen Eisenbahneinrichtungen in einer Weise zu behandeln, dass es auch dem nicht fachlich gebildeten Leser ermöglicht wird, sich über das Wesen und den Zweck dieser Einrichtungen ein klares Bild zu schaffen und ihn in die Lage zu setzen, bei etwaigen Störungen mit dem nöthigen Verständniss einzugreifen und deren Behebung zu veranlassen. Dieser Aufgabe sind die Verfasser mit Erfolg gerecht geworden, so dass eine zweite Auflage in verhältnissmässig kurzer Zeit erforderlich wurde.

Die neue Auflage ist sorgfältig überarbeitet und theilweise vollständig umgearbeitet, um der schnellen Entwickelung auf dem Gebiete Rechnung zu tragen, Veraltetes auszuscheiden und Neuerungen, die in die Praxis Eingang gefunden haben, zu berücksichtigen. In der allgemeinen Anordnung ist eine Aenderung nicht vorgenommen, und um das Werk in seiner neuen Auflage nicht wesentlich zu erweitern, sind, soweit dies ohne Beeinträchtigung des Wesens der Sache möglich war, Kürzungen vorgenommen worden. Das Werk, das auch hinsichtlich der äusseren Ausstattung durchaus auf der Höhe steht, wird sich den im praktischen Leben stehenden Kreisen, für die es bestimmt ist, zweifellos sehr nützlich erweisen.

— **Technologisches Wörterbuch (deutsch, englisch, französisch).** Gewerbe und Industrie, Civil- und Militärbaukunst, Artillerie, Maschinenbau, Eisenbahnwesen, Strassen-, Brücken- und Wasserbau, Schiffbau und Schifffahrt, Berg- und Hüttenwesen, Mathematik, Physik, Elektrotechnik, Chemie, Mineralogie u. a. m. umfassend. Neu bearbeitet und herausgegeben von Egbert v. Hoyer, o. Professor der mechanischen Technologie, und Franz Kreuter, o. Professor der Ingeniörwissenschaften an der königlich technischen Hochschule in München. Fünfte Auflage. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1902. Paris: Ch. Béranger, Successeur, de Baudry & Co., 15 Rue des Saint-Pères. London: Kegan Paul, Trench, Trübner & Co., Paternoster House, Charing Cross Road. Preis ungebunden 12 ℳ.

Die auf technischem Gebiete wohlbekannten Verfasser haben sich der mühevollen Aufgabe unterzogen, das 50 jährige Jubiläum eines Werkes durch eine umfassende Neuherausgabe ins Gedächtniss zu rufen, das als das erste dieser Art dem technischen Publikum zu dem Zweck dargeboten wurde — wie es im Vorwort heisst —, das Studium der technischen Litteratur aus den Gebieten der drei Hauptsprachen, deutsch, englisch, französisch, zu erleichtern bezw. zu ermöglichen, da die gewöhnlichen Wörterbücher sich hierzu als vollständig unzulänglich erwiesen hatten. Am Zustandekommen waren eine grosse Zahl von Mitarbeitern betheiligt, an die die Arbeit in ähnlicher Weise vertheilt worden war, wie es auch neuerdings bei anderen in der Ausführung begriffenen, aber bis zur Fertigstellung noch längere Zeit in Anspruch nehmenden Wörterbüchern, die der Verein deutscher Ingeniöre und andere herausgeben, geplant ist. Ehe diese weit ausholenden Hilfsmittel vollendet sein werden, sind Werke, wie das vorliegende, dankbarst zu begrüssen. Mehr als je ist die Technik weltumfassend geworden, und auf keinem Gebiet sind die Völker so sehr auf den Austausch der Gedanken angewiesen, wie auf dem technischen. Von jedem höheren Techniker muss man heutzutage verlangen, dass er zum mindesten die englische und französische Fachlitteratur mit Erfolg zu lesen versteht.

Das Werk ist indessen für das Studium der ausländischen Fachlitteratur nicht berechnet und in diesem Sinne wohl mehr dem Ausländer, der die umfassende deutsche Litteratur benutzen will, dienlich. Nützlicher wäre für den Anfang wohl ein englisch-deutsches Wörterbuch gewesen. Für diejenigen aber, welche in der Sprache des Auslandes schreiben und sprechen wollen — und auch die Zahl dieser ist in ständigem Wachsen begriffen —, ist ein Werk, wie das vorliegende, unerlässlich, da die Erkenntniss immer allgemeiner geworden ist, dass das richtige Verständniss der ausländischen Verhältnisse nur durch Reisen im Auslande gewonnen werden kann.

Die Zahl der Wörter ist von 22 300 in der ersten Auflage jetzt auf 56 200 gestiegen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 3,24 km lange Strecke Schwientochlowitz-Königshütte der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, welche am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. wird die am Schnittpunkte der Nordhausen-Wetzlarer Bahn und der Vorortstrecke Berlin-Potsdam zwischen den Stationen Wannsee und Schlachtensee eingerichtete Station Nikolassee für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Nikolassee und Wannsee 1,55 km, zwischen Nikolassee und Grunewald 8,17 km und zwischen Nikolassee und Schlachtensee 1,70 km (vergl. Bekanntmachung in Nr. 31 — Inser.-Nr. 1068 — d. Ztg.).

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Born-Opladen gelegene neue Haltestelle Pattscheid für den Personen-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr, sowie für den vollen Güterverkehr — unter Ausschluss von Sprengstoffen und solchen Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite erfolgen kann — eröffnet. Die Entfernung der neuen Haltestelle beträgt: von Opladen 5,5 km, von Kuckenberg 1,8 km und von Burscheid 4,6 km. Gleichzeitig wird der jetzige Haltepunkt Pattscheid, welcher 0,8 km von der neuen Haltestelle gleichen Namens entfernt ist, geschlossen (vergl. Bekanntmachung in Nr. 31 — Inser.-Nr. 1069 — d. Ztg.).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt — an der Strecke Neumünster-Heide — gelegene Personenhaltepunkt Osterstedt wird am 1. Mai d. J. als Haltestelle für den Güterverkehr in Wagenladungen und den Thierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Osterstedt bleiben Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Waldkirchen der Lokalbahn Passau-Freyung wird fernerhin die Bezeichnung Waldkirchen in Niederbayern führen; ferner führt vom 1. Mai d. J. ab die Station Falls-Gefrees der Linie Bamberg-Hof die Bezeichnung Falls.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der Name der Station Breitingen an der Linie Leipzig-Hof wird vom 1. Mai d. J. ab in Breitingen-Regis abgeändert.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Der Name der an der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste gelegenen Station Sachsenburg ist in Möllbrücke-Sachsenburg abgeändert worden.

Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Infolge der in der Station Boryslaw durch den Bahnhofsumbau eingetretenen aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse ist im Sinne des § 63 des Eisenbahnbetriebsreglements und der Ausführungsbestimmung § 6 zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr eine temporäre 24 stündige Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen mit Gültigkeit für den österreichisch-ungarischen und den internationalen Verkehr vom 10. April d. J. ab rücksichtlich jener Frachtgüter — mit Ausnahme von lebenden Thieren — eingeführt worden, welche während der Dauer des Bahnhofsumbaues in dieser Station zur Auf- oder Abgabe gelangen. Ausser dieser Zuschlagsfrist findet auf die bezüglichen Sendungen auch die seit 1. April 1889 rücksichtlich sämmtlicher Staatsbahnlinien Galiziens in Kraft stehende 24 stündige Zuschlagsfrist Anwendung.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 149 vom 11. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Versendung von Vereinsdrucksachen (abgesandt am 17. April d. J.).

Nr. I 158 vom 16. April d. J. an verschiedene Verwaltungen, betreffend die Versendung der neuen Uebersichtskarte (Blatt A und B) zu den ab 1. Juni 1902 gültigen Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 17. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welchen die bestellten Exemplare der Uebersichtskarte am 24. April d. J. zugesandt werden).

Nr. I 160 vom 16. April d. J. an verschiedene Verwaltungen, betreffend die Versendung der Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 16. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welchen die bestellten Exemplare der Uebersichtskarte nach dem 25. April d. J. zugesandt werden).

Nr. III 302 vom 7. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag wegen Zurechnung der Schmalspurbahnen Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn zu den übrigen Vereinsbahnstrecken des Bezirks der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt (abgesandt am 17. April d. J.).

Nr. IX 11 vom 12. April d. J. an die königlich preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend Versendung der Rechnungs-Auszüge aus der Vereinsabrechnung für den Zeitabschnitt vom 16. April bis 5. Mai d. J. (abgesandt am 18. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (1109)

In der Bekanntmachung der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 12. April d. J. in Nr. 31 d. Ztg. — fortl. Nr. 1095 — muss es in der vorletzten bezw. letzten Zeile auf S. 516 folgendermaassen lauten: in der Verlautbarung in. Nr 101 vom 28. Dezember 1901 unter fortl. Nr. 3437 dieses Blattes, direkt abgefertigt . . . . .

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die nur während der Dauer der Gewerbe- und Industrieausstellung in Düsseldorf im Betriebe verbleibende, 5,9 km lange Bahnstrecke von Düsseldorf-Derendorf nach dem Ausstellungsplatz in Düsseldorf eröffnet. Der publizirte Fahrplan tritt jedoch erst am 2. Mai in Kraft. Der am Ende dieser Strecke als Kopfstation eingerichtete Ausstellungsbahnhof wird nur für Personenabfertigung und Privattelegrammverkehr eingerichtet. Eine Abfertigung von Reisegepäck nach und von dem Ausstellungsbahnhofe findet nicht statt.

Auf dem Ausstellungsbahnhofe werden nach allen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Cöln, an denen die von dem genannten Bahnhofe abfahrenden Sonder-Personenzüge anhalten, einfache Personenzugfahrkarten und Rückfahrkarten für die I., II. und III. Wagenklasse ausgegeben. Letztere berechtigen auch zur Rückfahrt nach Düsseldorf (Hauptbahnhof, Derendorf oder Bilk). Nach dem Ausstellungsbahnhofe werden nur Sonderzug-Rückfahrkarten I., II. und III. Klasse, gültig für den Tag der Ausgabe, zur Fahrt mit Sonderzug zu besonders ermässigten Preisen ausgegeben. Gewöhnliche Fahrkarten nach Düsseldorf (Hauptbhf., Derendorf od. Bilk) können gegen Lösung einer Zuschlagskarte zum Preise von 50 ₰, 40 ₰, 25 ₰ für die einmalige Fahrt in I., II., III. Kl. auch zur Fahrt nach oder von dem Ausstellungsbahnhofe mit Sonderzug benutzt werden. Dagegen können Sonderzug-Rückfahrkarten nicht zur Rückfahrt vom Hauptbahnhofe benutzt werden.

Auf die Verbindungsbahn Düsseldorf-

Derendorf-Ausstellungsplatz in Düsseldorf, welche der Betriebsinspektion 1 in Düsseldorf zugetheilt wird, finden die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Anwendung.

Am 1. Mai d. J. wird ferner die 3,2 km lange Verbindungsstrecke zwischen den Stationen Rath und Düsseldorf-Grafenberg ohne Zwischenstation dem Betriebe übergeben. Der publizirte Fahrplan tritt jedoch erst am 2. Mai in Kraft. Diese neue Verbindungsstrecke, welche der Betriebsinspektion 2 in Düsseldorf zugetheilt wird, wird während der Dauer der Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf vom 1. Mai bis 31. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr und vom 1. November d. J. ab nur für den Güterverkehr betrieben. Auf die Verbindungsstrecke Rath-Düsseldorf-Grafenberg finden die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Anwendung.

Elberfeld, den 15. April 1902. (1110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. April d. J. wird die 17 km lange normalspurige Nebenbahn Reutlingen-Gönningen für den gesammten Verkehr eröffnet.

An der Linie liegen folgende Stationen und Haltepunkte:

Reutlingen Personenbahnhof,
Reutlingen Güterbahnhof,
Gminder'sche Fabrik, Haltepunkt nur für Arbeiterzüge,
Betzingen Personenhaltepunkt,
Ohmenhausen Bahnhof,
Mähringen Bahnhof,
Gomaringen Bahnhof,
Bronnweiler Bahnhof,
Gönningen Bahnhof.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist.

Sämmtliche Stationen sind für die Annahme und Auslieferung von Gütern, sowie für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und lebenden Thieren ½ Stunde vor und ¼ Stunde nach Eintreffen jedes fahrplanmässigen Zuges geöffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehr der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen, sowie der Fahrplan in Kraft.

Tarif und Fahrplan sind bei der Bahnverwaltung der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen in Reutlingen käuflich zu haben, Bestellungen werden auf den Stationen entgegengenommen und unentgeltlich vermittelt.

Stuttgart, den 17. April 1902. (1111)
Direktion
der württembergischen Lokaleisenbahnen.

Die 1,47 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke, durch welche die Nebenbahn Husum A-Tönning bei Kilometer 117,19 — zwischen den Stationen Husum A und Friedrichstadt — in die Hauptbahnstrecke Elmshorn - Hvidding eingeführt ist, wird am 1. Mai d. J. eröffnet werden; zugleich wird die Nebenbahnstrecke Husum A - Tönning von Husum A bis Kilometer 176,5 ausser Betrieb gesetzt und der Haltepunkt für Personenverkehr Platenhörn von Kilometer 176,15 der zur Aufhebung kommenden Strecke nach Kilometer 176,01 der Neubaustrecke verlegt.

Der Fahrplan für den über die neue Strecke zu leitenden Zugverkehr wird durch die Aushangfahrpläne bekannt gegeben werden.

Altona, den 16. April 1902. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird zwischen Bernstadt und Namslau der Strecke Breslau-Tarnowitz der Haltepunkt Wilkau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Entfernungen betragen:

Bernstadt-Wilkau	8,78 km
Namslau-Wilkau	4,62 km.

Kattowitz, im April 1902. (1113)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Neumünster-Heide zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt gelegene Haltepunkt Osterstedt, der bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird vom 1. Mai d. J. ab als Haltestelle für den unbeschränkten Thierverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen, die nur an der Stirnseite der Eisenbahnwagen ver- oder entladen werden können, ist ausgeschlossen; ebenso findet keine Abfertigung von Stückgütern statt.

Die Haltestelle Osterstedt wird zunächst in den Gütertarif der Gruppe IV, in die Gütertarife für den Wechselverkehr mit der Gruppe IV, den Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif, den Nord - Ostsee - Verbands - Güter- und Thiertarif und den Staatsbahnthiertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 17. April 1902. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

---

5. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Benennung der auf unserer Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste gelegenen Station Sachsenburg wurde auf Möllbrücke-Sachsenburg abgeändert.

Wien, am 14. April 1902. (1115)

---

6. Lieferfristen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen für den Güterabgang in Triest-St. Andrä von und nach der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo.

Laut der besonderen Zusatzbestimmungen zu den §§ 47 und 63 des Betriebsreglements in Abtheilung A des Tarifes, Theil I und II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen ist für jeden Uebergang von Schmal- auf Vollspurbahnen und umgekehrt eine zu den reglementarischen Lieferfristen hinzuzurechnende Zuschlagsfrist von 12 Stunden für lebende Thiere und Eilgüter und von 24 Stunden für Frachtgüter festgesetzt.

Demgemäss finden diese Zuschlagsfristen auch auf den Güterübergang in der Station Triest-St. Andrä von und nach der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo mit Gültigkeit vom 1. April 1902, als dem Tage, an welchem die Theilstrecke Triest-St. Andrä-Buje eröffnet wurde, im österr.-ungar. Verkehre Anwendung.

Sobald die genannte Lokalbahn dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt sein wird, erstreckt sich die Gültigkeit dieser Zuschlagsfristen auch auf den internationalen Verkehr.

Triest, im April 1902. (1115a)
Die k. k. Staatsbahndirektion Triest.

---

7. Güterverkehr.

Französisch - deutscher Güterverkehr über Belgien.

Auf den Linien der französischen Nordbahn ist am 28. März d. J. ein neuer Spezialtarif 14 (für metallurgische Erzeugnisse) in Kraft getreten, der gegenüber den bisherigen Sätzen Frachtermässigungen herbeiführt. Zur Erlangung der billigsten Frachtberechnung empfiehlt es sich daher bis auf weiteres, für die gemäss Spalte 4 der Güterklassifikation des französisch-deutschen Gütertarifs (über Belgien) diesem Spezialtarife angehörenden Artikel die gebrochene Abfertigung an der belgisch-französischen Grenze vorzuschreiben.

Cöln, den 15. April 1902. (1116)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai d. J. tritt ein Nachtrag III zum Theil II, Abth. B des deutsch-italienischen Gütertarifs sowie ein Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein, Most und zerquetschte Weintrauben in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtermässigungen für süditalienische und sizilianische Stationen.

Der Nachtrag III ist zum Preise von 0,30 ℳ, das Berichtigungsblatt gratis bei unserer Drucksachenkontrole hier erhältlich.

Weitere Auskunft ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau hier.

Strassburg, den 15. April 1902. (1117)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rechtsrheinisch - hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die neueröffneten Stationen Nuttlar, Bigge und Steinhelle sowie Frieda, Wanfried, Grossburschla und Treffurt des Direktionsbezirks Cassel in den Tarif für den genannten Verkehr aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 12. April 1902. (1118)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zum Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für Getreide usw. nach Stationen der holländischen Eisenbahn, der niederländischen Staatsbahn und der niederländischen Centraleisenbahn in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Nordhausen des Direktionsbezirks Cassel und die Station Roermond der niederländischen Staatsbahn, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrags sind zu 5 ₰ durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 12. April 1902. (1119)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife I, II/VI, III/VI, IV/VI, V/VI, VI/VII, VI/VIII, oldenburgisch-hessischer Gütertarif und Staatsbahnthiertarif.

Die Stationen Frieda, Wanfried, Grossburschla und Treffurt der Neubaustrecke Schwebda-Treffurt, die Stationen Bigge und Steinhelle der Neubaustrecke Nuttlar-Steinhelle, sowie die Station Nuttlar der Strecke Warburg - Fröndenberg werden vom 1. Mai 1902 ab in den Gruppentarif VI, die Wechseltarife mit dieser Gruppe und in den oldenburgisch-hessischen Gütertarif mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Ebenso werden die Stationen Wanfried, Grossburschla, Treffurt, Nuttlar, Bigge und Steinhelle vom gleichen Zeitpunkte in den Staatsbahnthiertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 15. April 1902. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Tarife Theil II, Heft 5, erste Abtheilung vom 1. Mai 1900 wird auf 1. Mai 1902 der 1. Nachtrag ausgegeben. Ausser Berichtigungen des Titelblattes und des Vorwortes enthält derselbe Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und Kilometertabellen, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen einiger Frachtsätze. Die Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen umfassen die Einbeziehung neuer deutscher und schweizerischer Stationen, die Aenderung einer grossen Zahl der seitherigen Frachtsätze sowohl im allgemeinen Tarif als in verschiedenen Ausnahmetarifen, die Einbeziehung der Station Zürich-Giesshübel in die Ausnahmetarife, die Aufnahme der Stationen Luzern in den Ausnahmetarif Nr. 15 für Dynamobleche, Lenzburg in den Ausnahmetarif Nr. 26 für Holz und Holzwaaren usw. als Frachtstückgut und endlich die Neueinführung der Ausnahmetarife Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art, Nr. 19 für Retorten aus Chamotte oder Thon, Nr. 21 für Heu und gewöhnliches rohes Stroh, Nr. 28 für Schiefer, Nr. 32 für Eier, Nr. 33 für Papier und Pappe zur Ausfuhr aus Deutschland, Nr. 35 für Häute (Felle), Nr. 36 für Federn aller Art (Bettfedern) und Nr. 37 für Erdwachs. Der seitherige Ausnahmetarif Nr. 21 für Elektrodenkohle wird aufgehoben. Ferner werden aufgehoben durch den neuen Ausnahmetarif Nr. 4 die im Tarife Theil II, Heft 7 vom 5. April 1895 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Magdeburg und der Station Stettin Centralgüterbahnhof.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1902 in Geltung.

Karlsruhe, den 17. April 1902. (1121)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1902 ist im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif)

a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub" der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen";

b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)".

Berlin, den 16. April 1902. (1122)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 wird die Station Heimenkirch in den Ausnahmetarif 10 für Getreide etc. einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 17. April 1902. (1123)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 wird die Station Golleschau K. F. N. B. im Verkehre mit Asch und Asch Stadt in den Ausnahmetarif Nr. 29 für Cement einbezogen.

München, den 17. April 1902. (1124)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt für den Uebergangsverkehr mit der Kehdinger Kreisbahn ein Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 16. April 1902. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach den Direktionsbezirken Breslau, Kattowitz, Posen und oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.
(Gruppe II und Gruppe II/IV/V/VI.)

Die im Nachtrag I zu den Kohlenausnahmetarifen für den Verkehr von Heinitzgrube aufgeführten Frachtsätze treten vom 1. Mai d. J. ab in Geltung.

Kattowitz, den 16. April 1902. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 9 vom 15. März 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 der 3. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Vorworts sowie der Tarif- und Kilometertabellen Frachtsätze für 14 neu in den Tarif aufgenommene schweizerische Stationen.

Die Drucksache kann von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen von Ende April ab bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. April 1902. (1127)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Geltung vom 20. d. Mts. wird im Uebergangsverkehr von der Kleinbahn Gelnhausen-Lochborn für Erzsendungen von Gelnhausen nach Frankfurt a/M. Hafen (rechtsm.) der nach dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) sich ergebende Frachtsatz oder der zur Anwendung kommende regelrechte Satz des Sp.-T. III um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Frankfurt a/M., 16. April 1902. (1128)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge X zu den Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft. Dieselben enthalten neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Aufhebung der Entfernungen für die Station Lagerhof b/Gesundbrunnen Berlin des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. Aenderungen von Stationsnamen;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafeln I (einbezogen sind die Stationen Hochspeyer [alt] der pfälzischen Bahnen, Basel-St. Johann der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie Baiersbronn, Fischbach, Freudenstadt Stadtbhf., Friedrichsthal i/Württ., Klosterreichenbach, Onstmettingen, Thailfingen und Truchtelfingen der württembergischen Staatsbahnen);
5. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Dallgow-Döberitz, Finkenheerd, Fürstenberg a. d. O., Neuzelle, Wellmitz und Wildpark des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin, Altwasser, Landeck i/Schles., Rückers-Reinerz, Seitenberg a. d. Biele des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Sonnefeld, Weidhausen Herzogth. Coburg des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Beeskow Staatsbhf. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und Trebbichau des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, Beeskow N.-L. der niederlausitzer Eisenbahn, Kappel bei Lenzkirch, Markdorf, Meersburg und Mimmenhausen-Neufrach der badischen Staatsbahnen, sowie abgeänderte Enfernungen für die Station Ueberlingen der badischen Staatsbahnen;
6. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen;
7. Einführung, Aenderungen, Ergänzungen und Aufhebungen von Ausnahmetarifen (erweitert ist der Ausnahmetarif 2 — Rohstofftarif — im Ver-

kehre mit den Stationen der badischen Staatsbahnen, aufgehoben der Ausnahmetarif 26 für Zucker im Verkehr nach Basel);
8. Berichtigungen;
9. Ergänzung von Anhängen.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschliesslich 14. Juni d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 14. April 1902. (1129)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die nur für Sendungen der Firma Gebrüder Giulini bei Mundenheim eröffnete Station Ludwigshafen-Giuliniwerk wird vom 20. April 1902 ab in das Heft 1 des Verbandsgütertarifs mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Ludwigshafen a/Rhein aufgenommen.

Strassburg, den 14. April 1902. (1130)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif. (Gruppe IV/VI.)

Mit Gültigkeit vom 25. April 1902 werden eine Reihe von Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz als Versandstationen und die Station Altona als Empfangsstation in den Seehafen-Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern neu aufgenommen.

Dagegen treten die bisherigen Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für die Empfangsstationen Rendsburg, Osterholz-Scharmbeck und Tönning am 30. Juni 1902 ausser Kraft.

Weitere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 16. April 1902. (1131)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Tarif Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 wird die Station Strassburg-Rheinhafen der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen in die Tariftabelle „B. für die Beförderung von Eiern aus Russland und weiterher" des Nachtrages II zu dem vom 1. Juni 1899 gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für den oben bezeichneten Verkehr mit dem in dieser Tariftabelle (Seite 5 des Nachtrages II) für die Stationen Strassburg C. B. und Neudorf vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

Der Verkehr der Station Strassburg-Rheinhafen ist beschränkt auf solche Wagenladungen, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Ferner wird die in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom 28. Dezember 1901, Nr. 101, auf Seite 1583 unter Position 3446 verlautbarte Kundmachung, betreffend Aenderung der Frachtsätze für Eier im Verkehre nach den Stationen Frankfurt a/M. und Hanau des Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt a/M. wie folgt ergänzt: Sendungen nach Frankfurt ohne Bahnhofsvorschrift werden nach Frankfurt a/M. Hauptbahnhof und Sendungen nach Hanau ohne Bahnhofsvorschrift nach Hanau Ostbahnhof zu den für diese Bahnhöfe gültigen Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, am 17. April 1902. (1132)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz der Pos. H 15 des Theiles 1 für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Kemmelbach-Ybbs	242 ₰	225 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Kemmelbach-Ybbs	244 ₰	228 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Kemmelbach-Ybbs	237 ₰	220 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Kemmelbach-Ybbs	282 ₰	261 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. April 1902. (1133)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein Ausnahmetarif für Getreide in Kraft mit ermässigten Frachtsätzen von den Binnenstationen unserer Strecke nach Greifswald und Tribsees.

Das Nähere ist bei der Bahnverwaltung in Tribsees und bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Grimmen, den 20. April 1902. (1134RM)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

---

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1902 tritt der Tarif für den Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten nebst Anhang, enthaltend Preise für Rückfahrkarten für den Verkehr von Berlin Stett. Bahnhof, Breslau und Stettin nach den Ostseebadeorten Ahlbeck, Bansin, Binz, Cammin, Crampas-Sassnitz, Dievenow (Berg- oder Ost-), Göhren, Heringsdorf, Lohme, Misdroy, Prerow, Sassnitz, Sellin, Swinemünde, Thiessow, Zingst und Zinnowitz in Kraft. Für den Verkehr mit österreichischen Stationen gilt der Tarif erst vom 1. Juni 1902 an.

Die in den Tarif und in den Anhang aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier, Lindenstrasse 18.

Stettin, den 19. April 1902. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen, Dampfschiffsrhedereien und Fuhrunternehmer.

---

9. Generalversammlungen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 51. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Donnerstag, den 22. Mai 1902, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1901.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1901 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1902.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Mittwoch, den 7. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1902. (1136)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt!

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu der am Donnerstag, den 15. Mai d. J., Nachm. 4 Uhr, im kleinen Saale der Neuen Börse in Breslau, Graupenstrasse Nr. 11, stattfinden-

den ordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Aufsichtsraths und des Vorstands (Direktion) über die Lage der Geschäfte, sowie Vorlegung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung.
2. Beschlussfassung über Genehmigung der Bilanz und die Gewinnvertheilung, sowie über die Entlastung des Aufsichtsraths und Vorstands (Direktion).
3. Statutenänderungen:
   Aenderungen der §§ 15, 18, 21 und 23 durch Weglassung des Hinweises auf die dort angeführten Schemas und Aenderung der §§ 15 und 23, der Vorschriften über die Form der Ausfertigung der Aktien, Dividendenscheine und Talons.
4. Bericht und Beschlussfassung über Vorschläge eines russischen Konsortiums, betreffend Weiterbau der Bahn auf russischem Gebiet.
5. a) Antrag des Geheimen Regierungs- und Landraths Herrn von Scheele zu Kempen:
   „Generalversammlung wolle beschliessen, dem Fiskus die Breslau-Warschauer Eisenbahn zum Kauf anzubieten, den zu fordernden Preis nach eingehender Berathung festzusetzen und den Aufsichtsrath zu beauftragen, die erforderlichen Verhandlungen zu führen."
   b) Antrag der Frau Rittergutsbesitzerin Koschmieder auf Przytocznica:
   „Der Aufsichtsrath wird ersucht, mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten wegen Ankaufs der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Verbindung zu treten und einer alsbald zu berufenden Generalversammlung über das Resultat seiner Bemühung zu berichten."
6. Wahl von Aufsichtsrathsmitgliedern (§ 52 des Statuts).

Zur Theilnahme an der Beschlussfassung in der Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am dritten Werktage vor der Versammlung, also spätestens am 12. Mai d. J., ihre Aktien

bei der Gesellschaftskasse in Oels oder

in Breslau: 1. bei der Breslauer Diskontobank, Junkernstrasse 1/2 und deren Depositenkasse und Wechselstube, Schweidnitzerstrasse 50, 2. bei dem Bankhause Gebr. Guttentag,

in Berlin: 1. bei dem Bankhause Gebr. Guttentag, Jägerstrasse 11, und 2. bei dem Bankhause Born und Busse, Behrenstrasse 31,

hinterlegt oder glaubhafte Bescheinigungen bei der Gesellschaft eingereicht haben, aus welchen sich ergibt, dass die Aktien bei der Reichsbank oder einem deutschen Notar hinterlegt sind.

Breslau, den 15. April 1902. (1137)

Der Aufsichtsrath.
Hans Furbach, Vorsitzender.

---

10. Verdingungen.

Umgehungsbahn bei Mainz.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten der Ueber- und Unterführungen sind im ganzen oder in drei Loosen zu vergeben, und zwar:

Loos I: Ueberbrückung des Flosshafens und der Flosshafenstrasse, rund 768 Tonnen;
Loos II: die sonstigen linksrheinischen Bauwerke, rd. 994 Tonnen;
Loos III: die rechtsrheinischen Bauwerke, rd. 374 Tonnen.

Die Verdingungsunterlagen nebst den Bauwerkszeichnungen und einem Uebersichtslageplane können von unserem Centralbüreau gegen postgeldfreie Einsendung von 10 ℳ für jedes der drei Loose und von 25 ℳ für alle drei Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postgeldfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Sonnabend den 10. Mai, Vormittags 10 Uhr

festgesetzten Eröffnungstermin, der in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes — Rhabanusstrasse 1 hier — abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Mainz, den 12. April 1902. (1138)

Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektionen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Unterführung der Zufuhrstrasse in Km. 345 auf Bahnhof Dittersbach soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die beiden Ueberbauten umfassen zusammen 94 400 kg basisches Flusseisen, 3 520 kg Flussstahlguss, 1 200 kg Flussstahl und 240 kg Gusseisen.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis Sonnabend, den 3. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, an unser Centralbüreau (Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion, Zimmer Nr. 41) einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 18. April 1902. (1139)

Königliche Eisenbahndirektion.

Neubaustrecke Heppenheim-Lorsch.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der Neubaustrecke Heppenheim-Lorsch sind im ganzen oder in 2 Loosen zu vergeben, und zwar u. a.:

Loos I.

Erdarbeiten	rd.	21 000	cbm,
Fundamentaushub	„	275	„
Betonfundamente	„	70	„
Bruchsteinmauerwerk	„	165	„
Werksteine, Abdeckplatten etc.	„	13	„
Verlegung von eisernen u. Cementrohrdurchlässen	„	278	m,
Chaussirung etc.	„	2 500	qm,
sowie			

Loos II.

Herstellung des Oberbaues	rd.	5 300	m.

Die Verdingungsunterlagen einschliesslich der Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen portofreie Einsendung von 12 ℳ in baar für Loos I, bezw. 3,50 ℳ für Loos II, bezw. 13 ℳ für beide Loose zusammen bezogen werden, auch liegen dieselben im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, während der Dienststunden von 8—12 Vm. und von 2½—6 Uhr Nm. an Werktagen zur Einsicht offen.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Mittwoch, den 7. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 14. April 1902. (1140)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
15 000 cbm Packlagesteinen und
60 670 cbm Kleinschlag aus Hartgestein
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Packlagesteinen und Kleinschlag" bis zum Eröffnungstage

Dienstag, den 6. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 15. Mai 1902.

Mainz, den 20. April 1902. (1141)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

11. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten Breslau Oderthor, Breslau märkisch, Breslau Freiburg und Lauban stehen 7 alte Lokomotiven zum Verkaufe.

Vollzogene Angebote hierauf sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" versehen portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106 bis zum 26. April d. J., Vormittags 10 Uhr einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags um 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten können von dem vorbezeichneten Centralbüreau (Zimmer 41) Wochentags von 8—3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Breslau, im April 1902. (1142)

Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 46 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 2. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau Wochentags von 8 bis 3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im April 1902. (1143)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 33. | 26. April 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Verminderung der Klassenzahl im Personenverkehr.

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1897 bis 1899.

Besteigen und Verlassen fahrender Züge.

Nachrichten:

Deutschland: Betriebseinnahmen der preussisch-hess. Staatsbahnen. — Die dritte Lesung des preuss. Eisenbahnetats. — Ersatz für Sommerkarten nach den Nord- und Ostsee-Badeorten. — Elektr. Bahnbetrieb auf der Wannseebahn. — Umbau des Bahnhofs Homburg. — Breslau-Warschauer E. — Schwebebahn oder Zweischienenbahn für Hamburg? — Gegen die Einführung der IV. Wagenklasse bei den bayer. Staatsbahnen. — Betriebseinnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Wagenmangel. — Miethzinse für Lagerplätze und Gebühren für Benutzung von Industriegleisen. — Beseitigung von Zugverspätungen auf den bayer. Staatsbahnen. — Verkehr und Einnahmen der württemb. Staatsbahnen. — Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. — Nordseehäfen und Rheinverkehr. — Spar- und Darlehnskasse des bayer. Verkehrs-Beamtenvereins. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Der Staatshaushalt und die Verkehrsunternehmungen. — Die Unfälle auf den Wiener elektrischen Strassenbahnen. — Centralanzeiger für das öffentliche Lieferungswesen. — Diensteintheilung bei der Kaiser Ferdinands-Nordb. — Rechnungsabschluss der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft. — Südbahn. — Zillerthalbahn. — Konzert des Spar- und Bauvereins der Staatsbahnbediensteten in Hütteldorf.

Ungarn: Eisenbahn Nagy=Berezna-Landesgrenze. — Materialbeschaffung der ungar. Verkehrsanstalten und Staatsfabriken. — Lokalbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida. — Gepäckbeförderung auf den ungar. Staatsbahnen. — Konzession der Nagy=Károly-Mátéssalka-Csaper Vizinalbahn. — Handelsminister v. Horansky †.

Uebrige europäische Länder: Maassregeln gegen den Alkoholismus in Frankreich. — Das diamantene Jubiläum der Brightonbahn.

Fremde Welttheile: Bahnverschmelzungen in Japan. — Eisenbahnanschluss für die neue Flottenstation an der Nordwestküste Japans in Maizuru. — Von Australien nach London über die grosse sibirische Eisenbahn.

Allgemeines.

Rechtsprechung.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verminderung der Klassenzahl im Personenverkehr.

Die Personenzüge führen in Norddeutschland bekanntlich 4 Klassen, darunter zwei Polsterklassen, eine Klasse mit nur Sitzplätzen auf Holzbänken und eine Klasse mit theils Sitz-, theils Stehplätzen. Diese letzte Klasse fehlt in Süddeutschland, die drei anderen Klassen, insbesondere die zwei Polsterklassen, sind aber auch dort vorhanden. Von diesen letzteren ist nicht nur die erste ungewöhnlich schlecht ausgenutzt — bei den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1897/98, dem letzten, in dem aus der Reichsstatistik darüber genaue Auskunft zu erhalten ist, mit nur 10,3 % und bei allen deutschen Bahnen mit nur 9,15 % —, sondern auch die Ausnutzung der II. Klasse lässt noch recht viel zu wünschen übrig; betrug sie doch in dem genannten Jahre nur 19,2 % und 19,0 %.

Diese mangelhafte Ausnutzung sollte die Eisenbahnverwaltungen dazu veranlassen, doch ernstlich zu erwägen, ob die Beibehaltung von zwei Polsterklassen wirthschaftlich berechtigt ist und einem wirklichen Verkehrsbedürfniss entspricht, und wir stehen nicht an, beide Fragen zu verneinen.

Bekanntlich ist in England, wo früher auch zwei Polsterklassen allgemein üblich waren, vor mehreren Jahren die Midlandbahn in durchgreifender Weise mit der Beseitigung der II. Klasse vorgegangen und hat damit so gute Erfolge erzielt, dass die meisten anderen englischen Bahnen dem Beispiele in mehr oder minder ausgedehntem Maasse gefolgt sind. Und nach unserer Ueberzeugung liegen in Deutschland die Verhältnisse zu einer solchen Maassregel in mancher Beziehung viel günstiger, als sie in England lagen: unsere II. Klasse steht sowohl hinsichtlich des dem Reisenden gebotenen Raumes, wie der sonstigen Ausstattung der I. Klasse viel näher, als dies in England und bei unseren sonstigen westlichen Nachbarn der Fall war und ist, und unsere II. Klasse kommt in allen wesentlichen Punkten der I. Klasse der englischen und französischen Bahnen gleich. Es würde daher wohl angängig sein, die Abtheile der II. Klasse, vielleicht abgesehen von wenigen Ausnahmen, einfach als solche I. Klasse zu bezeichnen, um mit einem Schlage die zweite Polsterklasse loszuwerden, ein Verfahren, das z. B. in England nicht möglich war und auch in Frankreich nicht möglich sein würde, denn dort bedurften oder bedürften die Wagen II. Klasse eines durchgreifenden Umbaues, sei es in solche I. oder III. Klasse. Es ist aber einleuchtend, dass sich eine solche Maassregel um so leichter durchführen lässt, je weniger Aenderungen an dem Bestande der vorhandenen Betriebsmittel damit verbunden sind.

Bei der schlechten Ausnutzung der beiden Polsterklassen kann man wohl annehmen, dass es bei den weitaus meisten Zügen ohne Beeinträchtigung der Reisenden möglich sein würde, die Zusammenlegung der beiden Klassen in der Weise durchzuführen, dass in den Zügen die Abtheilzahl der zukünftigen einen Polsterklasse nicht grösser bemessen würde, als gegenwärtig die Zahl der Abtheile II. Klasse ist, dass also gewissermaassen die Abtheile der heutigen I. Klasse einfach weggelassen würden. Da im Jahre 1897/98, wie bemerkt, die Platzausnutzung der beiden Polsterklassen bei den preussischen Staatsbahnen 10,3 % und 19,2 % betrug und dabei je 1 621 730 672 und 8 080 520 339 Platzkm gefahren worden waren, so würde sich bei Weglassung der Plätze I. Klasse und Verweisung ihrer Insassen auf die Plätze II. Klasse die Ausnutzung der letzteren nur auf 21,3 % erhöht haben, also immer noch recht mässig geblieben sein. Nun hat zwar die Platzausnutzung in den letzten Jahren erfreulicherweise zugenommen, sie ist im Durchschnitt aller Klassen von dem genannten Jahre bis 1900 aber doch nur von 25,2 % auf 27,0 % gestiegen, also im ganzen immer noch eine recht mässige geblieben. Wie schon bemerkt, gibt die Statistik seit 1898 über die Ausnutzung der einzelnen Klassen keine Auskunft mehr, man kann aber durch Versuchsrechnungen aus der Zahl der in den einzelnen Klassen geleisteten Personenkilometer und der aus den Angaben über die Leistungen der Personenwagen zu entnehmenden durchschnittlichen Platzausnutzung

auch die Ausnutzung in den einzelnen Klassen annähernd berechnen und erhält dann für die preussischen Staatsbahnen in der

	I.	II.	III.	IV.
	Klasse:			
gegenüber 1897/98 mit . . .	10,3 %	19,2 %	22,7 %	35 %
im Rechnungsjahre 1900 . . .	10,3 %	21,0 %	24,7 %	36 %

Bei Durchführung der angeregten Maassregel würde die Ausnutzung in der einen Polsterklasse auf 23,6 % steigen, also immer noch eine mässige bleiben.

Nun ist ja gewiss nicht ausser Acht zu lassen, dass die genannten Durchschnittszahlen der Ausnutzung für viele Züge, besonders für die Schnellzüge, auf den wichtigeren Hauptstrecken nicht zu Grunde gelegt werden dürfen, und dass daher auch beim Fortfall einer Polsterklasse keine Verringerung der Platzzahl dieser Züge ausgeschlossen wäre. Zweifellos sind die Eisenbahnverwaltungen aber um so eher in der Lage, den Bedürfnissen der Reisenden nach Verstärkung überlasteter Züge oder, was oft in jeder Hinsicht vorzuziehen ist, nach Vermehrung der Züge behufs Entlastung der vorhandenen Rechnung zu tragen, mit je einfacheren Verhältnissen gerade bei der Bildung und Zusammensetzung der Züge zu rechnen ist, und jede Verringerung der Klassenzahl wird sich hierbei von tiefgreifendstem Einfluss erweisen. Besonders werden auch durch eine Zusammenlegung der beiden Polsterklassen zu einer die aus den Ansprüchen an die verschiedensten Arten von Abtheilen — für Raucher, Nichtraucher, Frauen, die Zugänglichkeit zu Aborten usw. — entspringenden beträchtlichen Schwierigkeiten sofort auf mindestens die Hälfte verringert, und dann ist noch zu beachten, dass auch in den stark besetzten Zügen wenigstens einzelne Abtheile I. Klasse nur ganz ungenügend ausgenutzt werden. Eine solche auf Beseitigung der II. Klasse beruhende Zusammenlegung der beiden Polsterklassen würde sich daher sowohl für die Eisenbahnverwaltungen, wie für die Reisenden von gleichem Segen erweisen wie bei denjenigen englischen Verwaltungen, die sie durchgeführt haben. Eine solche Maassregel könnte auch nicht mit der wenig geglückten Beseitigung der I. Klasse auf den belgischen Staatsbahnen verglichen werden, denn zweifellos besteht, namentlich im internationalen Verkehr, ein Bedürfniss nach einer I. Klasse, die diese Bezeichnung wirklich verdient, und da die belgische II. Klasse im allgemeinen so dürftig ausgestattet ist, dass sie schlechterdings nicht an die Stelle der I. treten kann, wird diesem Bedürfnisse nicht mehr gedient; auf den deutschen Bahnen würde aber, wie bemerkt, die II. Klasse recht wohl an die Stelle der I. treten können, den bisherigen Reisenden I. Klasse würde nichts schlechteres geboten, als in unseren westlichen Nachbarländern, und wem der dargebotene Raum oder die sonstigen Einrichtungen und Bequemlichkeiten nicht genügen sollten, der könnte wohl durch Lösen einer Doppelkarte oder durch Benutzung der Luxuszüge seinen Neigungen und dem Bedürfnisse vermehrter Geldausgabe genügen. Uebrigens würden die älteren Wagen II. Klasse, die in ihren Raumverhältnissen und in ihrer Ausstattung etwa nicht geeignet wären, in den Zügen unserer wichtigen Hauptstrecken als Wagen der zukünftigen einen Polsterklasse benutzt zu werden, recht gut auf Nebenbahnen und Nebenlinien Verwendung finden können, auf denen bisher die I. Klasse entweder überhaupt oder doch in vielen Zügen fehlte, oder wo sie so gut wie nie benutzt wurde und wo es daher kaum von irgend jemand unangenehm empfunden würde, wenn man dort die weniger gut ausgestatteten Wagen II. Klasse als solche I. bezeichnete.

Die wirthschaftliche Bedeutung der vorgeschlagenen Maassregel ist aus folgenden Rechnungen zu ersehen.

Nimmt man die vorstehend für 1900 angegebenen Ausnutzungszahlen an und setzt ferner die Zahl der Plätze in den vier Klassen auf eine Achse gleich 8, 14, 20,5 und 25 — Annahmen, die wohl ohne grosse Fehler richtig sind, da die aus ihnen und aus der in der Statistik gegebenen Plätzezahl berechnete Achsenzahl der Personenwagen mit den Angaben der Statistik recht gut übereinstimmt —, so erhält man in der heutigen I. Klasse eine Leistung von rund 285 990 000 Wagenachskm, die also bei Einführung der angeregten Maassnahme zu einem sehr erheblichen Theile weniger zu leisten gewesen wären. Die daraus zu ermittelnden Ersparnisse an Betriebskosten können wie folgt berechnet werden. Es haben betragen im Rechnungsjahre 1900:

die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung usw. der Personenwagen auf 1 000 Wagenachskm	7,25 *M.*
und im Jahre 1897/98 *):	
die unmittelbaren Kosten der Zugkraft auf dieselbe Einheit	9,03 „
die Kosten für das Schmieren, Putzen, Beleuchten und Erwärmen der Personenwagen auf dieselbe Einheit	1,05 „
die Summe dieser Kosten stellt sich also auf .	17,33 *M.*

Die aus dem Jahre 1897/98 entnommenen Kosten werden ohne wesentlichen Fehler auch für die Gegenwart übernommen werden können, sie haben sich wie fast alle anderen Betriebsausgaben höchstens etwas erhöht. Mittelbare Kosten der Zugkraft — Unterhaltung der Lokomotiven, Verwaltung usw. — sollen ebenso unberücksichtigt bleiben wie die Kosten der Unterhaltung des Oberbaues und der Bahnanlagen. Die auf 1 000 Wagenachskilometer ermittelten Kosten von 17,33 *M.* sind daher jedenfalls nicht zu hoch berechnet, besonders wenn man berücksichtigt, dass die Kosten für Unterhaltung, Beleuchtung, Erwärmung usw. der Wagen oder Plätze I. Klasse thatsächlich beträchtlich über dem Durchschnitt der Kosten für alle Personenwagen stehen.

Der Wegfall von 285 990 000 Wagenachskm würde also mit einer Minderausgabe von mindestens 4 956 207 *M.*, also rund 5 000 000 *M.* verbunden sein. Und wenn auch wegen der Unmöglichkeit, alle Züge um die Abtheile I. Klasse zu schwächen, nicht der ganze berechnete Betrag an Achskilometern erspart werden könnte, so würde doch ein ganz beträchtlicher Theil dieser Zahl thatsächlich erspart werden, und da die berechnete Geldersparniss aus den dargelegten Gründen als sehr vorsichtig ermittelt werden muss und die aus der Vereinfachung und Erleichterung in der Bildung der Züge, im Abrechnungswesen und der Verwaltung zweifellos zu erwartenden Ersparnisse überhaupt nicht berücksichtigt sind, wird trotz der nur theilweisen Verminderung der zu leistenden Wagenachskilometer die Ersparniss von rund 5 000 000 *M.* kaum unterschritten werden.

Allerdings würde dieser Ersparniss auch ein Einnahmeausfall gegenüberstehen, weil die Maassregel ohne Ermässigung des jetzigen Fahrpreises I. Klasse wohl nicht durchführbar wäre. Ob man als Fahrpreis für die zukünftige I. Klasse den Satz der heutigen II. Klasse annimmt, oder ob es angängig wäre, den letzteren Satz etwas zu erhöhen, mag dahin gestellt bleiben. Ein Bedürfniss nach einer Ermässigung des Preises für die I. Klasse liegt ja zweifellos nicht vor, aber andererseits wird man den Fahrpreis der heutigen II. Klasse kaum erhöhen können, ja eine solche Erhöhung würde durch Verkehrsabnahme voraussichtlich eher Ausfälle als Erhöhungen der Einnahmen ergeben. Nimmt man also die Fahrpreise in der zukünftigen einen Polsterklasse gleich denen der heutigen II. Klasse an und legt die Verkehrsergebnisse für 1900 zu Grunde, so würde sich bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen bei 235 653 776 Personenkilometern der jetzigen I. Klasse und den Durchschnittseinnahmen von 7,61 *Pf.* und 5,67 *Pf.* in der I. und II. Klasse ein Einnahmeausfall von 4 571 683 *M.* ergeben haben, also ein Betrag, der unter der oben berechneten Betriebsersparniss bleibt.

Uebrigens würde bei einer etwaigen Weiterverfolgung der Reform der Personentarife nach der Richtung der Beseitigung der Rückfahrkarten und der Ermässigung der Einheits-

*) Für die späteren Jahre sind diese Angaben in der Reichsstatistik nicht mehr nachgewiesen.

sätze auf die der heutigen Rückfahrkarten vielleicht auch eine mässige Erhöhung der Fahrpreise für die eine Polsterklasse gegenüber den Sätzen für die heutigen Rückfahrkarten II. Klasse angängig sein, besonders wenn nach dem Vorgange der englischen Midlandbahn etwa die Holzbänke der heutigen III. Klasse mit leichten Kissen oder dicken Decken belegt würden. X.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir haben den vorstehenden uns von sehr geschätzter Seite zugehenden interessanten Ausführungen gern Raum gegeben, obgleich wir mit ihnen keineswegs in allen Punkten einverstanden sind. So erwünscht im Interesse der Vereinfachung der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen eine Verminderung der Klassenzahl wäre, so halten wir es doch für aussichtslos, in Deutschland eine Beseitigung der I. Klasse in dem Umfange durchzuführen, wie oben angenommen ist. Bei dem steigenden Wohlstand Deutschlands steigt die Benutzung der I. Klasse stärker als die der übrigen Klassen, die Zahl der Schnellzüge und insbesondere der dem internationalen Verkehr dienenden ist ebenfalls im Wachsen. Die Gewohnheiten der Bevölkerung bedürfen der Berücksichtigung in Deutschland mit dem überwiegenden Staatsbahnsystem, den vielen grossen und kleinen Residenzen und Höfen, der grossen Anzahl internationaler Reisender mehr noch als in einem Lande wie England. Den Schnellzügen aller Art wird die I. Klasse verbleiben müssen, wohl aber erscheint es uns erreichbar und erstrebenswerth, sie aus den Personenzügen in viel grösserem Umfange zu entfernen, als es bis jetzt geschehen ist. Vielleicht gelingt es auch mit der Zeit, die I. Klasse in ähnlicher Weise, wie es schon jetzt vielfach der Fall ist und in Belgien jetzt nach dem gescheiterten Versuch der Beseitigung der I. Klasse unternommen wird, stets nicht in einzelnen Abtheilen, sondern in eigens eingerichteten eleganten und bequemen Wagen mit einem grösseren Innenraum, breiten Seitengängen usw. zu führen. Gegen die Beseitigung der I. Klasse spricht auch der wirthschaftlich-finanzielle Gesichtspunkt, dass diejenigen, die diese Klasse benutzen, den erhöhten Preis gern und ohne Schwierigkeit zahlen; die ihnen zugemuthete Ersparniss würde ihre Reiselust nicht erhöhen, sondern vielmehr infolge der geringeren Bequemlichkeit eher vermindern.

Das erheblichste Bedenken gegen die Vorschläge des Herrn Einsenders scheint uns übrigens darin zu liegen, dass mit der von ihm erstrebten besseren Platzausnutzung zweifellos die Fälle der Wagenüberfüllung, die schon jetzt namentlich bei den Sommerreisen so häufig eintreten, sich noch vermehren würden und nun auch die Wahl einer höheren Klasse als Schutzmittel nicht mehr freistände. Es istkaum anzunehmen, dass das beim deutschen Publikum durchzusetzen sein würde! Man muss nur bedenken, dass die geringe Platzausnutzung in der grossen Ungleichmässigkeit der Besetzung ihren Grund hat, welche nach den Tageszeiten, den Wochentagen, den Jahreszeiten, den Fahrstrecken unendlich wechselt, ohne dass es möglich wäre, mit dem Betriebe ebenso rasch diesem Wechsel zu folgen.

Uebrigens bestätigt eine auf S. 540 dieser Nummer mitgetheilte Aeusserung der zweitgrössten deutschen Eisenbahnverwaltung, der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen, dass auch in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen eine Beseitigung der I. Klasse nicht für thunlich erachtet wird.

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1897 bis 1899.

Das „Archiv f. Eisenbahnwesen“ veröffentlicht in seinem Märzhefte eine Darstellung der Hauptbetriebsergebnisse der deutschen, englischen und französischen Bahnen in den Jahren 1897, 1898 und 1899, der wir die nachstehenden Angaben unter Bezugnahme auf unsere früheren Mittheilungen in Nr. 21 S. 314 Jahrg. 1900 und Nr. 11 S. 164 Jahrg. 1901 entnehmen. Erläuternd bemerken wir noch, dass sich die Angaben für die deutschen Bahnen auf die vollspurigen Bahnen für den öffentlichen Verkehr (ohne Einrechnung der Schmalspurbahnen) beziehen, dass aber bei den französischen Angaben die Schmalspurbahnen mit einbegriffen sind, während in der englischen, auf dem Jahresbericht des Handelsamts beruhenden Statistik alle Angaben über Art und Spurweite der Bahnen fehlen. Der deutschen Statistik ist das vom 1. April bis 31. März laufende Rechnungsjahr, der englischen und französischen Statistik das Kalenderjahr zu Grunde gelegt; die Vergleichung ist daher nur eine annähernde, doch ergibt sich aus ihr gleichwohl ein bezeichnendes Gesammtbild der Weiterentwickelung in den drei grossen westeuropäischen Verkehrsgebieten. Wir lassen nachstehend eine Zusammenstellung der wichtigsten Zahlenangaben folgen.

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf am Ende des Jahres 1899 mit 49 041 km das Englands um 14 126 km und dasjenige Frankreichs um 6 830 km. Der Umfang der Staatsbahnnetze stellte sich Ende 1899 in Deutschland auf 45 173 km oder 92,1 % der Bahnlänge, in Frankreich auf 2 727 km oder 6,4 % der Bahnlänge. Die Zunahme der Bahnlänge in den drei Jahren 1897/99 betrug in Deutschland 1 922 km oder 4,1 %, in England 429 km oder 1,2 %, in Frankreich 642 km oder 1,5 %. Der Zuwachs war also ein erheblich stärkerer in Deutschland als in den beiden anderen Ländern. Man darf diese Thatsache wohl wesentlich auf den Umstand zurückführen, dass in Deutschland die Staatsbahnverwaltungen nach erfolgtem Ausbau der Hauptlinien jetzt mit grossem Eifer den Ausbau von Nebenbahnstrecken betreiben, während in England und Frankreich, wo das Privatbahnsystem ausschliesslich oder doch ganz überwiegend herrscht, die grossen Bahnverwaltungen nur mit Widerstreben an den Ausbau der wenig einträglichen Nebenlinien herangehen. Bei den doppel- und mehrgleisigen Strecken ergab sich in Deutschland im Jahre 1899 gegenüber 1897 eine Zunahme von 1 038 km oder 6,3 %, in England von 394 km oder 2,0 % und in Frankreich um 483 km oder 3,2 %. — Die Zunahme beim Anlagekapital betrug für 1897/99 bei den deutschen Bahnen 4,6 %, bei den englischen Bahnen 5,7 % und bei den französischen Bahnen 1,6 %, und dabei hat sich das kilometrische Anlagekapital bei den deutschen Bahnen um 0,3 %, bei den französischen um 0,1 %, bei den englischen Bahnen aber um 4,4 % erhöht. Diese Zahlen gestatten einen Rückschluss auf die ausserordentliche Höhe der Kosten, mit denen in dem dichtbevölkerten und industriell hoch entwickelten England jede weitere Ausdehnung des Bahnnetzes — wir erinnern an die Londoner Untergrundbahnen — verbunden ist. Eine auffallende Erscheinung ist die grosse Zahl der in England im Gebrauch befindlichen Güterwagen, welche diejenige Deutschlands um rund 75 % und diejenige Frankreichs um nahezu 150 % übersteigt. Diese Thatsache findet in der in England beförderten grösseren Gütermenge — 420 500 000 t gegenüber 322 500 000 t und 126 000 000 t — eine Erklärung, hängt aber auch mit dem Umstande zusammen, dass in England gegenwärtig noch Wagen von geringerer Ladefähigkeit (unter 10 t), die aus dem festländischen Verkehr mehr und mehr verschwinden, noch vielfach gebraucht werden. Im übrigen hat die Zahl der Güterwagen in Deutschland eine Vermehrung um 10,1 % und in England um 6,3 % erfahren, während sie in Frankreich nur um 1,8 % gestiegen ist.

Von den Gesammteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr in England und Frankreich rund 43 %, in Deutschland dagegen nur rund 28 %, während der Güterverkehr in den ersten beiden Ländern 51 und 55 %, in Deutschland dagegen rund 66 % Roheinnahme eintrug. Was die Zahl der beförderten Personen anlangt, so steht Deutschland in der Mitte zwischen England und Frankreich — England 1 106,7, Frankreich 426,9, Deutschland 812,7 Millionen —. In beiden ersteren Ländern sind die Personentarife auf einer wesentlich höheren Durchschnittsstufe gehalten worden als in Deutschland. Leider ist eine genaue Vergleichung aller drei Länder nach dieser Richtung hin nicht möglich, weil die englischen Bahnen keine Personen- und Gütertonnenkilometer veröffentlichen. In Deutschland betrug 1899 der Durchschnittsertrag für 1 Personenkm 2,75 ₰, in Frankreich einschliesslich Transportsteuer 3,93 ₰, während der Durchschnittsertrag für 1 tkm sich in Deutschland auf 3,70 ₰, in Frankreich auf 4,04 ₰ stellte. In letzterer Beziehung dürfte also eine wesentliche Verschiedenheit zwischen beiden Ländern nicht obwalten; dagegen ist der Durchschnittssatz der Personentarife in Frankreich um 43 % höher als in Deutschland.

Gegenstand	Deutschland			England			Frankreich		
	1897	1899	Unterschied in Prozenten	1897	1899	Unterschied in Prozenten	1897	1899	Unterschied in Prozenten
Bahnlänge (Eigenthumslänge) km	47 119	49 041	+ 4,1	34 486	34 915	+ 1,2	41 569	42 211	+ 1,5
„ auf 100 qkm Fläche „	8,70	9,04	+ 4,0	10,89	11,02	+ 1,2	7,8	8,0	+ 2,5
„ auf 10 000 Einwohner „	8,79	8,89	+ 1,1	8,54	8,58	+ 0,4	10,8	10,9	+ 1,0
Doppel- und mehrgleisige Strecken in Prozenten der Bahnlänge	35,1	35,9	+ 2,3	54,7	55,2	+ 0,9	36,5	37,0	+ 1,4
Staatsbahnen in Prozenten der Bahnlänge	92,8	92,1	— 0,7	—	—	—	6,4	6,4	± 0
Anlagekapital überhaupt Mill. ℳ	11 853,8	12 403,0	+ 4,6	21 795,3	23 046,4	+ 5,7	13 079,2	13 291,1	+ 1,6
„ auf 1 km Bahnlänge	252 832	253 614	+ 0,3	632 059	660 070	+ 4,4	314 638	314 874	+ 0,1
Lokomotiven überhaupt Stück	16 884	18 291	+ 8,3	19 479	20 461	+ 5,0	10 611	10 755	+ 1,4
„ auf 10 km Betriebslänge Stück	3,57	3,72	+ 4,2	5,65	5,86	+ 3,7	2,58	2,57	— 0,05
Personenwagen überhaupt „	33 664	36 638	+ 8,8	44 053	45 948	+ 4,3	27 179	29 049	+ 6,8
„ auf 10 km Betriebslänge Stück	7,11	7,58	+ 6,6	12,77	13,13	+ 2,8	6,62	6,94	+ 4,8
Güter-, Gepäck- und andere Wagen Stück	361 506	398 054	+ 10,1	664 833	706 982	+ 6,3	279 534	284 601	+ 1,8
Güter-, Gepäck- und andere Wagen auf 10 km Betriebslänge Stück	76,4	81,0	+ 6,0	192,8	202,5	+ 5,0	68,1	68,0	— 0,14
geleistete Zugkilometer: in Schnell- und Personenzügen Mill.	207,6	226,9	+ 9,3	325,3	348,6	+ 7,2	159,0	170,7	+ 7,4
in Güterzügen „	152,5	184,8	+ 21,2	263,2	285,7	+ 8,5	106,9	118,5	+ 10,8
geleistete Zugkilometer überhaupt Mill.	405,3	461,1	+ 13,8	591,8	637,6	+ 7,7	314,4	340,4	+ 8,2
auf 1 km kommen durchschnittlich Gütertonnenkilometer	601 221	676 606	+ 12,5	—	—	—	338 680	378 371	+ 11,7
Gesammteinnahmen überhaupt Mill. ℳ	1 675,0*)	1 942,2*)	+ 15,9	1 874,7	2 033,3	+ 8,4	1 087,2	1 155,9	+ 6,3
Gesammteinnahmen auf 1 km Betriebslänge ℳ	35 775	39 741	+ 11,1	54 367	58 237	+ 7,1	26 482	27 613	+ 4,3
von der Gesammteinnahme entfallen: auf den Personen- und Gepäckverkehr %	28,23	27,39	— 3,0	43,23	43,02	— 0,5	43,3	42,7	— 1,4
auf den Güterverkehr „	67,11	64,56	— 3,8	51,05	51,26	+ 0,4	55,3	55,4	+ 0,2
Gesammtausgaben überhaupt Mill. ℳ	933,4	1 165,1	+ 24,8	1 061,7	1 201,8	+ 13,2	570,4	597,8	+ 4,8
Gesammtausgaben auf 1 km Betriebslänge ℳ	19 937	23 841	+ 19,6	30 788	34 421	+ 11,8	13 894	14 281	+ 2,8
Gesammtausgabe in Prozenten der Betriebseinnahme	55,7	60,0	+ 7,1	57,0	59,1	+ 3,7	53,4	52,8	— 0,7
Ueberschuss überhaupt Mill. ℳ	725,6	750,7	+ 3,5	813,1	831,5	+ 2,3	516,7	558,1	+ 8,0
„ für 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	15 624	15 361	— 1,7	23 579	23 816	+ 1,0	12 585	13 332	+ 5,9
Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals	6,21	6,12	— 1,5	3,73	3,61	— 3,2	3,95	4,20	+ 6,3

*) Ohne Pachtzins.

Das Besteigen und Verlassen fahrender Züge.

Von W. Berdrow.

Die Frage: Einsteigen ohne Anhalten! ist im vorigen Jahre in dieser Zeitung (vergl. 1901, S. 905 und 1081) von mehreren Seiten so eingehend besprochen, dass neues im Prinzip dazu kaum zu bemerken sein dürfte. Dagegen mag es für den Leser, der meine damaligen Ausführungen über den Vorschlag eines elektrischen Umsteigewagens zum Uebergang von der Station in nicht haltende Schnellzüge gelesen hat, von Interesse sein, eine amerikanische Erfindung ähnlicher Natur kennen zu lernen, über die kürzlich „Scientific American“ berichtete.

Auch der Urheber dieses neuen Vorschlags benutzt zum Uebergang der Reisenden nach und von dem Schnellzuge einen Hilfswagen, aber nicht einen solchen, der sich durch eigene Kraft bewegt und an die Station gebunden ist, der er angehört. Man kann das System fast vergleichen mit der amerikanisch-englischen Art, Briefbeutel in den fahrenden Zug aufzunehmen, zu entleeren und gefüllt auf anderen Bahnhöfen wieder auszusetzen bezw. zu werfen.

Zunächst eine kurze Wiedergabe des Umsteigewagens. Stellt man sich zwei durch leichte Gitterträger mit einander verbundene Portalkrahne vor, die das Normalprofil überwölben und rechts und links von dem betreffenden Durchfahrtgleis auf zwei Schienen ruhen bezw. laufen, so hat man die Grundform des Fahrzeuges. Sein Gleis reicht von einem bis zum anderen Ende des Bahnhofes, erforderlichenfalls auf der Ankunftsseite des Zuges noch etwas darüber hinaus. An der dem erhöhten Bahnsteig zugekehrten Seite trägt dieser brückenartige Gitterträger einen schmalen Wagenkasten zur Aufnahme der Fahrgäste. Auf jeder Station steht ein solcher Wagen und überspannt das Einfahrtgleis, so dass gewöhnliche Maschinen und Wagen darunter hindurchfahren können.

Anders die für den in Frage stehenden Zweck hergerichteten Schnellzüge oder Wagen, deren Besteigen und Verlassen während der Fahrt geschehen soll. Zunächst müssen sie, wenn nicht überhaupt aus Motorwagen bestehend, so bespannt sein, dass die Lokomotive ohne Anstreifen unter dem Portal des Umsteigewagens hindurchfährt. Dann müssen die Wagendächer sehr hoch liegen, grosse Festigkeit besitzen und, wie das allerdings bei den langen amerikanischen Personenwagen der Fall ist, bis nahe an einander reichen. Auf den Dächern des Zuges nämlich ist ein breitschieniges Gleis verlegt, dessen einzelne

Theile von Wagen zu Wagen so übereinander greifen, dass es ununterbrochen vom ersten bis zum letzten Wagen reicht und selbst beim Durchfahren von Krümmungen der Zusammenhang nicht verloren geht. Vorn weist dieses Gleis, welches mit Hilfe breiter Rollen den Umsteigewagen zu tragen bestimmt ist, eine ganz leichte, allmähliche Krümmung nach unten auf. Genau ebenso besitzt andererseits das untere Breitspurgleis des Portalwagens, welches beiderseits vom Durchfahrtgleis des Schnellzuges in der Station liegt, am Bahnhofseingang eine leichte Senkung, dann eine Hebung und vor dem Bahnsteig wieder ein geringes Gefäll.

Unter diesen Voraussetzungen vollzieht sich das Ein- und Aussteigen bei durchfahrenden Zügen in folgender Weise. A. sei die erste Zwischenstation, nachdem der Schnellzug den Ausgangspunkt I. verlassen hat. Einige Minuten vor seinem gemeldeten Eintreffen in A. besteigen die von dort abfahrenden Reisenden den Umsteigewagen, der unmittelbar neben dem Bahnsteig stehen bleibt. Der einlaufende Zug trifft auf dem von dem Portal des Umsteigewagens überspannten Gleis ein und tritt unter die Traversen des Fahrzeuges, welche mit 4—6 breiten Laufrollen ausgestattet sind. Nur am Beginn des ersten Wagens finden die oben über den Zug verlegten Stützschienen Platz unter dem Portal, dann berühren sie die Rollen und heben den Umsteigewagen von seinen unteren Laufschienen ab. Hängend oder vielmehr reitend wird derselbe nun vermöge seines Trägheitsmomentes auf dem weiter eilenden Zuge entlang rollen, um endlich auf dem letzten Wagen, sei es durch Abbremsen seiner Bewegung, sei es durch eine Sperrvorrichtung, zur Ruhe zu gelangen. Jetzt hängt der mit Thüren versehene Kasten des Wagens unmittelbar neben dem letzten Wagen des Schnellzuges, und es wird keine grossen Schwierigkeiten machen, die Hemmung so einzurichten, dass Thür an Thür kommt. Es ist nun Zeit genug (selbst wenn nur eine Thür am Schluss des letzten Wagens vorhanden sein sollte) zum Platzwechseln, denn der hängende Wagen wird bis zur nächsten Station mitgeführt. Die Insassen treten in den Zug über, um sich in demselben nach Bedarf zu vertheilen, und der Umsteigewagen wird von denjenigen bestiegen, die auf der nächsten ebenfalls ohne Aufenthalt zu durchfahrenden Station B aussteigen wollen.

Der Zug treffe nun in B ein. Unmittelbar vor dem Eintritt in den Bahnhof beginnen rechts und links vom Gleis die Laufschienen des Portalwagens, und zwar besitzen sie, wie oben erwähnt, eine leichte Steigung. Die Folge ist, dass sich die unteren Räder des natürlich sehr gut abgefederten Rahmens allmählich auf die Schienen setzen, während oben der Gitterträger von den Stützschienen des Wagendachs abgehoben wird. Sobald dies geschehen, rollt der Zug unter dem gleichzeitig abgebremsten Wagen davon, und der letztere kann vor dem Bahnsteig zum Stehen gebracht werden. Gleichzeitig hat aber der durchfahrende Zug an seiner Spitze bereits einen neuen Umsteigewagen aufgenommen, der mit den auf Station B. Einsteigenden ein Stück voraus gehalten hat und auf die früher beschriebene Weise auf das Gleis der Wagendächer geschlüpft ist. Dieser Wagen wird nun nach C., der nächste nach D. getragen u. s. f., bis der nächste, von dem Zuge nicht durchfahrene, sondern zum Anhalten bestimmte Bahnhof erreicht ist. Der Rücktransport der Umsteigewagen findet genau auf dieselbe Weise mit den entgegengesetzten Zügen statt.

Es wird kein Mensch bei uns behaupten, dass dieser Gedanke ohne weiteres ausführungsreif sei. Seine Schwächen und Schwierigkeiten liegen so auf der Hand, dass ich sie nicht zu nennen brauche. Trotzdem scheint mir ein Fortschritt gegen das früher beschriebene System eines selbständig auf elektrische Weise bewegten Umsteigewagens nicht zu leugnen. Die Vorrichtung ist, wenn die Frage des erforderlichen grösseren Profils gelöst werden kann, was naturgemäss nur auf einzelnen Linien der Fall sein dürfte, verhältnissmässig einfach. Die Kosten der Anlage wären gegen die selbständig bewegter Fahrzeuge unverhältnissmässig geringer, ebenso die Betriebskosten. Ob die Aufnahme und das Absetzen von Fahrzeugen dieser Art während der Fahrt technisch etwa auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen wird, ist eine andere Frage, welche nur der sachverständige Techniker wird entscheiden können. Selbst dann aber, wenn der ganze Vorschlag in dieser Form sich schlechtweg unausführbar erweisen sollte, ist nicht zu bestreiten, dass in ihm vielleicht der Ausgangspunkt einer künftigen besseren Lösung gefunden werden kann. Musse zum Ersinnen weiterer Lösungen ist genug vorhanden, denn offenbar gehört das „Einsteigen ohne Anhalten" zu den Bedürfnissen, denen die Erfindungskunst krampfhaft entgegenzukommen sucht, bevor die Zeit für sie überhaupt eingetreten ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebseinnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Im März d. J. wurden vereinnahmt für Personen 29 771 000 *M.* (gegen das Vorjahr + 3 085 000 *M.*), für Güter 72 443 000 (— 5 025 000) *M.* und aus sonstigen Quellen 6 883 000 (+ 656 000) *M.*, zusammen 109 097 000 (— 1 284 000) *M.* oder bei einer Länge von 31 413 (+ 623) km auf das Kilometer 3 475 (— 113) *M.* Im Jahre 1901/02 wurden insgesammt erzielt für Personen 382 818 000 (— 608 000) *M.*, für Güter 882 910 000 (— 35 218 000) *M.* und aus sonstigen Quellen 82 575 000 (+ 28 000) Mark, zusammen 1 348 303 000 (— 35 546 000) *M.* oder auf das Kilometer 43 301 (— 1 973) *M.* Die Einnahmen bleiben damit hinter dem Etatsansatz um mehr als 80 000 000 *M.* zurück. Ein derartiger Ausfall ist, so bemerkt der „Berl. Akt." hierzu, in der Geschichte der preussischen Staatseisenbahnen noch niemals vorgekommen. Der bisher grösste Ausfall fand gerade vor 10 Jahren im Etatsjahr 1891/92 statt, wo die Einnahmen um 49 000 000 *M.* hinter dem Etatsansatz zurückblieben. Der jetzige Ausfall ist im Laufe des Etatsjahres allmählich und langsam entstanden, so dass jeder Monat einen mehr oder minder grossen Rückgang aufwies, der sich allerdings in den letzten Monaten etwas verringert hat.

— **Die dritte Lesung des preussischen Eisenbahnetats,** über deren wichtigsten Punkt, die Annahme einer den Umbau des Bahnhofes Homburg betreffenden Position, wir auf der folgenden Seite besonders berichten, ist im Abgeordnetenhause am 23. d. Mts. beendet worden, nachdem nur noch einige örtliche Wünsche zur Sprache gebracht und von dem Abg. Gothein (fr. Verein.) von neuem die Nothwendigkeit einer Vereinfachung und Herabsetzung der Gütertarife betont war, während Abg. Gamp die Schwierigkeiten der Durchführung einer solchen hervorhob.

— **Ersatz für Sommerkarten nach den Nord- und Ostseebadeorten.** An Stelle der aufgehobenen Sommerkarten nach den Nord- und Ostseebadeorten werden, wie die königliche Eisenbahndirektion Berlin bekannt macht, vom 1. Mai d. J. ab Rückfahrkarten mit 45 tägiger Geltungsdauer und wahlweiser Gültigkeit für Eisenbahn- und Schiffsstrecken auf bestimmten Knotenpunktstationen, so zum Beispiel auch in Berlin, ausgegeben werden. Auch findet auf diese Karten eine direkte Gepäckabfertigung statt. Der Preis dieser neuen Rückfahrkarten ist im allgemeinen etwas niedriger, als derjenige der Sommerkarten. Auf kleineren Stationen werden behufs Erlangung der direkten Gepäckabfertigung Rückfahrkarten bis zu der nächsten Knotenpunktstation in Verbindung mit der wahlweise geltenden Knotenpunktkarte ausgegeben werden. Die den Reisenden durch die früheren Sommerkarten gebotene Bewegungsfreiheit ist somit durch die neue Einrichtung nicht nur gewahrt, sondern erweitert; behufs Vereinfachung der Tarife usw. hat es sich allerdings nicht vermeiden lassen, dass in gewissen Fällen zwei Fahrkarten gelöst werden müssen. Diese geringe Unbequemlichkeit fällt aber gegen die sonstigen Vorzüge nicht ins Gewicht, die vorzugsweise in der allgemeinen Verbilligung der Fahrpreise und darin bestehen, dass von der früher nur einem beschränkten Kreise durch Sommerkarten gewährten Vergünstigung in Zukunft allgemein Gebrauch gemacht werden kann, wenn bis zu den Stationen, auf denen die neuen wahlweise zu Bahn und Schiff gültigen Rückfahrkarten aufliegen, gewöhnliche Rückfahrkarten oder zusammenstellbare Fahrscheinhefte gelöst werden. Dem reisenden Publikum dürfte diese Neuerung recht willkommen sein.

— **Ueber den elektrischen Betrieb auf der Wannseebahn** wird von betheiligter fachmännischer Seite im Anschluss an die Aeusserungen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. d. Mts. (s. Nr. 29 S. 472 d. Ztg.) folgendes mitgetheilt: Der seit August 1900 auf der 12 km langen Strecke Berlin-Zehlendorf verkehrende elektrische Versuchszug musste sich sowohl in Bezug auf die Zahl der Wagen, wie den Fahrplan dem bestehenden Dampfbetrieb vollständig anpassen. Mit seinen zehn Wagen konnte man somit den Hauptvorzug des elektrischen Betriebs: schnellere Zugfolge bei leichteren Zugeinheiten, die sich dem wechselnden Verkehrsbedürfniss besser anzupassen vermag, gar nicht ausnutzen. Der Versuchsbetrieb, der am 1. Juli abgeschlossen werden soll, kann daher für die Beurtheilung der Wirthschaft-

lichkeit des elektrischen Betriebes auf Vorortbahnen im allgemeinen nur soweit als maassgebend angesehen werden, als er die technischen Grundlagen (Stromverbrauch, Unterhaltung der Motoren und Leitungen usw.) geliefert hat. Auch hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Betriebes darf man die Versuchserfahrungen nicht ohne weiteres verallgemeinern. Vor allem darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass, um die Kosten der Versuchsanlage möglichst niedrig zu halten, weder für die Stromerzeugungsanlage, noch für den Zug selbst Reserven vorgesehen sind. Bei jeder wenn auch nur vorübergehenden Störung an einer dieser Einrichtungen müsste gleich der ganze Versuchsbetrieb unterbrochen werden. Die Leitungsanlage hat nur zu sehr wenigen Störungen Veranlassung gegeben. Sie waren ausserdem zum grössten Theil durch die Auswechselung des Oberbaues bedingt, die schon seit längerer Zeit vorgesehen war. Auch die Kurzschlüsse, die bei keiner Bahn ganz zu vermeiden sind und meist durch die Unvorsichtigkeit des mit den Gleisarbeiten beschäftigten Personals verursacht werden, haben während der ganzen Versuchsdauer keine irgendwie nennenswerthen Verspätungen oder gar Betriebsunterbrechungen veranlasst. Dass die Eisenbahnverwaltung der Frage des elektrischen Betriebes auf Vorortbahnen keineswegs ablehnend gegenübersteht, kann man übrigens daraus schliessen, dass nach der Mittheilung des Ministers auf der Strecke Berlin-Gross-Lichterfelde Ost der elektrische Betrieb vollständig eingerichtet werden soll.

— **Der Umbau des Bahnhofs Homburg** gab auf Grund der von uns in Nr. 32 S. 523 erwähnten Anträge Anlass zu erneuter lebhafter Erörterung bei der in der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 21. d. Mts. begonnenen dritten Lesung des Eisenbahnetats. Das Endergebniss haben wir schon kurz mitgetheilt. Zunächst begründete der konserv. Abg. Pappenheim seine und seiner Freunde ablehnende Haltung mit der Behauptung, dass es auf anderen Bahnhöfen viel betriebsgefährlichere Zustände als in Homburg gebe, ohne dass ihr Umbau verlangt würde, und dass hier die Beitragsleistung der Stadt noch nicht genügend geklärt sei. Nochmals erörterte nun Staatsminister v. Thielen aufs eingehendste die Dringlichkeit des fraglichen Bahnhofsumbaues. Er wies nach, dass es sich bei dem sehr sorgfältig geprüften Projekt namentlich um den Bau einer langen und schwierigen Verbindungsbahn handle, dass das Bahnhofsgebäude selbst nur 330 000 *M.* kosten solle, während beispielsweise für Kreiensen 400 000 *M.*, für Coblenz und Aachen je 500 000 *M.* gefordert und bewilligt seien. Die Verkehrsverhältnisse Homburgs seien nicht nach der nur die Baareinnahmen nachweisenden sog. Stationsstatistik zu beurtheilen, der Verkehr Homburgs sei Sommer- und Ausflugsverkehr und daher sehr schwankend. In den östlichen Direktionsbezirken hätten nur Breslau, Danzig, Königsberg, Stettin, Posen einen mit Homburg zu vergleichenden Personenverkehr. Für die Bewältigung dieses Verkehrs sei ein durchaus mangelhafter Bahnhof da; die Verwaltung habe daher nur eine Pflicht erfüllt, hier die bessernde Hand anzulegen und auch verhältnissmässig hohe Kosten nicht zu scheuen, um zu betriebssicheren Zuständen zu gelangen. Auch die Verpflichtungen der Stadt zu Beiträgen usw. seien festgesetzt und ihre Höhe vom Finanzminister wie von den Provinzialbehörden als genügend anerkannt. Auch der Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben betonte nochmals die Dringlichkeit des Umbaues. Eine Anzahl von Rednern aus dem Hause trat gleichfalls für die Bewilligung ein, so die natlib. Abg. v. Eynern und Dr. Sattler; ersterer betonte den Gesichtspunkt der Betriebssicherheit, letzterer wies die jetzt gegen das Projekt auftretenden schlesischen und konservativen Abgeordneten darauf hin, dass gerade sie es seien, die bei jeder Gelegenheit Klagen erhöben, dass die Regierung mit der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen zu zögernd vorgehe. Hier bekunde nun der Minister selbst die Nothwendigkeit eines Umbaues und nun wolle man es besser verstehen und sie verneinen! — Schliesslich wurde, wie mitgetheilt, der Antrag Bachmann auf Wiederherstellung des gestrichenen Postens in namentlicher Abstimmung mit 177 gegen 105 Stimmen abgelehnt, dagegen der Antrag Krieger, 1 000 000 *M.* für Vorarbeiten (Erdarbeiten und Grunderwerb) zum Zwecke der Erweiterung des Bahnhofs Homburg zu bewilligen und an die Regierung die Aufforderung zu einer nochmaligen Prüfung des Kostenanschlags zu richten, angenommen. Die Regierung wird durch die Resolution zugleich aufgefordert, in der nächsten Tagung mitzutheilen, ob eine Ermässigung der Baukosten von 5 400 000 *M.* möglich sei.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der am 15. Mai stattfindenden ordentlichen Generalversammlung dieser Eisenbahngesellschaft steht ausser den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen auch ein Antrag auf Aenderung der Satzungen, Bericht und Beschlussfassung über Vorschläge einer russischen Vereinigung, betreffend Weiterbau der Bahn auf russischem Gebiet, und der schon in Nr. 1 d. Ztg. mitgetheilte Antrag aus Aktionärkreisen, mit der preussischen Staatsregierung wegen Ankaufs der Bahn in Verhandlung zu treten.

— **Die Frage: „ob Schwebebahn oder Zweischienenbahn für Hamburg?“** gibt in der Tagespresse dieser Stadt zu immer lebhafteren Auseinandersetzungen Veranlassung. Im „Hamb. Korresp.“ verwahrt sich der Vertreter der Firma Siemens & Halske, Regierungsbaumeister Stein, über dessen Aeusserungen in einer Vereinsversammlung wir in Nr. 30 d. Ztg. kurz berichtet haben, gegen einen Vorwurf des Hauptmanns Mog, als ob die von ihm, Stein, an der Schwebebahn geübte Kritik irgendwie die Grenzen und das Maass der strengsten Sachlichkeit überschritten habe. Zugleich aber tritt die „Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“ dem Generaldirektor Röhl von der Hamburger Strassenbahngesellschaft mit einer Richtigstellung entgegen, in welcher sie auf das schärfste betont, dass die Schwebebahn, was Schnelligkeit und Betriebssicherheit anlange, den in Hamburg zu stellenden Anforderungen vollauf zu genügen vermöge. Für eine bis zu 60 km in der Stunde zu steigernde Geschwindigkeit sei die Gesellschaft bereit, jede Gewähr zu übernehmen, zumal die Anfahrgeschwindigkeit der Schwebebahn von keiner Eisenbahn der Welt übertroffen werde. Auch sei in Elberfeld seit der Eröffnung der Bahn am 1. März 1901 noch kein Betriebsunfall vorgekommen, und es verkehrten dort im regelmässigen Betriebe Züge, die aus mehreren Wagen zusammengesetzt seien. Die Schwebebahn sei daher zur Bewältigung eines Massenverkehres ganz in dem gleichen Grade geeignet, wie jede andere elektrische Bahn.

— **Gegen die Einführung der IV. Wagenklasse bei den bayerischen Staatsbahnen** hat sich die Generaldirektion zu München in einem Berichte an das vorgesetzte Ministerium ausgesprochen, dessen Inhalt von der „Augsb. Abendztg.“ wiedergegeben wird. Der betr. Bericht erörtert in erster Linie die Frage, ob sich im Interesse einer Vereinfachung des Zugdienstes und des Fahrkartenwesens die Beseitigung der I. Wagenklasse empfehle, kommt aber zu dem Ergebnisse, dass eine solche Maassnahme nicht zeitgemäss sei, da sich diese Wagenklasse während der letzten Jahre einer wachsenden Beliebtheit bei den wohlhabenderen Ständen erfreut habe. Auch habe der von der belgischen Eisenbahnverwaltung gemachte Versuch einer Beseitigung der I. Klasse zu einem günstigen Ergebniss für den Betrieb nicht geführt, da dort die Einstellung einer Anzahl von Luxuswagen nothwendig wurde, die zu erheblichen Schwierigkeiten Anlass gab. Weiter wird dann ausgeführt, dass der Einführung einer IV. Wagenklasse dieselben betriebsdienstlichen Rücksichten entgegenstehen, welche die Beseitigung der I. Wagenklasse wünschenswerth erscheinen lassen. Ausserdem aber würde sich das Volksbewusstsein in Süddeutschland mit der Einführung der IV. Klasse schwerlich befreunden können. Die bestehende Eintheilung der Wagenklassen wäre somit beizubehalten, dabei aber zugleich darauf Bedacht zu nehmen, dass die sämmtlichen drei Klassen nur in denjenigen Zuggattungen mitgeführt würden, bei denen hierfür ein zwingendes Bedürfniss vorliege. Die Einführung einer IV. und die Aufhebung der I. Klasse wird also nicht beabsichtigt, jedoch sollen künftighin Luxuszüge nur I., Schnellzüge I. und II., Lokalzüge II. und III., Vororts-, Markt-, Arbeiter- und Schulzüge nur III. Klasse führen. Dagegen sollen in die Eilzüge grundsätzlich alle drei Wagenklassen eingestellt werden, weil die Eisenbahnverwaltung ein Interesse daran hat, diejenigen Reisenden, welche ihr das stärkste Kontingent stellen, in rasch verkehrenden und darum für die Verwaltung billigeren Zügen zu befördern.

Während so die grösste süddeutsche Verwaltung sich von neuem gegen die Einführung der IV. Wagenklasse ausgesprochen hat, werden die wirthschaftlichen und sozialen Vorzüge, welche mit der Einführung einer IV. Wagenklasse verbunden wären, in einer von der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Ztg.“ gebrachten Zuschrift besprochen, in der zugleich darauf hingewiesen wird, dass man die Einführung einer IV. Klasse nicht etwa als den ersten Schritt zur Aufgabe der süddeutschen Eisenbahnselbständigkeit betrachten dürfe. Denn auch in Sachsen werde an Wochentagen die IV. Klasse seit Jahren geführt und doch verhalte man sich dort gegen eine Eisenbahngemeinschaft in gleicher Weise ablehnend wie in Süddeutschland. Im Gegentheil werde gerade durch Einführung der IV. Klasse in Süddeutschland den Bestrebungen nach einer Eisenbahngemeinschaft in wirksamer Weise entgegengearbeitet werden; denn wenn erst auf allen deutschen Bahnen gleiche Einrichtungen und gleiche Preise beständen, so würde damit ein Hauptgrund für den engeren Zusammenschluss der Bahnen fortfallen, der jetzt namentlich in der Handelswelt oft und lebhaft betont werde.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 808 (5 785) km befördert 2 281 888 (2 084 309) Personen und 1 461 724

(1 519 062) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 369 337 (3 044 819) ℳ, aus dem Güterverkehr 7 962 004 (8 454 093) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 205 450 (190 404) ℳ und aus dem Thiertransport 281 209 (250 632) ℳ, zusammen 11 818 000 ℳ gegen 11 939 948 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. März d. J. beziffert sich auf 31 541 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 278 286 ℳ.

— **Wagenmangel.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat, nachdem Mangel an gedeckten Güterwagen eingetreten ist, die Zone für Rückbeladung fremder Wagen dieser Gattung bis auf weiteres von 80 auf 30 km herabgesetzt und ihren sämmtlichen Bahn- und Güterstationen die äusserste Beschleunigung der Be- und Entladung, wie der Weitersendung der Wagen im beladenen und leeren Zustande, ferner die rascheste Vornahme der Reparaturen und der Desinfektionsgeschäfte, endlich die thunlichste Ausnutzung des gedeckten fremden Wagenmaterials zur besonderen Pflicht gemacht.

— **Miethzinse für Lagerplätze und Gebühren für Benutzung von Industriegleisen.** Da durch den gegenwärtigen wirthschaftlichen Niedergang die Erhebung der im voraus zu entrichtenden jährlichen Pachtschillinge für bahnärarische Lagerplätze und der Jahresgebühren für Benutzung von Industriegleisen von einzelnen Geschäftsinhabern sehr hart empfunden wird und infolge dessen die Gesuche, diese Gebühren in kürzeren Raten abführen zu dürfen, in jüngster Zeit in erheblichem Maasse hervortreten, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sich veranlasst gesehen, den Industriellen dadurch entgegenzukommen, dass sie ihren Eisenbahnbetriebsdirektionen und kasseführenden Dienststellen die Ermächtigung ertheilt hat, den Lagerplatzpächtern und Inhabern von Industriegleisen auf Verlangen die Vorausbezahlung der betreffenden Jahresbeträge in halbjährlichen und in besonders berücksichtigungswerthen Fällen auch in vierteljährlichen Raten ausnahmsweise zu gestatten.

— **Beseitigung von Zugverspätungen auf den bayerischen Staatsbahnen.** Da bei Prüfung der Verspätungsursachen sich vielfach ergeben hat, dass bei verspäteten Schnell- und Personenzügen — obwohl ihre Belastung unter der Normalbelastung für die verwendete Maschine zurückblieb — das Fahrpersonal die Fahrzeiten nicht nur nicht kürzte, sondern sogar auf der Strecke noch versäumte, ohne dass besondere Entschuldigungsgründe hierfür vorlagen, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen mit besonderem Erlasse ihre Eisenbahnbetriebsdirektionen neuerdings veranlasst, den Zugverspätungen mit aller Strenge nachzugehen und Züge, bei denen die Fahrzeiten des öfteren nicht eingehalten werden, durch maschinentechnische Beamte behufs Aufklärung der ungenügenden Fahrleistung begleiten zu lassen. Des weiteren wurde den Zug-End- und Lokomotivwechselstationen der Auftrag ertheilt, künftighin Verspätungen, die scheinbar auf ungenügende Leistung des Lokomotivpersonals oder auch der Maschine zurückzuführen sind, den Betriebswerkstätten sofort nach Ankunft der Züge, womöglich telephonisch, mitzutheilen, damit diese alsbald die nöthigen Untersuchungen anzustellen in der Lage sind; ausserdem wurden auch noch die Betriebswerkstätten zur häufigeren und genauen Prüfung der Geschwindigkeitsmesserstreifen veranlasst und die Stationsbeamten sowohl, wie auch die Zugführer auf die ihnen obliegende Pflicht gewissenhafter, dem thatsächlichen Laufe der Züge entsprechender Fahrberichtsführung hingewiesen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 840,48) km befördert 2 733 972 (2 507 323) Personen, 678 261 (683 258) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 516 000 (1 335 645) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 553 000 (2 578 701) ℳ, aus sonstigen Quellen 1 272 000 (1 220 314) ℳ, im ganzen 5 341 000 (5 134 660) ℳ, mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 206 340 ℳ. Vom 1. April 1901 bis letzten März 1902 betrugen die Einnahmen 56 263 000 ℳ, gegen das vorhergegangene Rechnungsjahr mit 56 214 990 ℳ mehr 48 010 ℳ.

— **Der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband** veröffentlicht folgende mit dem 1. d. Mts. in Kraft getretene neue Dienstanweisungen und Vorschriften: 1. eine „Dienstanweisung, betreffend Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden“ (unter Aufhebung der seit dem 1. März 1894 gültigen Bestimmungen der Kundmachung 2, Ausgabe 3); 2. neue „Bestimmungen über die Berechnung von Deckenmiethe“ (unter Aufhebung der am 1. September 1889 eingeführten ersten Ausgabe der Kundmachung 8); 3. Vorschriften über die Beförderung lebender Fische — auch Fischbrut — und lebender Krebse bei Aufgabe als Eilgut oder Schnellzuggut (unter Aufhebung der am 1. April 1899 eingeführten Kundmachung 31, Ausgabe 2). Die hier unter 1 und 2 aufgeführten Vorschriften haben Gültigkeit im gesammten Bereiche des Eisenbahn-Verkehrsverbandes. Dagegen ist die Gültigkeit der unter 3 genannten Vorschriften im Bereiche der niederländischen Staatsbahnen ausgeschlossen. — Ausserdem ist zu den Dienstvorschriften der Eisenbahnen zu der Militär-Transportordnung und zum Militärtarif für Eisenbahnen vom 18. Januar 1899 — Kundmachung 27 — ein 5. Nachtrag erschienen, der ebenfalls mit dem 1. d. Mts. in Kraft getreten ist.

— **Nordseehäfen und Rheinverkehr.** Von den Städten Duisburg, Düsseldorf, Crefeld, Neuss, Ruhrort, Mainz, Offenbach und Worms sowie Mülheim a/Rhein und Uerdingen, ferner von den Handelskammern der erstgedachten acht Städte und den Handelskammern zu Essen, Frankfurt a/M., Mannheim, Coblenz, Mülheim a/Ruhr und Wesel, von dem Verein zur Wahrung der wirthschaftlichen Interessen von Rheinland und Westfalen, dem Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen und dem „Partikulier-Schifferverband Jus et Justitia“ ist dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 26. März d. J. eine Denkschrift eingereicht, in welcher sie bitten, ein gleiches Wohlwollen, wie es bislang den Nordseehäfen zu Theil geworden, auch den Rheinhäfen zuzuwenden. Zur Begründung dieses Antrages legt die Denkschrift zunächst dar, dass es sich auch bei der Rheinschifffahrt um ein deutsch-nationales Interesse handelt, indem diese vorwiegend in deutschen Händen ruht. Von 1 065 Rheindampfern mit 213 000 PS waren im Jahre 1900 in deutschem Besitz 71 %, in niederländischem und belgischem Besitz 29 %; von 8 041 Segelschiffen mit 26 000 000 Centnern Tragfähigkeit waren im gleichen Jahre 51 % in deutschem, 49 % in niederländischem und belgischem Besitz. In den Häfen oberhalb Duisburg sind zu Berg in den Rheinhäfen angekommen 43 000 deutsche und 10 700 ausländische Schiffe. Zwar überwog in Duisburg und Ruhrort der Zahl nach die niederländische Flagge, aber diese wurde der grössten Mehrzahl nach nur von kleinen Schiffen von weniger als 6 000 Centnern Tragfähigkeit, Tjalken und anderen kleinen Fahrzeugen, geführt, welche Kohlen nach Holland brachten und deren Verkehr auf der kurzen Strecke bis zur Ruhrmündung wesentlich die Bedeutung eines Grenzverkehres hatte. Jedenfalls sei die Erhaltung einer leistungsfähigen Schifffahrt im binnenländischen Verkehre ebenso sehr ein Gebot volksthümlicher Wirthschaftspolitik, wie im Verkehre über See. Nun aber habe die preussische Staatseisenbahnverwaltung für die Erleichterung der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr über See ein wahres Füllhorn von Ausnahmetarifen über die deutschen Nordseehäfen ausgeschüttet und nehme dabei die Dienste der Binnenschifffahrt bereitwillig an, wo ihr diese nützlich sein könnten. Wo ihr aber die Binnenschifffahrt geschäftlich hinderlich sei, gehe sie zu scharfem Kampfe dagegen vor. Die Denkschrift zählt die einzelnen für den Verkehr der deutschen Ems-, Weser- und Elbhäfen nach Rheinland-Westfalen erlassenen Ausnahmetarife auf und fährt dann fort:

„Wir legen Werth darauf, nochmals hier die Erklärung abzugeben, dass wir an und für sich gegen die hier behandelten Ausnahmetarife keinen Widerspruch erheben. Ausnahmetarife sind unentbehrliche Bestandtheile jedes Tarifsystems. Aber so segensreich sie bei richtiger Anwendung wirken können, ebenso verderbenbringend und verheerend können sie auf Industrie und Handel eines Wirthschaftsgebietes herniederfallen, wenn Willkür oder verfehlte wirthschafts- und verkehrspolitische Absichten oder die Missachtung berechtigter, aus dem Heimathboden hervorgewachsener Interessen ihnen die Richtung geben. Mit vollem Rechte können wir ferner wiederholen, dass die Rheinhäfen in allgemeinen grossen Verkehrsfragen sich stets auf den Standpunkt des öffentlichen Interesses gestellt haben, ungeachtet der schwerwiegenden Bedenken, die vom Standpunkte der eigenen Interessen manchmal dagegen sprachen. Mit um so grösserem Rechte, so wiederholen wir auch hier, können die Rheinhäfen beanspruchen, dass gegen sie nicht eine unterschiedliche Tarifpolitik geführt wird, die nicht durch das öffentliche Interesse geboten ist. Ein solches Interesse liegt aber hier nicht vor. . . . . Die Rheinhäfen glauben das gute Recht für sich zu haben, wenn sie ihre grundsätzliche Gleichstellung mit den deutschen Nordseehäfen und, soweit die preussische Staatseisenbahnverwaltung Tarifermässigungen bewilligt hat, mit den niederländischen und belgischen Seehäfen beantragen, denn sie sind gleichberechtigte Glieder des nationalen Verkehrswesens. Für die wirthschaftliche Entwickelung des deutschen Westens sind die Rheinhäfen und die Rheinschifffahrt von nicht geringerem Werthe als die deutschen Nordseehäfen für diejenigen Wirthschaftsgebiete, die in ihrem Einfuhr- und Ausfuhrverkehre auf diese angewiesen sind.“

In der dieser Denkschrift beigegebenen Eingabe stellen die Betheiligten den Antrag, dass alle Tarife, die für die Aus- und Einfuhr den Nordseehäfen gegeben werden, auch auf den

Wasserumschlag in den Rheinhäfen zur Anwendung gebracht werden.

Ueber die Verhandlungen, welche zwischen den Unterzeichnern geführt wurden, sind wir nicht unterrichtet, jedoch ist es uns aufgefallen, dass sowohl die Stadt Köln als auch die dortige Handelskammer sich an der Eingabe nicht betheiligt haben. Ausserdem ersehen wir aus den in der Ruhrorter Handelskammer am 20. März d. J. geführten Verhandlungen, dass man es dort für richtiger gehalten hätte, das Verhalten der preussischen Staatseisenbahnen nicht geradezu als eine beabsichtigte Bekämpfung der Rheinschifffahrt zu kennzeichnen, sondern es vielmehr auf einen Mangel an Rücksichtnahme auf die gemeinwirthschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen zurückzuführen.

Wir beschränken uns für heute darauf, zu dieser Mittheilung unser Erstaunen darüber auszudrücken, dass eine so weitgehende Forderung aus Orten und Kreisen erhoben wird, die durch den lebhaften, allseitig zugestandenen und viel beneideten Aufschwung der Rheinschifffahrt die grössten Vortheile, ja die höchste geschäftliche Blüthe erreicht haben. Wäre die Forderung durch einen Rückgang des Geschäftslebens und der Rheinschifffahrt, insbesondere im Vergleich zu den Seehäfen, begründet, so würde man sie allenfalls verstehen. Aber nichts von alledem! Im Gegentheil: es wird beispielsweise zugestanden, dass ein Theil der bekämpften Seehafenausnahmetarife, z. B. die sehr wichtigen für Erze, gänzlich unwirksam geblieben sind, also doch auch der Rheinschifffahrt gewiss nicht geschadet haben.

Die Denkschrift wendet sich auch gegen die „Stückgütertarife“, meint aber nicht nur diese, sondern alle anderen Ausnahmetarife nach den deutschen Seehäfen mit Ausnahme der Erztarife, und weist hier nun nicht etwa nach, inwiefern diese Ausnahmetarife auf den Rheinverkehr schädigend gewirkt haben, sondern sie bestätigt nur die der Staatsregierung natürlich nichts neues bietende Thatsache, dass in den Tarifen Ungleichheiten zu Ungunsten des Rhein-See- und Rheinumschlagsverkehrs bestehen. Es ist doch eine durchaus natürliche, ja naturnothwendige, bis jetzt von allen Seiten gebilligte Tarifpolitik, dass die Eisenbahnen den deutschen Nordseehäfen aus den Gegenden, wohin diesen ein billiger Wasserweg fehlt, also namentlich aus einem Theil Mittel-, Süd- und Westdeutschlands, die Güter zu ermässigten Tarifen zuführen, da sie nur dadurch dem langen Eisenbahnwege, vor allem aber dem deutschen Hafen- wie dem deutschen Schiffsverkehr erhalten bleiben können, während sie sonst auf dem kürzesten Wege zum Rhein gehen, also die Eisenbahn verlassen würden, um mittelst Umladung in nichtdeutsche Häfen und damit grossentheils auch auf nichtdeutsche Schiffe zu gelangen. Dass die Rheinschifffahrt selbst zum grössten Theil deutsch ist, ändert hieran nichts. Etwas anders läge ja die Sache, wenn man die Rheinhäfen als Seehäfen bezeichnen könnte, wenn von ihnen aus in der Hauptsache Seeschiffe verkehren könnten. Allerdings verkehren zur Zeit 32 Seedampfer zwischen Köln und London, den deutschen Nordsee- und Ostseehäfen. Soweit es sich um den direkten Seeverkehr mit Auslandshäfen handelt, liesse sich ja vielleicht mit einigem Anschein der Billigkeit die Gewährung gleicher Ausnahmesätze wie für die deutschen Nordseehäfen aus den Gegenden begründen, welche nach Köln keinen Wasserweg und etwa gleiche Entfernung haben, wie nach den Nordseehäfen; doch stehen einer solchen gesonderten Behandlung des Umschlags- und des direkten Verkehrs vermuthlich wieder andere gewichtige Bedenken entgegen; auch scheint daran den Antragstellern, unter denen sich ja Köln nicht befindet, kaum gelegen. Sie wollen gerade den Umschlagverkehr als Seeverkehr behandelt wissen, und das liesse sich u. E. nur durch den Nachweis eines Niederganges der Rheinschifffahrt rechtfertigen. Mit demselben Rechte würden alle deutschen Flusshäfen: Breslau, Dresden, vor allem Magdeburg, ja selbst Berlin denselben Anspruch auf Gewährung der Seehafentarife beanspruchen können, ja diese mit noch mehr Recht, weil ihre Flussschiffe überall in deutschen Seehäfen umschlagen müssen. Im übrigen ist die Angelegenheit inzwischen im preussischen Landtage zur Sprache gekommen; unsere Leser finden in Nr. 30 S. 487 d. Ztg. die Antwort, die der preussische Minister dort ertheilt hat und die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt.

— Spar- und Darlehnskasse des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins. Die Mitgliederversammlung fand unter zahlreichem Besuche am 6. d. Mts. in Aschaffenburg statt.

Dem vom Ausschusse erstellten Geschäftsberichte für das Jahr 1901 entnehmen wir folgendes: Die Stammeinlagen erreichten am Ende des Berichtsjahres die Höhe von 486 599 ℳ, die Spareinlagen eine solche von 261 901 ℳ, die ausstehenden Darlehen 755 421 ℳ; der Vermögensstand der Mitglieder hat im abgelaufenen Jahre eine Steigerung um 100 262 ℳ erfahren und betrug Ende 1901: 825 396 ℳ. Der Reservefonds stieg von 30 265 auf 33 486 ℳ; an Verlusten sind im Berichtsjahre 556 ℳ zu verzeichnen. Die Spareinlagen wurden mit 3,5 % verzinst, für die Stammeinlagen konnte, wie seit einer Reihe von Jahren, eine Verzinsung zu 4,5 % vergütet werden; für die gesammten Einlagen gelangten an Zinsen 28 569 ℳ zur Vertheilung. Die Einnahme an Darlehnszinsen (zwischen 4 und 5 %) betrug 39 412 ℳ. Der Mitgliederstand erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 287, welche Zahl in keinem der Vorjahre erreicht wurde, und betrug am Ende 1901: 2 640. Der Bericht lässt auch für die übrigen Geschäftszweige eine stetige und erfreuliche Entwickelung ersehen.

Der zur Kenntniss gebrachte Aufsichtsrathsbericht verbreitet sich in ausgedehnter Weise über die Zwecke, Ziele und Ausdehnung der Kasse und stellt fest, dass die fortgesetzte und eingehende Prüfung der gesammten Geschäftsführung zu keiner Beanstandung Veranlassung gegeben hat. Die vom Aufsichtsrath vorgeschlagene Entlastung für den Ausschuss wurde unter lebhafter Anerkennung der Thätigkeit des Gesammtausschusses einstimmig ertheilt. Auf Antrag des Ausschusses wurde die Aufnahmegebühr für das Jahr 1902 wieder auf den geringen Betrag von 1 ℳ festgesetzt, desgleichen wurde der Vorschlag, den Zins für die Spareinlagen für 1902 auf 3,5 % festzusetzen, angenommen. Von dem 1 640 ℳ betragenden Gewinnrest für 1901 wies die Versammlung 1 000 ℳ der Verlustreserve zu, der Rest von 640 ℳ wurde zum Vortrag auf neue Rechnung bestimmt. Die von der Kassenleitung vorgeschlagenen Satzungsänderungen fanden die Zustimmung der Versammlung.

— Personalnachrichten. Dem Eisenbahndirektor Schneidt, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden. — Ernannt sind die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Struck in Danzig, Scheibner in Bromberg, Roth in Crefeld, Kayser in Königsberg i/Pr., Mertens in Kattowitz, Barzen in Frankfurt a/M., Kaufmann in Altona, Voss in Bromberg, Geber in Essen a/R., Büttner in Magdeburg, Steinmann in Münster i/W., Kiel in St. Johann-Saarbrücken, ferner die Eisenbahn-Bauinspektoren Daus in Berlin, Staud in Paderborn, Glasenapp — zugetheilt der deutschen Botschaft in Washington —, zur Zeit in Chicago, und Meyer in Berlin zu Regierungs- und Bauräthen; die Eisenbahn-Telegrapheninspektoren Meyl in Erfurt und Hattemer in Stettin sowie die Eisenbahn-Maschineninspektoren Uhlmann in Berlin, Martiny in Meiningen und Schayer in Breslau zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe IV. Klasse. — Gestorben ist der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Reinhold Blaeser, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 2 in Magdeburg.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist den Eisenbahndirektoren Dannenfelser in Leipzig II und Schönleber in Dresden-Neust. der Titel und Rang als Oberbaurath, den Bauinspektoren Cunradi in Reichenbach i/V., Decker in Bautzen, Haase in Dresden-Altst., Häbler in Freiberg, Pietsch in Zwickau und Winter in Döbeln der Titel und Rang als Baurath und dem juristischen Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion Assessor Dr. jur. v. Brescius der Titel und Rang als Finanzassessor verliehen worden.

Oesterreich.

— Der Staatshaushalt und die Verkehrsunternehmungen. Die Ungunst der Verkehrsverhältnisse im letzten Jahre wird sich auch in den Staatseinnahmen lebhaft fühlbar machen. Wie die in den letzten Tagen veröffentlichten Ergebnisse der grossen Transportunternehmungen für das abgelaufene Jahr ersehen lassen, ist einerseits das Erforderniss an Staatsgarantiezuschüssen beträchtlich gewachsen, andererseits der Staatsantheil am Reingewinn hinter den Schätzungen im staatlichen Budget für das Jahr 1902 weit zurückgeblieben. Für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn war ein Reingewinnantheil von 700 000 Kr. von der Finanzverwaltung veranschlagt; dementgegen ergab sich nur der Betrag von 200 000 Kr. (Hinsichtlich der Ferdinands-Nordbahn war auch im Staatsbudget kein Gewinnantheil vorgesehen.) Für das garantirte Netz der Nordwestbahn waren 120 000 Kr. an Garantierückzahlung in Rechnung gezogen, in Wirklichkeit wird der Staat aber mit einem Garantiezuschusse von 991 000 Kr. in Anspruch genommen — also eine Verschlechterung um 1 111 000 Kr. Für die süd-norddeutsche Verbindungsbahn wird der Mehrbedarf an staatlichem Garantiezuschusse gegenüber dem Budget auf etwa 600 000 Kr. veranschlagt, und für das Ergänzungsnetz der Staatseisenbahngesellschaft übersteigt er die in dem Staatsbudget eingestellte Ziffer um 341 232 Kr. Schon diese vier Posten allein ergeben für den Staat einen Gebahrungsausfall von rund 2 550 000 Kr. Allerdings hat die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für das Jahr 1901 in diesem Jahre eine Rückzahlung von 393 000 Kr. geleistet, während im Budget nur 200 000 Kr. vorgesehen waren. Andererseits erhöht sich da auch wieder der Subventionsbetrag, wie er im neuen Vertrage vereinbart ist, im laufenden Jahre um 100 000 Kr., also von 500 000 auf 600 000 Kr.

— Die Unfälle auf den Wiener elektrischen Strassenbahnen. Der Eisenbahnminister beantwortete in einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses eine Interpellation, betreffend die auf den Wiener elektrischen Strassenbahnen vorgekommenen schweren Unfälle. Er führte hierbei insbesondere aus, dass die Unfälle, welche durch diese Strassenbahnen herbeigeführt wurden und seit einiger Zeit eine so bedauerliche Zunahme erfahren haben, nach übereinstimmender Ansicht der Fachmänner vor allem anderen auf die Neuheit der angewendeten Betriebsart, oder, besser gesagt, darauf zurückzuführen seien, dass die Betheiligten, insbesondere die Fussgänger und die Lenker der Strassenfahrzeuge, sich mit den Eigenthümlichkeiten und insbesondere mit den Gefahren der neuen Betriebsart noch nicht in vollem Maasse vertraut gemacht haben. Zum Beweise dessen theilte der Minister mit, dass von 80 vorgekommenen Unfällen nach dem Ergebnisse der gepflogenen amtlichen Erhebungen nicht weniger als 75 dem eigenen Verschulden der Beschädigten zugeschrieben werden müssen. Der Minister verwies auf eine Reihe von Maassnahmen, welche auf Einflussnahme der Behörden zur Erhöhung der Betriebssicherheit durchgeführt worden seien, u. a. auf die Einschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf einzelnen Strecken und gefährlichen Strassenkreuzungen. Dabei betonte jedoch der Minister, dass in der höheren Fahrgeschwindigkeit vielleicht der wichtigste Bestandtheil des elektrischen Betriebes gegenüber demjenigen mit Pferden liege und dass jede nicht unerlässliche Beschränkung in diesem Belange aus wirthschaftlichen und sonstigen Gründen vom Publikum sehr schwer empfunden würde.

Auch die mit der Fahrgeschwindigkeit unmittelbar zusammenhängende Frage des Bremssystems sei bei den eingeleiteten Studien einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Gegenwärtig sei jeder elektrische Motorwagen mit zwei von einander unabhängigen Bremsvorrichtungen ausgerüstet, wovon eine jede für sich allein ein Anhalten des Wagens auf eine geringere Entfernung als eine Wagenlänge ermöglicht. Es seien dies die altübliche Handbremse und die zuerst in Wien eingeführte elektrische Kurzschlussbremse, welche es dem Wagenführer gestattet, mittelst derselben Schaltkurbel, die er während der Fahrt in der Hand hält, die Räder fast augenblicklich zum Stillstande zu bringen. Nur bei schlüpfrigen Schienen und ungenügender Sandstreuung könne es vorkommen, dass der Wagen schlittenartig weitergleite. Mit Rücksicht hierauf werde in Aussicht genommen, dass bei Eintritt von feuchtem Wetter oder von Glatteis eigene Sandstreuwagen eingestellt und auch die an den Wagen angebrachten Sandstreuvorrichtungen einer Umgestaltung unterzogen werden.

Einer besonders eingehenden Untersuchung habe die Aufsichtsbehörde auch die vielbesprochene und vielgetadelte Schutzvorrichtung, mit welcher die Wagen versehen sind, unterzogen. Bezüglich dieser sei hervorzuheben, dass diese rahmenartige Vorrichtung bei der weitaus überwiegenden Mehrzahl aller in- und ausländischen Strassenbahnen in Verwendung stehe und dass es trotz der zahlreichen, mit grossen Opfern an Zeit, Geld und Mühe durchgeführten Versuche bisher nicht gelungen ist, zu einem besseren System zu gelangen. Die Schwierigkeit bei Verwendung des jetzt allgemein üblichen, auch von dem internationalen Strassenbahnkongresse bestens empfohlenen starren Schutzrahmens bestehe in dem Umstande, dass sein unterster Rand mindestens 7 bis 8 cm von dem Strassenpflaster abstehen muss, weil sonst die Vorrichtung wegen der Unebenheiten der Strasse, der Schwankungen des Wagens, der vorstehenden Pflastersteine usw. ziemlich rasch zerstört werden würde. Dieser nothwendige Spielraum sei die Ursache, dass mitunter ein Einklemmen der Verunglückten unterhalb des Schutzrahmens vorkomme. Aus dem gleichen Grunde seien aber auch alle Fangvorrichtungen, welche man vielfach nächst der vorderen Wagenbrust anzubringen beantragt und bei welchen der besprochene Spielraum ein noch grösserer sein müsste, nicht verwendbar, denn der Verunglückte würde unter das Fangnetz gleiten und dann unter die Räder gelangen, wie dies die in Hamburg, Berlin und Budapest vorgenommenen Versuche bewiesen haben. Uebrigens dürfen die Vortheile, welche die heutige Schutzvorrichtung biete, nicht unterschätzt werden; denn aus einem Berichte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, der 31 auf den Wiener städtischen Strassenbahnen vorgekommene Unfälle behandelt, bei denen die Schutzvorrichtung in Thätigkeit trat, gehe hervor, dass diese Vorrichtung sich in 21 Fällen insofern bewährt hat, als die Verunglückten lediglich dank der Schutzvorrichtung mit leichten Beschädigungen davongekommen sind, während sie sonst unfehlbar von schweren Verletzungen oder vielleicht sogar vom Tode ereilt worden wären. Um aber den bisher angewendeten starren Schutzrahmen leistungsfähiger zu machen, werde gegenwärtig versucht, ihn so auszugestalten, dass dessen Vordertheil im Augenblicke der Gefahr bis zum Strassenpflaster herunterfalle. Die nach diesem Grundgedanken fast gleichzeitig in Wien, Prag und Linz verschiedenartig ausgebildeten Systeme werden gegenwärtig erprobt. Diese Versuche werden vom Eisenbahnministerium mit angelegentlichstem Interesse verfolgt, und werde dasselbe dafür Sorge tragen, dass sie baldmöglichst zum Abschlusse gelangen.

— Centralanzeiger für das öffentliche Lieferungswesen. Von der Absicht geleitet, den industriellen Kreisen in rascher, verlässlicher und umfassender Weise eine Uebersicht der öffentlichen Ausschreibungen von Lieferungen und Arbeiten zu bieten, hat sich das österreichische Handelsministerium nach gepflogenem Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Centralstellen bestimmt gefunden, zwei industrielle Korporationen, und zwar den „Bund österreichischer Industrieller“ und den „Centralverband der Industriellen Oesterreichs“ zur Herausgabe eines „Oesterreichischen Centralanzeigers für das öffentliche Lieferungswesen“ zu ermächtigen. Dieser seit 15. d. Mts. zur Herausgabe gelangte und unter Aufsicht des Handelsministeriums stehende Anzeiger wird in der Regel einmal wöchentlich erscheinen, und werden in ihm sowohl die von den staatlichen Behörden und Anstalten, als auch die von selbständigen Körperschaften und von privaten Unternehmungen ausgehenden Ausschreibungen regelmässige Veröffentlichung finden.

Das Handelsministerium hat sich bereit erklärt, die im Bereiche der einzelnen Verwaltungszweige vorkommenden Ausschreibungen zu sammeln und der Schriftleitung des „Centralanzeigers“ regelmässig und rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Den in dieser Hinsicht mit dem Handelsministerium getroffenen Vereinbarungen gemäss sind alle im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung vorkommenden wichtigeren Ausschreibungen von Lieferungen und Arbeiten in Zukunft auch im „Oesterreichischen Centralanzeiger für das öffentliche Lieferungswesen“ zur Einschaltung zu bringen. Die Aufnahme der Ausschreibungen in den „Centralanzeiger“ erfolgt unentgeltlich.

— Diensteintheilung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In Beantwortung einer Interpellation, in welcher über die Diensteintheilung des im ausübenden Verkehrs- (Betriebs-) Dienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verwendeten Personals Beschwerde geführt und die Anfrage gestellt wurde, ob der Eisenbahnminister geneigt sei, wegen Abstellung dieser Diensteintheilung das nothwendige zu veranlassen, theilte dieser mit, dass der den Gegenstand der Interpellation bildende 16 stündige Dienst mit nachfolgender ebenso langer Ruhezeit in den vom Eisenbahnministerium für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen zu Beginn des Jahres 1898 erlassenen, gegenwärtig auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen fast uneingeschränkt in Geltung stehenden Normen begründet sei und besonders für das im Verkehrsdienste beschäftigte Personal auf zweifach besetzten Posten in Strecken mit vollem Tag- und Nachtdienste Anwendung finde. Die Durchführung dieser Diensteintheilung könne daher von den Aufsichtsbehörden im allgemeinen um so weniger beanstandet werden, als durch die bezeichneten Normen die gänzliche Beseitigung der die geistigen und physischen Kräfte der Bediensteten übermässig in Anspruch nehmenden 24 stündigen Diensteintheilung herbeigeführt und hierdurch auch die Verkehrs- (Betriebs-) Sicherheit wesentlich erhöht worden sei. Die gegen die 16 stündige Dienstdauer geltend gemachten Bedenken seien nach den zahlreichen vorliegenden Erfahrungen vornehmlich darauf zurückzuführen, dass in der ersten Zeit der Durchführung der so gestalteten Diensteintheilung wie bei jeder Neuerung bei dem Personal ein gewisses Unbehagen hervortrete, welches sich indess bald verliere, sobald die Macht der Gewohnheit ihre Wirkung äussere.

Was den Vergleich dieser Diensteintheilung mit derjenigen betrifft, welche in anderen Betrieben üblich ist, so bemerkte der Minister, dass der Stationsdienst zumeist nur kurze, wiederholt durch längere Ruhepausen unterbrochene Leistungen erfordere. Nichtsdestoweniger erscheine es nicht ausgeschlossen, dass die 16 stündige Dienstdauer bei dem Vorwalten andauernd grösserer dienstlicher Anforderungen, wie solche sich namentlich in den grösseren Stationen ergeben, in einzelnen Fällen ausnahmsweise Verhältnisse bedingt, welche vom Personal als Härten empfunden werden. Der Minister habe daher, als im Herbst des vorigen Jahres darauf bezügliche Klagen zu ihm gedrungen seien, dafür gesorgt, dass die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, welcher die Kontrole über die Aufstellung und Durchführung der Diensteintheilungen obliegt, der Anwendung der die Dienst- und Ruhezeit der Bediensteten regelnden Vorschriften im Stationsdienste der Privatbahnen ein ganz besonderes Augenmerk zuwendet, damit jeder Ueberanstrengung der Bediensteten vorgebeugt werde. Nach den von ihm gemachten Wahrnehmungen widme sich die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen auch dieser Aufgabe mit dem grössten Eifer, und verfehle sie nicht, auf die Abstellung etwaiger zu ihrer Kenntniss gelangender Uebelstände mit Nachdruck hinzuwirken.

— Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Nach dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1901 ergaben die

österreichischen Eisenbahnlinien einschliesslich Ergänzungsnetz und Brünn-Rossitz eine Einnahme von 64 194 255 (+ 730 196) Kr. Die Ausgaben bezifferten sich auf 40 026 021 (+ 2 915 902) Kr. Es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 24 168 234 (— 2 185 705) Kronen. Der Garantiezuschuss der österreichischen Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz beziffert sich mit 1 795 232 (+ 110 911) Kr.

Die Einnahmen des gesellschaftlichen Gesammtnetzes, die im Jahre 1900 die höchsten seit dem Bestande der Bahn gewesen waren, sind im Jahre 1901 abermals um 700 000 Kr. gestiegen. Die Einnahmensteigerung ist zum überwiegenden Theile auf die Steigerung des Lokalverkehres zurückzuführen, die nunmehr seit Jahren stetig anhält. Allerdings ist dabei zu bemerken, dass diese Mehreinnahme sich fast ausschliesslich auf das garantirte Netz bezieht, während beim alten Netz die Ergebnisse annähernd auf der Höhe des Vorjahres geblieben sind. Gleichzeitig sind aber auch die Ausgaben in ausserordentlicher Weise gestiegen, und zwar um 2 915 900 Kr. gegen das Vorjahr, das schon seinerseits eine Steigerung um 3 350 000 Kr. aufgewiesen hatte. Von dieser Summe ist der weitaus grösste Theil, nämlich 2 600 000 Kr., auf die eigentlichen Betriebsausgaben zurückzuführen, während der Rest von rund 300 000 Kr. aus der Steigerung der Beiträge für die Wohlfahrtsfonds der Gesellschaft sich ergibt. Der beträchtlichste Theil entfällt auf den Zugförderungsdienst und hiervon wieder mehr als die Hälfte auf die Vertheuerung der Kohle. Die Kohlenabschlüsse für den grössten Theil des Jahres 1901 waren nämlich im Herbste 1900 zu den damals bestandenen hohen Kohlenpreisen erfolgt, während für das laufende Jahr der Bedarf zu normalen Preisen gedeckt werden konnte, so dass im laufenden Jahre die Bilanz aus diesem Titel nicht mehr belastet wird. Auch im Bahnerhaltungsdienst sind gewisse Steigerungen eingetreten, welche nicht wiederkehren werden. Es sind dies die Mehrkosten für die Auswechselung des Oberbaues, für Verstärkung der Brücken infolge der Verwendung schwererer Lokomotiven sowie infolge der rascheren Förderung der Züge. Die neu eingeführten Schnellzüge nach Budapest, Karlsbad, Berlin mit wesentlich verkürzter Fahrzeit bedingen eine stärkere Inanspruchnahme des Oberbaues. Im übrigen entfallen die Mehrausgaben auf die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten sowie auf die nothwendig gewordene Vermehrung des Personals.

Die österreichischen Werke und Fabriken der Staatseisenbahngesellschaft weisen ein Mindererträgniss von 302 000 Kr. auf, und zwar hat die Wiener Lokomotivfabrik um 400 000 Kr. weniger abgeworfen als im Jahre 1900, während das Kohlenwerk in Brandaisl um 100 000 Kr. im Ertrage gestiegen ist. Es wurden im Jahre 1900: 100 Lokomotiven gebaut, während im abgelaufenen Jahre nur 72 Lokomotiven zur Ablieferung gelangten. Das Erträgniss der ungarischen Domänen und Hüttenwerke zeigt eine Steigerung um 90 000 Kr.

Die Gesammtdividende wird vom Verwaltungsrath mit 28 Franken beantragt (1890: 32 Fr.). Der Gewinnvortrag, der im Vorjahre 3 197 519 Kr. betrug, erfährt eine Kürzung um 214 000 Kronen, entspricht aber noch immer einem Betrage von 6 Fr. für die Aktie.

— **Südbahn.** Auf der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung steht ausser den üblichen Verhandlungsgegenständen auch die Uebernahme des Betriebes der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel.

— **Ausbau der Zillerthalbahn.** Die vor kurzem abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre beschloss den Ausbau der Bahn bis Mairhofen. Der Bau soll in drei Monaten vollendet sein. Die Kosten werden auf 400 000 Kr. geschätzt.

— **Konzert des Spar- und Bauvereins der Staatsbahnbediensteten in Hütteldorf.** Am 13. d. Mts. fand in Hütteldorf im Saale des Ersten Spar- und Bauvereins von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen das letzte der von diesem Verein in dem verflossenen Winter veranstalteten Volkskonzerte statt, welche den dort wohnhaften Bahnbediensteten und ihren Familien Gelegenheit boten, kostenlos an gediegenen Musikaufführungen und Vorträgen theilzunehmen. Das Konzert, welchem der Eisenbahnminister und zahlreiche Beamte der Staatseisenbahnverwaltung anwohnten, hatte einen vorzüglichen Erfolg. Nach Schluss des Konzerts erbat sich ein Lokomotivführer aus der Mitte des Publikums das Wort, um unter Zustimmung der zahlreich anwesenden Bahnbediensteten dem Eisenbahnminister für seine dem Verein bei jedem Anlasse gewährte werkthätige Unterstützung sowie für die dem Verein durch seine wiederholte Anwesenheit bei den Veranstaltungen erwiesene Ehrung den Dank auszusprechen.

Ungarn.

— **Eisenbahn Nagy-Berezna-Landesgrenze.** Hinsichtlich der abweichenden Pläne, welche auf Grund der auf der oberen Strecke der von Nagy-Berezna über Uzsok bis zur Landesgrenze projektirten Eisenbahn gemachten Studien ausgearbeitet wurden, hat der ungarische Handelsminister die administrative Nachtragsbegehung angeordnet. Die Begehung sollte am 22. d. Mts. in Stavna beginnen und sodann am 23. und 24. d. Mts. in Voloszanka abgehalten werden.

— **Materialanschaffung der ungarischen Verkehrsanstalten und Staatsfabriken.** Der Werth der Materialanschaffungen der ungarischen Verkehrsanstalten (Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen) und Staatsfabriken betrug im Jahre 1900 zusammen 108 921 213 Kr., wovon auf inländische Anschaffungen 95 278 542 Kr. = 87,5 %, auf ausländische Anschaffungen aber 13 642 671 Kr. = 12,5 % entfallen.

Im Jahre 1899 betrug der Werth der Gesammtanschaffungen 104 970 752 Kr., wovon auf Anschaffungen im Inlande 93 013 932 Kronen = 88,7 % und auf Anschaffungen im Auslande 11 956 820 Kronen = 11,3 % entfielen.

— **Lokalbahn Pápa-Varsány-Kisbér-Bánhida.** Das ungarische „Eisenbahnverordnungsblatt“ verlautbart die Konzessionsurkunde für die genannte Lokalbahn. Diese geht von der Station Pápa der Linie Budapest-Raab-Pápa-Kis-Czell-Steinamanger-Graz und der Lokalbahn Pápa-Csorna aus und verbindet diese in der Station Varsány mit der Linie Raab-Varsány-Jutas-Lepsény-Uj-Dombovár des Staatsbetriebes, von dort aus in der Station Kisbér mit der Linie Stuhlweissenburg-Kisbér-Komorn und weiterhin in der Station Bánhida mit der Linie Budapest-Kelenföld-Bánhida-Komorn-Bruck a. d. L. (-Wien). Die Baukosten dieser als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden 90,2 km langen Linie sind mit 7 400 000 Kr., d. i. 80 610 Kr. für 1 Bahnkm, veranschlagt. Von den Interessenten der Linie wurden als Beiträge zu den Baukosten 2 590 000 Kr. gezeichnet.

— **Gepäckbeförderung auf den ungarischen Staatsbahnen.** Den Bestimmungen des seit 1. Januar 1901 gültigen Personen- und Gepäcktarifs gemäss ist bei der Aufgabe von Gepäckstücken nicht deren Anzahl, sondern ihr Gesammtgewicht als Grundlage für die Berechnung der Transportgebühr anzunehmen. Wenn nun mehrere Gepäckstücke zur Aufgabe gelangten, so wurden sie in der Regel mit einander vereinigt und ihr Gewicht wurde der Verrechnung zu Grunde gelegt. Die Direktion hat sich nun veranlasst gesehen, ihre Bediensteten anzuweisen, das Publikum bei Aufgabe von Reisegepäck aufmerksam zu machen, dass durch die Vereinigung mehrerer Gepäckstücke zu einem einzigen ihm keinerlei Vortheil erwächst, weil ein dem bestehenden Gepäcktarif gegenüber billigerer Transportsatz daraus sich nicht ergibt, weshalb das Zusammenbinden mehrerer Gepäckstücke vermieden werden sollte. Wenn dies dennoch geschieht, so kann die Aufnahme nur dann erfolgen, wenn die einzelnen Stücke gleicher Grösse sind und in einer solchen Weise fest mit einander verbunden sind, dass sie unterwegs sich nicht von einander loslösen können. Jedes einzelne der derart miteinander verbundenen Gepäckstücke ist mit dem Namen der Bestimmungsstation und mit der Gepäckscheinnummer zu versehen. Ist diesen Vorschriften nicht entsprochen, so dürfen solche Gepäckstücke, auch wenn sie „als mangelhaft verpackt“ bezeichnet sind, zur Beförderung nicht angenommen werden.

— **Konzession der Nagy-Károly-Mátészalka-Csaper Vizinalbahn.** Am 16. d. Mts. fand im ungarischen Handelsministerium die Konzessionsverhandlung rücksichtlich dieser Lokalbahn statt. Das Bau- und Betriebskapital der 87,1 km langen Bahn ist mit 5 900 000 Kr. veranschlagt. Von demselben sollen 35 % durch Ausgabe von Stammaktien, der Rest durch Ausgabe von Prioritäten beschafft werden.

— **Handelsminister v. Horánsky †.** Ferdinand v. Horánsky, welcher am 4. März d. J. zum ungarischen Handelsminister ernannt worden war, ist am 19. d. Mts. nach kurzer Krankheit gestorben. Die Trauer um den Tod des ausgezeichneten Mannes, auf dessen Wirken als Handelsminister man in Ungarn die grössten Hoffnungen gesetzt hatte, ist eine allgemeine.

Uebrige europäische Länder.

— **Maassregeln gegen den Alkoholismus in Frankreich.** Die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat ein Rundschreiben an ihre Inspektionen gerichtet, wonach allen Arbeiter-

vereinen, in denen andere alkoholische Getränke als Wein, Bier und Cider (Aepfelwein) an die Mitglieder verkauft werden, die von der Bahngesellschaft meist gewährte Beihilfe entzogen werden soll; ferner ist den Bahnhofswirthen verboten worden, Bahnangestellten andere alkoholische Getränke als Wein, Bier oder Cider zu verabreichen.

— **Das diamantene Jubiläum der Brightonbahn.** Im Rückblick auf den 60 jährigen Jahrestag der Eröffnung der Brightonbahn am 21. September 1901 gibt „Railr. Gaz." einen kurzen Ueberblick über die Entstehungsgeschichte dieser Bahn, dem wir entnehmen, dass der erste Plan einer Eisenbahn zwischen London und Brighton schon im Jahre 1825 durch Bildung der „Surrey, Sussex and Hants Railroad Company" entstand. Obwohl man den Reisenden „schnelle Beförderung und Sicherheit" versprach, so scheint doch die Beförderung von Gütern, Kohle und Fischen den Hauptzweck gebildet zu haben. Die Gesellschaft löste sich ergebnisslos auf. Einige Jahre später tauchten neue Pläne, die aber auch nicht zur Ausführung kamen, auf; diese wurden allmählich so zahlreich und bekämpften sich so heftig, dass das Parlamentszimmer, in welchem alle diese Fälle verhandelt wurden, „die Eisenbahnsenkgrube" genannt wurde. Das Unterhaus ernannte zur Entscheidung über den besten Plan den Ingeniör Robert Alderson; dieser entschied zu Gunsten der „direkten" Linie, und am 15. Juli 1837 erhielt die „London and Brighton Railway Company Bill" die königliche Genehmigung, jedoch nur für eine ungefähr 42 englische Meilen lange Linie, von der „London and Croydon Railway" aus, dicht bei Croydon, bis nach Brighton. Die Mitbenutzung der schon im Betriebe befindlichen Croydon- und Greenwichlinien bis London Bridge Station wurde genehmigt. Die direkte Linie war für das Publikum unzweifelhaft die bequemste, aber für damalige Verhältnisse ein ungeheures Unternehmen; grosse Abtragungen von Kalkmassen, Tunnelanlagen auf 3¼ Meilen (= 5,20 km), ein grosser Viadukt über das Thal der Ouse waren erforderlich. Die Leute fürchteten sich vor den Tunneln und deshalb wurden die drei längsten an den Seiten durch Gasflammen erleuchtet. Am 21. September 1841 wurde die ganze Bahn mit täglich sechs Zügen nach jeder Richtung eröffnet. Der schnellste Zug fuhr die 50½ Meilen (= 80,50 km) in 105 Minuten. Da man anscheinend die Linie bei Eintreten der Dunkelheit nicht für sicher hielt, fuhr der letzte Zug nach Brighton 4.45 Nachmittags. Die Züge bestanden zum grössten Theil nur aus Wagen I. Klasse, eine II. und III. Klasse gab es nicht. Die Linie nach Viktoria, dem Westendbahnhof in London, wurde 1860 eröffnet. Den jetzigen Namen der Bahn, „London, Brighton and South Coast Railway", nahm man am 27. Juli 1846 bei der Vereinigung der „London and Brighton" mit der „London and Croydon Company" an.

Fremde Welttheile.

— **Bahnverschmelzungen in Japan.** Der Prozess der Aufsaugung der zahlreichen kleinen, äusserst kapitalschwachen Eisenbahnunternehmungen Japans durch die mächtigeren Gesellschaften macht langsam weitere Fortschritte. Nachdem in Mitteljapan die Kansaibahn die Osakabahn erworben und dadurch ihre Macht und ihren Einfluss im Bezirke von Osaka und Umgebung erheblich gesteigert hatte, steht sie jetzt in Unterhandlung mit der Omibahn, einer kleinen in der gleichnamigen Provinz südöstlich vom Biwasee gelegenen Privatbahn, welche die Station Hikone der Tokaidobahn mit der Station Fukawa der Kansaibahn verbinden soll; die hilflose kleine Gesellschaft konnte ihre Linie bisher nur von Hikone bis Yokaichi, etwa 19 km lang, fertigstellen und eröffnen. Ferner wird von der Sanyobahn, deren Hauptlinie von Kobe nach Bakan (Schimonoseki) geht, berichtet, dass sie die Bantanbahn aufkaufen wolle. Die Bantanbahn ist eine in Himeji mündende Querbahn, nach Wadayama geplant, aber einstweilen nur bis Arai, 8 km hinter Ikuno, eröffnet; sie führt durch sehr gebirgiges, weniger stark bevölkertes Gelände und hat unter finanziellen Schwierigkeiten zu leiden. Diese kleinen Unternehmungen sind vielfach durch Anleiheschulden schwer belastet, die sie nach dem hier üblichen Zinsfuss meist mit nicht unter 12% verzinsen müssen. Kein Wunder, wenn unter solchen Umständen für die Aktien keine Dividende mehr übrig bleibt. Der Ausbau der Reststrecke der Bantanbahn von Wadayama bis an die Nordwestküste, nach Tsuyama, liegt daher in weitem Felde, falls nicht die Sanyobahn das Unternehmen käuflich übernimmt.

Auf der Insel Kiushiu beginnt die Kiushiubahngesellschaft ihre Herrschaft energisch auszudehnen; nachdem sie im September vorigen Jahres die wichtige Kohlenbahn der Hoshiugesellschaft, im Nordosten der Insel gelegen, aufgekauft hatte, soll jetzt die kleine Karatsubahn im Nordwesten der Insel, die gleichfalls sehr werthvolle, ertragreiche Kohlenzechen bedient, von ihr erworben werden; die Auflösung der Karatsugesellschaft und Verschmelzung ihres Unternehmens, 29 km Bahn im Betriebe und 10 km Neubaustrecken, mit der Kiushiubahn ist im Februar d. J. amtlich genehmigt worden. Somit findet die Alleinherrschaft der Kiushiugesellschaft auf dieser Insel ihre Einschränkung nur noch durch die Staatsbahn, die von Yatsushiro nach Kagoshima geplant und von Yatsushiro bis Kokubu, rund 28 km, bereits in Betrieb gesetzt ist.

Im Bezirke von Osaka ist die Nishinaribahn stark nothleidend, und es wird berichtet, dass sie im Begriffe stehe, in andere Hände überzugehen. Dieses Geschick hat bereits die Otabahn ereilt, eine kleine Bahn von nur 19,5 km Länge, von Mito, nördlich Tokio, nach Ota führend; im Oktober 1901 ging sie in den Besitz der zu diesem Zwecke neu gebildeten Mito-Eisenbahngesellschaft über.

Leider sind diese Vorgänge bezeichnend für die wirthschaftliche Nothlage, in der sich noch immer viele gewerbliche Unternehmungen im Lande befinden, wenn es auch nicht an einzelnen Merkmalen fehlt, die den Beginn einer Besserung anzeigen.

— **Eisenbahnanschluss für die neue Flottenstation an der Nordwestküste Japans in Maizuru.** Diese vor kurzem eröffnete wichtige Flottenstation an der Nordwestküste entbehrt noch immer des Anschlusses an das Eisenbahnnetz des Landes. Die Kiotobahn hat nur erst ihre Strecke von Kioto bis Sonobe vollendet, befindet sich in bedrängter wirthschaftlicher Lage und hat kaum Aussicht, die Mittel zur Fortführung des ihr eigentlich obliegenden, genehmigten Bahnbaues von Sonobe über Mikata nach Fukuchiyama und Maizuru aufzubringen. Da hier wichtige strategische Rücksichten mitsprechen, so muss der Staat einmal wieder aushelfen. In der letzten Sitzungsperiode des Reichstags wurde daher ein Nachtragsetat eingebracht, in dem die Mittel für Herstellung des in Rede stehenden Eisenbahnanschlusses, im ganzen 4 340 800 Yen, angefordert werden. Die Vorlage wurde vom Parlament genehmigt, und im kommenden Rechnungsjahre 1902 sollen demnach bereits 858 900 Yen für den Bau verwendet werden. Die Regierung wird die von der Kioto-Eisenbahngesellschaft bereits erworbenen Grundstücke käuflich übernehmen und will insbesondere zuerst die Linie Fukuchiyama-Mikata-Maizuru als Staatsbahn fertigstellen. Da die Hankakubahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Osaka bis Fukuchiyama vollendet und im Betriebe ist, so hat man damit zunächst wenigstens eine Verbindung von Maizuru mit den wichtigsten Plätzen der Südostküste an der Binnensee, wenn auch durch Vermittelung einer Privatgesellschaft, erreicht. Die Verbindung Sonobe-Mikata wird unter diesen Umständen wahrscheinlich in ihrer Ausführung bis auf weiteres zurückgestellt werden, da sie einstweilen an Bedeutung und Dringlichkeit eingebüsst hat. Dagegen ist in Aussicht genommen, den beabsichtigten Eisenbahnanschluss von Maizuru nach Fukuchiyama innerhalb der nächsten vier Jahre, also bis zum Jahre 1905, zu vollenden.

— **Von Australien nach London über die grosse sibirische Eisenbahn.** Der Plan einer transaustralischen Eisenbahnlinie, die den Erdtheil von Süden nach Norden durchschneiden soll, erscheint von neuem gelegentlich der baldigen Fertigstellung der transsibirischen Eisenbahn auf der Tagesordnung. Die „National Association to federalise the Northern Territory" (Südaustralien), deren Zweck u. a. darin besteht, den Bau dieser australischen Nord-Südlinie zu betreiben, hat ihre Beschlüsse in dieser Angelegenheit schriftlich niedergelegt und das Flugblatt an den grössten Theil der maassgebenden Körperschaften Australiens, an die Handels- und Schifffahrtskammern Londons, Japans, Indiens, die Gesandschaften Japans und Chinas, an die grossen chinesisch-australischen Schifffahrtsgesellschaften und die Verkehrszeitungen in der ganzen Welt gesandt. Auch uns ist ein Abdruck dieses nicht uninteressanten Schriftstücks zugegangen. Es wird darin ausgeführt, dass die grosse sibirische Bahn nach ihrer vollständigen Betriebseröffnung, Ende des Jahres 1903, in dem inneren Verkehr über den australischen Erdtheil eine so maassgebende Rolle spielen werde, dass die Herstellung einer australischen Nord-Südlinie über kurz oder lang unternommen werden muss. Wenn nun die Endpunkte dieser beiden transkontinentalen Linien, Port Darwin und Port Arthur, durch schnellfahrende Schiffe verbunden würden, so würde die Reise zwischen den australischen Hauptstädten und London nur noch 20 Tage betragen. Da nun die bestehenden Verträge für die europäische Post mit den Dampfschifffahrtsgesellschaften 1905 erlöschen, so sei die Zeit gekommen, einen Postweg zu schaffen, welcher den Meeresweg zwischen Europa und Australien auf das Mindestmaass beschränke, und der infolge seiner Kürze auch der billigste und besuchteste wäre. Die Bundesregierung werde deshalb ersucht, die Schaffung einer englischen Schnelldampferlinie zwischen Port Darwin und Port Arthur

oder bis zur Herstellung der australischen Nord-Südlinie zwischen Normenton und Port Arthur mit Anlaufen in Hongkong und Manila zu unterstützen. Die Seereise zwischen Port Arthur und Port Darwin werde nur etwa 8 Tage dauern. Des weiteren wird die Bundesregierung aufgefordert, die Nord-Südlinie nach Port Darwin bis 1905 zu vollenden und keine Postdampferverträge für London ohne Einwilligung beider Kammern abzuschliessen.

Diesem Flugblatt liegt eine Karte von Australien bei, in der sowohl die jetzt bestehenden als auch die geplanten Linien verzeichnet sind. Die von Mr. Wilson vorgeschlagene Linie läuft von Bourke, das mit Sydney schon durch Eisenbahn verbunden ist, nach Port Darwin; die Gesammtstrecke Sydney-Port Darwin hätte danach eine Länge von 2 247 engl. Meilen (= 3 617,67 km). Die Entfernung von Bisbane nach Port Darwin über Charleville betrüge dann 1 880 engl. Meilen (= 3 026,80 km), die Entfernung von Melbourne nach Port Darwin über Blayney 2 535 engl. Meilen (= 4 081,35 km), die Entfernung von Adeleide nach Port Darwin über Leig's Creek und über eine Verbindungsbahn nach der Nähe von Long Reach 2 154 engl. Meilen (= 3 467,94 km). Die andere geplante „South Australian directe line“ nach Port Darwin durch Mittelaustralien läuft von Oodnadatta, das mit Adeleide bereits verbunden ist, nach Port Darwin; die Gesammtlinie Adeleide-Port Darwin hätte dann eine Länge von 1 896 engl. Meilen (= 3 049,56 km). Die Entfernung von Melbourne nach Port Darwin über Adeleide betrüge dann 2 343 engl. Meilen (= 3 772,23 km).

Allgemeines.

— **Erdölgewinnung im Allergebiet.** In der Gegend der Städte Celle und Peine war das Vorkommen von Erdöl eine bereits seit Jahrhunderten bekannte geologische Thatsache, die vor reichlich 20 Jahren zu zahlreichen Bohrversuchen Veranlassung gab. Damals führte der Erfolg des Ingeniörs Ad. Mohr aus Bremen, der am 21. Juli 1881 bei Edemissen eine starke Erdölquelle anbohrte, den berüchtigten Oelheimer Börsenschwindel herbei, und seit dieser Zeit war die deutsche Erdölgewinnung in Börsenkreisen in arge Missachtung gerathen. Aus einem Aufsatze des Dr. J. H. Sachse zu Hannover, den die Zeitschrift „Glückauf“ veröffentlicht, entnehmen wir jedoch, dass die auf Gewinnung von Erdöl gerichtete Industrie auch in der Zwischenzeit nicht geruht und derartige Fortschritte aufzuweisen hat, dass die Gesammtförderung Deutschlands sich im Jahre 1899 auf 270 270 dz oder täglich auf durchschnittlich 80 000 kg stellte. Das Gebiet, in welchem Erdöl erbohrt ist, erstreckt sich von Kreiensen bis nördlich nach Heide in Holstein und aus der Gegend von Braunschweig westlich bis Limmer bei Hannover und Wietze bei Celle. Namentlich an letzterem Orte sind in der neuesten Zeit viele Bohrlöcher mit gutem Erfolge getrieben worden. Die tägliche Ausbeute soll sich dort auf 450 bis 500 Barrels stellen. Ausserdem befinden sich noch ergiebige Fundorte in Hänigsen und in Horst bei Meinersen, und auch in dem so arg verschrieenen Oelheim arbeiten zur Zeit noch drei Gesellschaften mit gutem Erfolg. Weiter südlich sind Oberg, Oelsburg und Sehnde ergiebige Fundstellen, und in der Braunschweiger Gegend ist Petroleum bei Klein-Schöppenstedt und Hordorf gefunden worden. Der Verfasser sieht der Weiterentwickelung der deutschen Petroleumindustrie mit gutem Vertrauen entgegen und beruft sich dabei namentlich auf das Gutachten eines mit den pennsylvanischen Verhältnissen bekannten Professors Harper, der sich nach Bereisung des nordwestdeutschen Oelbezirks wie folgt ausgesprochen hat: „Die Anzeichen von dem Vorhandensein von Petroleum sind hier viel bedeutender und bestimmter als in den Vereinigten Staaten, wo häufig eine unbedeutende Fetthaut auf dem Wasser oder ein schwacher Geruch des Gesteins zur Auffindung der mächtigsten Oelquellen geführt hat.“

Rechtsprechung.

— **Unterliegen die Bahnhofsautomaten dem Neunuhrladenschluss?** Wie die „Berl. B.-Ztg.“ mittheilt, hat der Strafsenat des Oberlandesgerichts in Köln kürzlich eine bemerkenswerthe und für die Automatenindustrie überaus wichtige Entscheidung erlassen. Es handelt sich um die Frage, ob die auf den Bahnhöfen aufgestellten Automaten dem Neunuhrladenschluss unterliegen oder nicht. Das Schöffengericht wie auch die Strafkammer hatten sich auf den Standpunkt gestellt, dass die Automaten als offene Verkaufsstellen im Sinne der Gewerbeordnung sich auch den Bestimmungen des Neunuhrladenschlusses zu fügen hätten. Anders das Oberlandesgericht. Es geht von der Erwägung aus, dass die sowohl innerhalb wie ausserhalb der Bahnhofssperre aufgestellten Automaten, die Bonbons, Schokolade, Cigarren, Cigaretten, Eau de Cologne, Streichhölzer usw. verkaufen, dem Verkehrsinteresse dienen. Erfahrungsgemäss werden diese Gegenstände, die für die Erfrischung, den Genuss und den Gebrauch des reisenden Publikums bestimmt sind, in ausgedehntem Maasse im Reiseverkehr benöthigt und benutzt. Der Verkauf dieser Gegenstände dient somit mittelbar den Zwecken des Eisenbahnunternehmens und zwar dadurch, dass er die Wohlfahrt und Bequemlichkeit der Reisenden befördert. Es ist auch kein Grund ersichtlich, weshalb die auf den Bahnhöfen aufgestellten Automaten anders zu behandeln sein sollten als die im Innern der Wagenabtheile aufgestellten, die Handtuch, Seife und dergleichen verkaufen. Die Eisenbahnverwaltung, die in ausgedehntem Maasse für die Bedürfnisse des reisenden Publikums durch Aufstellung bezw. Genehmigung der Aufstellung von Automaten gesorgt hat, hat damit für ihren Theil anerkannt, dass die Automaten heut zu Tage für den Reiseverkehr unentbehrlich geworden sind. Daraus folgt, dass der Automatenbetrieb ein Bestandtheil des Eisenbahnunternehmens geworden und daher nach § 6 der Gewerbeordnung den Bestimmungen dieses Gesetzes, also auch dem Neunuhrladenschluss, entzogen ist. Der Umstand, dass die Eisenbahnverwaltung nicht selbst den Verkauf in den Bahnhofsautomaten betreibt, sondern an Unternehmer vergeben hat, kann an der Zugehörigkeit dieses Automatenbetriebes zum Verkehrsgewerbe nichts ändern. Ebensowenig ist die Thatsache von Bedeutung, dass die ausserhalb der Bahnhofssperre aufgestellten Automaten auch dem nicht reisenden Publikum zugänglich sind. Nach diesem Urtheil muss nun auch weiterhin die Sonntagsruhe für die auf den Bahnhöfen aufgestellten Automaten wegfallen.

Bücherschau.

— **Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der königlich preussischen Eisenbahndirektionen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.** Bearbeitet im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (4 Blätter, Maassstab 1 : 1 000 000, Preis: unaufgezogen 5 *M*., aufgezogen mit Stäben oder in Mappe 13 *M*.) Verlag von Max Pasch, Berlin SW., Ritterstrasse 50.

Wie alljährlich, so ist auch diesmal die in tadellosem Stich ausgeführte Karte, welche die Linien der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nach den Verwaltungsbezirken und dem Stande vom 1. April d. J. in zwölffachem Farbendruck darstellt, pünktlich zur Ausgabe gelangt. Sie gewährt nicht nur ein getreues und übersichtliches Bild des Netzes der gesammten preussischen und hessischen Staatsbahnen, sondern auch der deutschen Eisenbahnen überhaupt. In grösseren Maassstäben beigefügte Sonderpläne der Bergwerksreviere, Eisenbahnknotenpunkte und grösseren Bahnhofsanlagen tragen noch besonders zur Erhöhung ihres Werthes bei, da sie auch über die verzwickten Strassenlabyrinthe jener Gebiete und Bahnhöfe einen vortrefflichen Ueberblick geben. Allen am Eisenbahnverkehr Betheiligten wird daher die Karte ein willkommenes Hilfsmittel sein.

— **Eisenbahnschematismus für Oesterreich-Ungarn.** Der 25. Jahrgang dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten und für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unentbehrlichen Nachschlagebuches für das Jahr 1902/03 ist soeben erschienen und beim Redaktionskomitee (Wien, II/2 Nordbahnstrasse 50) und in allen grösseren Buchhandlungen zu haben.

— **Mehrphasige elektrische Ströme und Wechselstrommotoren.** Von Silvanus P. Thompson, Direktor und Professor der Physik an der technischen Hochschule der Stadt und Gilden von London. 2. Auflage. Uebersetzt von K. Strecker und F. Vesper. Mit zahlreichen in den Text gedruckten Abbildungen und 15 Tafeln. Heft 1. Halle a. S. Verlag von Wilhelm Knapp. 1902. In etwa 10 Heften zu je 2 *M*.

Seit die Elektrizität sich des Eisenbahnwesens bemächtigt hat, sind auf beiden Gebieten mächtige Wandlungen eingetreten. Der glänzenden Entwickelung des Strassenbahnwesens ist die glänzendere der städtischen Schnellbahnen gefolgt, aber noch längst nicht abgeschlossen, und ernstlich wendet man sich jetzt dem elektrischen Betrieb der grossen Linien zu, wie schon eine Reihe von Anfängen und insbesondere die wichtigen Versuche bekunden, die von Ganz & Co., von Behr angestellt sind und in anderer Form jetzt von der Berliner Studiengesellschaft ausgeführt werden. Die Fachleute sind für diese Zwecke vom Gleichstrom abgegangen und haben sich dem hochgespannten Wechselstrom zugewendet, und das Ziel der Studien muss hier darauf gerichtet sein, solchen Strom, wie er erzeugt wird, ohne Spannungsminderung, auch in den Motoren zu verwenden — ein schwieriges, aber sicherlich erreichbares Ziel.

Der bisherige Eisenbahner ist, wenn er nicht in wenigen Jahren abseits vom Wege der Entwickelung stehen will, gezwungen, sich tiefer mit den elektrischen Dingen zu befassen, und es beginnt in diesem Sinne für ihn eine arbeitsvolle Zeit. Glücklicherweise gibt es heute Mittel und Wege, ihm die Arbeit zu erleichtern; die Fachleute in der Elektrotechnik geben sich Mühe, die Erscheinungen und Verhältnisse verständlich darzustellen, und je allgemeinverständlicher die Darstellung ist, um so werthvoller ist sie auch für die Fachleute selbst, wie die gesammte Technik mehr als bisher bemüht sein sollte, dem allgemeinen Verständniss Rechnung zu tragen.

Thompson's Werke zeichnen sich in dieser Richtung vor vielen anderen aufs vortheilhafteste aus und sind denen, die in den Stoff tiefer eindringen wollen, aufs wärmste zu empfehlen. Insbesondere zeitgemäss ist auch, wie aus dem schon Angeführten ersichtlich, das vorliegende Buch über den Wechselstrom, von dem hier die erste Lieferung der zweiten Auflage vorliegt, nachdem die erste in kürzester Zeit vergriffen war.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. d. Mts. starb plötzlich und unerwartet infolge eines Gehirnschlages der Vorstand der königlichen Eisenbahn-Verkehrsinspektion 2 hierselbst

Herr Eisenbahn-Verkehrsinspektor

Reinhold Blaeser.

Wir betrauern in dem Verstorbenen einen pflichttreuen, tüchtigen und liebenswürdigen Kollegen, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Magdeburg, den 22. April 1902. (1144)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

In der Bekanntmachung vom 9. April d. J. für den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband hat es anstatt „zwischen Brohl“ usw. zu heissen: „von Brohl (usw.) nach Reichenberg“.

Dresden, am 24. April 1902. (1145)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die Nebenbahn Schwebda-Treffurt mit den Stationen Frieda (Haltep.), Wanfried (Haltest.), Altenburschla (Haltep.), Grossburschla (Haltest.), Heldra (Haltep.) und Treffurt (Haltestelle) dem Verkehre übergeben.

Die Stationen Altenburschla und Heldra werden für den Personenverkehr, die Station Frieda für den Personen- und Stückgutverkehr und die Stationen Wanfried, Grossburschla und Treffurt für den Gesammtverkehr eröffnet.

Der Verkauf der Fahrkarten auf den Haltepunkten Altenburschla, Frieda und Heldra findet bis auf weiteres durch die Zugführer statt.

Eine Gepäckabfertigung von Altenburschla, Frieda und Heldra findet nicht statt. Nach Altenburschla und Heldra kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Die Entfernung beträgt:

von	nach	km
Schwebda	Frieda . . .	3,1
Frieda	Wanfried . .	4,3
Wanfried	Altenburschla	3,8
Altenburschla	Grossburschla	1,8
Grossburschla	Heldra . . .	1,2
Heldra	Treffurt . . .	2,5

und die Gesammtlänge 16,7 km.

Cassel, den 16. April 1902. (1146)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1902 wird auf der Strecke Coswig-Dresden-Neustadt (Linie Leipzig-Dresden) der viergleisige Betrieb eingeführt und gleichzeitig die zwischen den Verkehrsstellen Radebeul und Dresden-Neustadt errichteten neuen Haltepunkte Dresden-Trachau und Dresden-Pieschen dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben. Ueber die auf der Bahnlinie Coswig-Dresden-Neustadt und den neuen Haltepunkten verkehrenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan die nöthige Auskunft. Diese Züge werden auf den betreffenden Verkehrsstellen auch noch durch Anschläge bekannt gemacht. Die Züge 1595 und 1542 sind die ersten, die auf den neuen Haltepunkten halten. Die Personen- und Gepäcktarife werden ebenfalls durch Anschläge zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Mit der Eröffnung des obenerwähnten viergleisigen Betriebes werden auch die neuen Güterzugverbindungslinien nach dem Dresden-Neustädter Güterbahnhofe — die nur dem Güterverkehr dienen — eröffnet. Aenderungen in der Güterabfertigung, sowie in den Güter- und Thiertarifen treten vorläufig nicht ein. (1147)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Radlin für den Güter- und Viehverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Jarotschin und Zerkow an der Bahnstrecke Oels-Gnesen gelegene Haltestelle Radlin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle in den Gruppentarif II, die Wechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe II betheiligt ist, den Militärbahn-Staatsbahntarif, den ober- und niederschlesischen Kohlentarif sowie den Staatsbahnthiertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 18. April 1902. (1148)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. wird die Benennung der auf unserer Linie Wien-Triest gelegenen Station „Klamm“ auf „Klamm-Schottwien“ abgeändert.

Wien, am 18. April 1902. (1149)

Unsere Station Mühlenbeck führt fortan die Bezeichnung „Mühlenbeck bei Berlin“. (1150)

Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

7. Güterverkehr.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Verbands-Gütertarif der Nachtrag 7 und zum Verbands-Thiertarif der Nachtrag 1 in Kraft.

Der Nachtrag 7 zum Verbands-Gütertarif enthält Aenderungen der Bestimmungen für den Verkehr mit den bisherigen Güternebenstellen Burgstaken a. Fehmarn, Kongsmark a. Röm, Westerland a. Sylt, Wittdün a. Amrum und Wyk a. Föhr, sowie Aenderungen des Ausnahmetarifs 2 und eine neue Fassung des Ausnahmetarifs 14 a.

Der Nachtrag 1 zum Verbands-Thiertarif enthält geänderte und neue Bestimmungen für den Verkehr mit den vorgenannten bisherigen Güternebenstellen, sowie eine Aenderung der Bestimmung Nr. 5 zu E. Kilometerzeiger betr. Ueberfuhr der Thiersendungen im Verkehr mit der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn und sonstige Berichtigungen des Tarifs.

Die Nachträge sind zum Preise von je 0,10 ℳ durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 21. April 1902. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Station Heerlen der niederländischen Staatsbahn wird mit Geltung vom 15. Mai 1902 in das Tarifheft 5 vom 1. Mai 1900 (Verkehr mit den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbahnhof, Südbahnhof und Ostbahnhof, Ludwigshafen a. Rh., Ludwigshafen Giuliniwerk, Mannheim, Mannheim Industriebahnhof und Mannheim-Neckarvorstadt) aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Cöln, den 19. April 1902. (1152)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

In den Ausnahmetarifen 9 (Eisen und Stahl nach den Seehäfen etc.), 9c (Schiffbaueisen), 9d (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) werden mit sofortiger Gültigkeit die Sätze für Emden Aussenhafen auf die für Emden gültigen Sätze ermässigt.

Hannover, den 20. April 1902. (1153)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901. (Kohlenverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Braun- und Steinkohlen von Hausham und Miesbach nach Bischofshofen, Hallein, Hüttau und Saalfelden direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 22. April 1902. (1154)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden im Uebergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Köslin-Natzlaff und der Schlawer Kreisbahn einerseits und den Staatsbahnstationen der Gruppen I bis VIII andererseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Feldsteine, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Torf und Briketts in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Danzig, den 16. April 1902. (1155).
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 10. Mai 1902 treten in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 13 (Rohstofftarif) des Tarifhefts 5 vom 1. Mai 1900 folgende Aenderungen ein:

a) Die Ziffern 1a, 2 und 5c erhalten folgende Fassung:
   1. Düngemittel, folgende:
      a) Dünger (Mist- und Abtrittsdünger); Gaskalk, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Kalkmehl aus Muscheln; Mülldünger (Haus- und Strassenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl, Wollstaub.
   2. a) Erde, gewöhnliche, Kies usw. } wie im Spezialtarif III genannt.
      b) Thon . . . . }
   5. c) Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.

b) Der Absatz b der Ziffer 5 erhält am Schlusse den Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte."

Cöln, den 19. April 1902. (1156)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juni 1902 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Almelo (Station der holländischen Eisenbahn und der niederländischen Staatseisenbahn), Dedemsvaart, Helenaveen, Helmond und Hoogeveen (Stationen der niederländischen Staatseisenbahn) nach den Stationen der badischen Staatseisenbahn, der Bregthalbahn (süddeutsche Eisenbahngesellschaft) und der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn in Kraft.

Preis 10 ₰.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif für Torfstreu von Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach Stationen der badischen Staatseisenbahn vom 1. Januar 1889;
2. der Ausnahmetarif für Torfstreu von Helenaveen nach den Stationen Basel, Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut vom 1. Mai 1889 hinsichtlich der Stationen Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut.

Durch den neuen Tarif treten für Ladungen von 10 000 kg Ermässigungen ein, während besondere Sätze für Ladungen von 5 000 kg nicht wieder vorgesehen sind.

Die in dem neuen Tarife bezifferten Frachtsätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der badischen Staatseisenbahnen gelten vom 1. Juni 1902 auch für die gleichnamigen Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen.

Cöln, den 15. April 1902. (1157)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Mai 1902 wird der Tarif Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a/Saale, Kattowitz, Königsberg, Magdeburg, Posen und Stettin sowie die lausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen andererseits neu ausgegeben. Durch denselben werden aufgehoben: der Tarif Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung vom 1. November 1894 nebst Nachträgen, der Tarif Theil II, Heft 6, zweite Abtheilung vom 15. Oktober 1893, das Tarifheft vom 1. Juli 1897 — Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff, ferner die im Tarife Theil II, Heft 7 vom 5. April 1895 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Magdeburg sowie der Station Stettin Centralgüterbahnhof. Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eingeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1902 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifs können von Ende April ab von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 1,70 ℳ für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 17. April 1902. (1158)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag 3 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen unter II A und D, des Kilometerzeigers, der Stationsfrachtsätze, der Ausnahmetarife sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält. Soweit Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, werden dieselben erst ab 16. Juni 1902 gültig. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 22. April 1902. (1159)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 wird für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht und jeden verwendeten Wagen folgender Ausnahmefrachtsatz eingeführt:

Aesch-Basel badischer Bahnhof loco 22 Cts. für 100 kg.

Dieser Frachtsatz wird nur auf das im Frachtbriefe ausdrücklich gestellte Verlangen des Absenders angewendet. Die Gebühren für das Auf- und Abladen sind in dem Frachtsatze nicht inbegriffen. Die Beförderung erfolgt, wenn thunlich, mit Personenzügen, jedoch ohne Gewähr für Einhaltung einer kürzeren als der für Frachtgut festgesetzten Lieferfrist.

Karlsruhe, den 22. April 1902. (1160)
Gr. Generaldirektion.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Entfernungen für die Station Düsseldorf-Grafenberg im Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen (VII), in den Gruppenwechseltarifen für den Verkehr mit der Gruppe VII, im rhein.-westfäl.-oldenburgischen Gütertarif sowie im Militärbahn-Staatsbahntarif zum Theil ermässigt. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Elberfeld, den 22. April 1902. (1161)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Mai 1902 wird zum Tarife Theil II, Heft 3, erste Abtheilung, vom 1. Juli 1899 sowie zum Tarife Theil II, Heft 3, zweite Abtheilung vom 1. September 1900 je ein 1. Nachtrag ausgegeben. Beide Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtigungen des Vorworts, Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, Berichtigungen

der Kilometertabellen und Aenderungen von Stationsnamen. Unter den Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen befinden sich die Einbeziehung der Stationen Bramsche, Salzdetfurth, Soltau und Wilhelmshöhe, im Nachtrag zur ersten Abtheilung ferner die Einbeziehung der Station Zürich-Giesshübel, die Einführung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art, des Ausnahmetarifes Nr. 20 für Calcium-Carbid, des Ausnahmetarifes Nr. 21 für Heu und Stroh und des Ausnahmetarifes Nr. 35 für Häute (Felle), im Nachtrag zur zweiten Abtheilung ein neuer Ausnahmetarif Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art, sowie neue Frachtsätze im Ausnahmetarif Nr. 20 für Calcium-Carbid.

Durch die in dem Nachtrag zur ersten und zweiten Abtheilung enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art werden die Frachtsätze, welche im Tarife Theil II, Heft 7 vom 5. April 1895 für Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Hannover enthalten sind, aufgehoben und bezüglich der Frachtsätze für Sendungen in Wagenladungen von 10 000 kg ersetzt.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Juli 1902 in Geltung. Exemplare der Nachträge können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. April 1902. (1162)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 wird die Station Baar der schweizerischen Bundesbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Baumwolle im Theil II, Heft 4, erste Abtheilung der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife vom 1. September 1899 aufgenommen. Die Frachtsätze für Baar ergeben sich durch Anstoss von 12 Cts. an die für die Station Thalwil im Ausnahmetarif Nr. 1 bestehenden Frachtsätze.

Karlsruhe, den 21. April 1902. (1163)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 2.

Zum 1. Mai 1902 werden die Stationen Dommeldingen i. L., Esch i. L., Hayingen, Hostenbach Bahnhof, Oettingen-Rümelingen i. L., Strassburg Centralbhf., Strassburg-Neudorf und Strassburg Rheinhafen der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 9 c (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) aufgenommen.

Zu gleichem Zeitpunkte erhält in den Ausnahmetarifen 9 (Eisen und Stahl nach den Seehäfen und den Küsten- etc. Stationen) und 9 b (Schiffsbaueisen) die Stationsbezeichnung „Strassburg" den Zusatz: „Centralbhf., Strassburg-Neudorf und Strassburg Rheinhafen".

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 21. April 1902. (1164)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsischen Binnengüterverkehre sowie im Berlin - Stettin - sächsischen, Magdeburg - Halle - sächsischen, norddeutsch - sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, schlesisch-sächsischen, thüringisch - hessisch - sächsischen, sächsisch-südwestdeutschen und sächsisch-württembergischen Güterverkehre treten mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an bei dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) hinsichtlich des Artikels Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation, ferner bei dem Ausnahmetarife 13 des sächsischen Binnengütertarifes und bei den Ausnahmetarifen 7 für Eisenerze usw., soweit in ihnen eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation genannt sind, einige Aenderungen ein. Ausserdem erhält in den vorstehend genannten Verkehren sowie auch im bayerisch-sächsischen Verkehre der Wortlaut der Ausnahmetarife an Rohzucker an Raffinerien ebenfalls vom 1. Mai d. J. an eine anderweite Fassung. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Dresden, den 24. April 1902. (1165)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1902 tritt der Nachtrag VIII zum Magdeburg-Halle-sächsischen Thiertarife in Kraft. Der Nachtrag, der bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten ist, enthält im wesentlichen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gröditz und Holzhausen-Zuckelhausen der sächsischen Staatseisenbahnen, für die Station Domnitz des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, für die Stationen Beeskow, Jacobsthal, Tannepöls und Zörbig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle, für die Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn, sowie für die Station Uckro und für die an der Strecke Hartmannsdorf-Beeskow gelegenen Stationen der niederlausitzer Eisenbahn, ferner anderweite Frachtsätze für die Stationen Lübben und Uckro des Eisenbahndirektionsbezirks Halle, erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Osterburg und Seehausen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, sowie erhöhte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden im Verkehre mit den Stationen Tannepöls und Zörbig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle. Die Frachterhöhungen erlangen erst vom 1. Juli 1902 an Wirksamkeit.

Dresden, den 24. April 1902. (1166)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab die Station Crensitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle a/S. als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. April 1902. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab wird Holz, wie im Spezialtarif III genannt, soweit dasselbe nach Ziffer 6 a bis c des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) dem letzteren nicht allgemein angehört, im Verkehre mit den Gemeinschafts- und Wettbewerbsstationen Aschaffenburg etc. (Ziffer 6 d des Waarenverzeichnisses) nur noch insoweit zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 abgefertigt, als für diese Stationen sowohl im Magdeburg-Halle-bayerischen Verbande, wie in den betreffenden preussischen Staatsbahnverkehren bezw. im mitteldeutschen Privatbahnverkehre direkte Abfertigung vorgesehen ist.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie die Auskunftsstellen.

Magdeburg, den 19. April 1902. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Tarif Theil II.
(Reexpedition von Getreide etc.)

Die auf Seite 14 des oben bezeichneten Tarifes enthaltene Einlagerungsbestimmung: „rücksichtlich des Verkehres von Granica bezw. Szczakowa transito . . . . ." hat richtig zu lauten: „Rücksichtlich des Verkehres von Granica bezw. Szczakowa transito ist die Einlagerung bezw. Reexpedition in Lindau und München für Sendungen nach Romanshorn, Rorschach, Bregenz transito, Buchs transito und St. Margrethen transito und in München auch für Sendungen nach Lindau loco und transito zulässig."

Wien, am 22. April 1902. (1169)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Der bisher für den Personenverkehr eröffnete Haltepunkt Zühlsdorf wird vom 1. Mai cr. ab für die Beförderung von Milch im Abonnement eingerichtet.

Nähere Auskunft ertheilt die Bahnverwaltung in Reinickendorf. (1170)
Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die Direktion.

Am 1. Mai cr. gelangt zu unserem Binnentarif der Nachtrag I zur Einführung.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Bahnverwaltung in Reinickendorf, sowie die Stationen. (1171)
Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

---

8. Verdingungen.

Umgehungsbahn bei Mainz.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten der Ueber- und Unterführungen sind im ganzen oder in drei Loosen zu vergeben, und zwar:

Loos I: Ueberbrückung des Flosshafens und der Flosshafenstrasse, rund 768 Tonnen;
Loos II: die sonstigen linksrheinischen Bauwerke, rd. 994 Tonnen;
Loos III: die rechtsrheinischen Bauwerke, rd. 374 Tonnen.

Die Verdingungsunterlagen nebst den Bauwerkszeichnungen und einem Uebersichtslageplane können von unserem Centralbüreau gegen postgeldfreie Ein-

sendung von 10 ℳ für jedes der drei Loose und von 25 ℳ für alle drei Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postgeldfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Sonnabend den 10. Mai, Vormittags 10 Uhr

festgesetzten Eröffnungstermin, der in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes — Rhabanusstrasse 1 hier — abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Mainz, den 12. April 1902. (1172)

Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektionen.

Neubaustrecke Heppenheim-Lorsch.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der Neubaustrecke Heppenheim-Lorsch sind im ganzen oder in 2 Loosen zu vergeben, und zwar u. a.:

Loos I.

Erdarbeiten	rd. 21 000	cbm,
Fundamentaushub	„ 275	„
Betonfundamente	„ 70	„
Bruchsteinmauerwerk	„ 165	„
Werksteine, Abdeckplatten etc.	„ 13	„
Verlegung von eisernen u. Cementrohrdurchlässen	„ 278	m,
Chaussirung etc.	„ 2 500	qm,

sowie

Loos II.

Herstellung des Oberbaues	rd. 5 300	m.

Die Verdingungsunterlagen einschliesslich der Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen portofreie Einsendung von 12 ℳ in baar für Loos I, bezw. 3,50 ℳ für Loos II, bezw. 13 ℳ für beide Loose zusammen bezogen werden, auch liegen dieselben im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstrasse 1 hier, während der Dienststunden von 8—12 Vm. und von 2½—6 Uhr Nm. an Werktagen zur Einsicht offen.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Mittwoch, den 7. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 14. April 1902. (1173)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Unterführung der Zufuhrstrasse in Km. 345 auf Bahnhof Dittersbach soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die beiden Ueberbauten umfassen zusammen 94 400 kg basisches Flusseisen, 3 520 kg Flussstahlguss, 1 200 kg Flussstahl und 240 kg Gusseisen.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis Sonnabend, den 3. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, an unser Centralbüreau (Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion, Zimmer Nr. 41) einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in dem genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 18. April 1902. (1174)

Königliche Eisenbahndirektion.

Es soll die Lieferung und Verlegung eines neuen eisernen Ueberbaues der Wegeunterführung in Km. 77,52 der Bahnstrecke Stendal-Uelzen, umfassend 8,4 t Flusseisen und 0,3 t Gusseisen, vergeben werden. Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar von hier bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis Montag, den 12. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet zur angegebenen Zeit in Gegenwart etwa erschienener Bieter statt.

Salzwedel, den 19. April 1902. (1175)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 125 t Laschen, 45 000 Stück Spurplättchen, 30 900 Stück Unterlagsplatten, 46 t ungelochte Unterlagsplatten und Herzstückplatten, 15 000 Stück Hakenplatten für Weichen, 16 000 Stück Neigungsplättchen, 50 600 Stück Futterbleche, 30 000 Stück Gleitstühle, 256 500 Stück Klemmplatten und 101 t Seitenbleche für Weichenschwellen;

Gruppe B: 65 t Laschenschrauben, 244 800 Stück Federringe, 47 t Schwellenschrauben und 250 t Hakenschrauben;

Gruppe C: 600 t Eisengusstheile zu Weichen (Futterstücke usw.).

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B, 2 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 9. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 24. Mai d. J.

Essen (Ruhr), den 19. April 1902. (1176)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Der Bedarf an gekämmter, bunter, gut trockener Putzbaumwolle für die Zeit vom 1. Juni 1902 bis 1. Januar 1903 (20 000 kg) soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung hat in Theillieferungen von 5 000 kg innerhalb 8 Tagen nach eingegangener Anforderung zu erfolgen.

Verschlossene Angebote in den Preislagen von 39—43 ℳ für 100 kg sind unter Beifügung von Proben bis zum 14. Mai d. J. an uns einzusenden. Dieselben werden am 15. Mai, Vormittags 11 Uhr, in unserem Materialienbüreau, hier, Karlstrasse 8, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet.

Oldenburg, den 21. April 1902. (1177)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen werden die bei den kgl. Centralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, bei den kgl. Betriebswerkstätten Augsburg und Hof und bei der kgl. Centralwerkstätte Weiden vorräthigen Altmaterialmengen dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Kaufsangebote frankirt und verschlossen, mit der Aufschrift versehen: „Kaufsangebot auf Altmaterialien und Materialabfälle" spätestens bis

Montag, den 5. Mai 1902, Vormittags 9 Uhr,

bei der Unterfertigten einzureichen.

Die Kaufsangebote werden am gleichen Tage, Vormittags 9 Uhr, im nordwestlichen Saale der Restauration der kgl. Centralwerkstätte geöffnet, und ist es den Anbietern oder deren Bevollmächtigten gestattet, nach ausgewiesener Berechtigung der Eröffnung der Angebote beizuwohnen.

Verzeichniss der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialmengen, Verdingungsformblatt und allgemeine Verkaufsbedingungen werden gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.

München, den 23. April 1902. (1178)

Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels in Schlesien stehen 46 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 2. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten etc. können von unserem vorbezeichneten Centralbüreau Wochentags von 8 bis 3 Uhr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im April 1902. (1179)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7 alte Lokomotiven (darunter 1 Tenderlokomotive), 4 bedeckte Güterwagen und 3 Personenwagen I./II. Klasse, die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr geeignet sind, sollen in verschiedenen Loosen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 12. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 19. April 1902. (1180)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. April Vorm. gemeldet.

Nr. 12. Berlin, am 26. April 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	42	1	—	Bodenkarre —	52	1	Seelow	K. E.-D. Stettin	
2	A B	38466 28468	2	Korbfl.	Spirituosen —	23	2	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
3	A B	325	1	Kiste	Laternengestell —	20	3	Spandau	K. E.-D. Berlin	
4	A B	443	1	Pack	Papier —	68	4	Aachen	K. E.-D. Cöln	
5	A & Co.	2214	1	Bll.	anscheinend Manufakturwaaren	54	5	Löbau Wpr.	Marienb.-Mlawkaer	
6	A F	22	1	Kiste	? —	31	6	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
7	A L	—	1	Bund	Stühle —	9	7	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
8	A R	5	1	Kiste	? —	70	8	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
9	A S	—	1	Stück	gusseiserner Absatztopf	9	9	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
10	A W	184	1	Korb	Damenkleider —	41	10	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
11	A Z	—	1	Bund	Säcke —	13	11	Dieuze	Reichsbahn	
12	B G	389	1	Kiste	leer	28	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
13	B L Z	8260	1	Ballen	anscheinend Leisten	26	13	Hamburg	K. E.-D. Altona	
14	B & S	81	1	Sack	Haferflocken —	50	14	Demmin	K. E.-D. Stettin	
15	B S	—	1	„	Kartoffeln —	50	15	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
16	C	12736	1	„	Samen —	38	16	Luxemburg	Reichsbahn	
17	C B	1809	1	Kiste	Glasglocken für elektrisches Licht	72	17	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
18	C B V	5181	1	„	weisse gespulte Baumwolle auf Rollen	333	18	Lobberich	K. E.-D. Cöln	
19	C E B	42	1	Ballen*)	Baumwolle —	234	19	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) mit Bandeisen umbunden.
20	C F	1057	1	Ballen	Garn —	?	20	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
21	C F T	500	1	Kiste	anscheinend Giftstoff in Zinnblech	63	21	Düsseldorf-Der.	„	
22	C H	12401	1	Sack	Samen —	9,5	22	Kruchten	Reichsbahn	
23	C H	—	1	„	alte Cementsäcke —	18	23	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
24	C P	10230	1	Pack*)	eiserne Röhre (vernickelt)	47	24	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	*) in Leinen.
25	C R	4088	1	Fass	ansch. Bleiweiss —	162	25	Altona	K. E.-D. Altona	
26	C S	187	1	Pack	Papier —	172	26	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
27	D	—	6	Stück	eis. Roststäbe —	24	27	Duisburg	K. E.-D. Essen	
28	D	—	1	„	Gerüsthaken —	5	28	Neuss	K. E.-D. Cöln	
29	D R G M	—	1	„	Mörtelträger —	6	29	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
30	E	14316	1	Kiste	Farbe —	3,5	30	Schöneberg	Militärbahn	
31	E A	4520 oder 4590	1	„	Teppichkehrmaschine	26	31	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
32	E A N	5170	1	—	Sportwagen —	—	32	Bielefeld.	K. E.-D. Hannover	
33	E H	195	1	Ballen	Reste von Kleiderstoffen und Gardinen	43	33	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
34	E K	—	1	gelber Blecheimer	Preisselbeeren —	15	34	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
35	E L	6385 9432	2	Ballen	Papiertapeten —	30	35	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
36	E L	8989 9427 Hannover	2	„	Tapeten —	46	36	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
37	E S	37503	1	Kiste	Laternen —	4	37	Singen	Badische Stsb.	
38	E T	148	1	Lattenkiste	leer —	15	38	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
39	F	7	1	Bund	2 eis. Maschinenth. —	5	39	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
40	F B	IV	1	—	Kette —	32	40	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
41	F & Co.	2275 3405	2	Fässer	leer —	15	41	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
42	F & Co.	3. 6.	2	Säcke	Samen —	125	42	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
43	F F	950	1	Sack	kleine Gummischeiben (Bierflaschenverschlüsse)	51	43	Wesel	K. E.-D. Essen	
44	F auch H B	1 61	1	Ballen	Dachsfelle —	19	44	Leipzig Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
45	F H F	2939/41	3	Bund	rohe Rohrstühle —	30	45	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
46	F J	—	1	Stück	eis. Ventiltheil —	3	46	Recklinghausen	„	
47	F K	—	1	Bund	Eisenrohre —	65	47	Mannheim	Direktion Mainz	
48	F L	21327	1	Ballen	? —	36,5	48	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
49	F	—	1	Stück	Pflugschaar —	3	49	Speldorf	K. E.-D. Essen	gez.: E. J. Sanners.
50	W	I u. II	2	„	Pflugschaare —	8,5	50			
51	G	86	1	eis. Fass	Petroleum —	247	51	Essen H. B.	„	
52	G B S	7642	1	Oelfass	leer —	30	52	Dortmund C. M.	„	
53	Gebr. W.	2440	1	Kiste	Spitzen, Litzen, Korsetts	55	53	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
54	G H	13607	1	Fass	leer —	34	54	Offenburg	Badische Stsb.	
55	G H	1888	1	Blechflasche	ansch. Gasstoff —	26	55	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
56	G H	1013	1	Kiste	? —	16	56	Breslau Fr. B.	K. E.-D. Breslau	Zollplomben Sassnitz.
57	G J	1227	1	„	Bücher —	44	57	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
58	G N	1420	1	Bierfass ($^1/_8$ t)	leer —	12	58	Zabelsdorf	K. E.-D. Stettin	
59	G R	12436	11	Stück	Herdplatten u. -Ringe	24	59	Dömitz	Grhzl. Meckl. Stsb.	
60	H B	6093	1	Kiste	ansch. Eisenwaaren	39,5	60	Strassburg i/E.	Reichsbahn	
61	H B	3077	1	„	Pepsinöl —	108	61	Lage	K. E.-D. Hannover	
62	H D	575/7	3	Kisten	leer —	239	62	Worms	Direktion Mainz	
63	H H C	2693	1	Kiste	Tischlerwerkzeug —	97	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
64	H L P	2245	1	Fass	gefüllt? —	22	64	Münstereifel	K. E.-D. Cöln	
65	H P	52–56	5	Fässer	mar. Fische —	—	65	Blankenburg Thür.	K. E.-D. Erfurt	
66	H R	917	1	Ballon	Flüssigkeit —	63	66	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
67	H V	100	1	Kiste	Farben, Spielwaaren, Blattmetall	101	67	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
68	H Y G	60	1	„	1 Blechkiste —	102	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	J	2490/91	2	—	neue Küchenschranktheile	96	69	Metz	Reichsbahn	
70	J F	1/13	13	Säcke	alte gebr. Säcke —	543	70	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
71	J K	1497	1	Fass	Heringe —	50	71	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
72	J K	—	1 2 3	Bund Stangen „	4 Stück Federstahl — Federstahl — Federstahl —	120	72	Gondek	K. E.-D. Posen	
73	J O	I/II	2	Säcke	l. g. Säcke —	30	73	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
74	J R	2079	1	Rolle	Drahtgeflecht —	15	74	Grosshartau	Sächsische Stsb.	
75	J & S	5030	1	Kiste	chirurg. Instrumente	82	75	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
76	J W M	211	1	Korb	gef. Flaschen —	51	76	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
77	K	822	5	Pack	neue Säcke —	49	77	Dornburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
78	K	1/4	4	Säcke	Makulatur —	110	78	Rauscha	K. E.-D. Breslau	
79	K	7691	1	Kiste	vermuthl. Kerzen —	30	79	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
80	K	2	1	Bund	20 kl. Eisenplatten —	12	80	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
81	K & H	153	1	Oelfass	leer —	33	81	Duisburg	K. E.-D. Essen	
82	K S	—	1	Stück	Abgussknierohr —	7	82	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	von Eisen.
83	K W	2790	1	Spiritusfass	leer —	38	83	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
84	L C	5770	1	Kiste	Fussbodenfarbe —	77	84	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
85	L D	206/17	12	Fässer	ansch. Theer —	2930	85	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
86	L G	1	1	brauner Holzkoffer	Kleider, Betten —	53	86	Gep.-A. Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	Trauungsschein: SamuelMoser.
87	L H	I	1	Kiste	leer —	30	87	Mainz	Direktion Mainz	
88	L S	895/904	10	Rollen	Bretter —	258	88	Düren	K. E.-D. Cöln	
89	L S	905	1	Sack	Holzwaaren —	9	89			
90	M	3001	1	Ballen	Sprungfedern —	12	90	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
91	M	—	1	Fass	gefüllt? —	59	91	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
92	M B & Co.	2519/20	2	Kisten	leer —	53	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	M B E & R	104 45 15	1	Ballen i. gr. L.	zerlegte Wringmaschine	11	93	Freiberg	Sächsische Stsb.	
94	M G	1	2	Oelkannen	leer —	4	94	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
95	M K	1	1	Sack	Kartoffeln —	50	95	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
96	N	10	1	Korb	Orangen —	34	96	Pforzheim Eilg.	Badische Stsb.	
97	N S	—	1	Stück	gusseis. Rohr —	5	97	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
98	O	—	2	„	eis. Tiegel —	67,5	98	Buxtehude	K. E.-D. Altona	
99	O B	8323	1	Kiste	gefüllt —	69	99	Singen	Badische Stsb.	
100	O A S	903	1	Fass	leer —	27	100	Diedenhofen	Reichsbahn	zusammengefallen.
101	O G	I/II	2	Oelfässer	leer —	62	101	Duisburg	K. E.-D. Essen	
102	O L	—	1	Sack	Betten, Kleider, Ledertasche, Waschbecken	23	102	Golzow	K. E.-D. Bromberg	
103	O M B	6117	1	Fass	Bonbons —	220	103	Bromberg	„	
104	O U	752, 754	2	Stück	neue eis. Kübel —	29	104	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
105	P	475	1	Kiste	Glas —	22	105	Neuss	K. E.-D. Cöln	
106	P	360	1	„	gefüllt —	62	106	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
107	P L	6385	1	Kiste	leer —	15	107	Münden i/W.	K. E.-D. Münster	
108	P O	134	1	Bierfass	leer —	23	108	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	P W	3100	1	Korb	Wein —	75	109	Posen	K. E.-D. Posen	
110	P W K	4087	1	Fass	ansch. Oel —	235	110	Harkorten	K. E.-D. Elberfeld	
111	P Y	—	2	—	Vorsatzbretter —	107	111	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
112	R	3230 od. 3220	1	Stück	Quadratstahl —	16	112	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
113	R	5908	1	Sack	Pfeifenholz —	45	113	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
114	R B	4893	1	Fass	leer —	39	114	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
115	R B	10	1	Stück	Blecheimer m. Deckel	5	115	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	verzinkt.
116	R G	28	1	Fass	Kienöl —	230	116	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
117	R G	108	1	Sack	Lumpen —	58	117	Plauen i/V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
118	R Z	817	1	Stange	Stahl —	14	118	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
119	R O	1 + 2	2	Säcke	Kartoffeln —	100	119	Wanne	K. E.-D. Essen	
120	R & R	?	1	Kiste	eis. Konstruktionstheile	36,5	120	Rastatt	Badische Stsb.	
121	S	2	1	Stück	vierk. Eisen —	33	121	Paderborn	K. E.-D. Cassel	5 m lang.
122	S	2,45	1	„	Träger —	64	122	Oberhofen	Reichsbahn	
123	—	72490	1	„	U-Eisen —	35	123			
124	S	539	1	Sack	Schinken —	15	124	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	S	575	1	Kiste	Aepfelringe —	8	125	Neheim-H.	K. E.-D. Cassel	
126	S & Co	—	1	„	3 Flsch. Kornbranntw.	8	126	Ellrich	„	
127	S N	2642	1	Fass	Schwefelnatrum —	266	127	Neurode	K. E.-D. Breslau	
128	S P	X	1	Sack	l. Säcke —	30	128	Heidelberg	Badische Stsb.	
129	T	1761	1	Korb	Bindedraht —	85,5	129	Bärenwalde	K. E.-D. Danzig	
130	T Z A	17	1	Holzgestell	Konsol von Sandstein zum Grabstein	30	130	Calau	K. E.-D. Halle a/S.	
131	U F & Co	7786	1	Fass	leer —	24	131	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
132	U L	1360	1	Kiste	Uhr —	26	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	V	1 u. 2, 4 „ 5	4	Stück	eis. Pflugtheile —	67	133	Wollstein	K. E.-D. Posen	
134	V	—	1	„	gusseis. Ofenrost —	2	134	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
135	V B G	417	1	Oelfass	leer —	36	135	Moabit	K. E.-D. Berlin	
136	V B K	153	1	eis. Fass	leer —	72	136	„	„	
137	V C V	5277	6	Stück	neue Pflugschaare —	16	137	Varel	Oldenburgische Stsb.	
138	V C V	5277	1	„	eis. Pflugschaar —	2	138	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
139	W	280	1	Fass	leer —	15	139	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
140	W A	251	1	Ballen	leb. Pflanzen —	—	140	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
141	W K C	7349	1	Pack in Leinen	Eisenrohre —	20	141	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
142	W L	23	1	Kiste	leer —	35	142	„	„	
143	W W	6160	1	Kübel	Wagenfett —	5	143	Immendingen	Badische Stsb.	
144	W Z	—	2	Stück	Pflugtheile —	31,5	144	Simmatzig	K. E.-D. Stettin	
145	Z	34	1	Korb	Draht —	116	145	Duisburg	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
146	Arnstadt	—	1	—	Chamotteplatte —	7	146	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
147	Barber & Spitz Budapest	704	1	—	Decke —	—	147	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
148	Burkhard	—	1	—	Salontisch —	23	148	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	[1]
149	W. Breier	—	1	Sack	anscheinend Kleidungsstücke	31	149	Liebemühl	K. E.-D. Königsberg	
150	Finkenberg Beckum-Ennigerloh	—	1	„	Cement —	50	150	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
151	K & L Friedeberg	485	1	Ballen	Tuch —	37	151	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
152	W. Frick	—	1	—	Kinderwagen —	—	152	Spandau	K. E.-D. Berlin	[2]
153	Hohn	—	1	Korb	leer, gebr. —	2,5	153	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
154	M T Hamburg	121, 166, 164	3	Ballen	Felle —	98, 102, 100	154	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
155	L. Kröger	—	1	Milchkanne	leer —	5	155	Hamburg H.	„	
156	Joh. Laistainer Bergmann	—	1	Kiste	Kleider u. Wäsche —	134	156	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
157	J G Marienberg, Westerwald	I	1	Sack	leere alte Säcke —	17,5	157	Korb	K. E.-D. Frankf. a/M.	
158	P C Potsdam	1932	1	„	weisse Bohnen —	15	158	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
159	Eduard Riechert (unleserlich)	—	1	Kollo	Kleider —	21	159	Labiau	K. E.-D. Königsberg	

[1]) In Stroh und Sackleinen verpackt.
[2]) Mit grauem Leinen verschnürt, enthaltend Küchengeräthe.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
160	W H Ruhrort	—	1	Sack	weisse Kartoffeln —	90	160	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
161	C K Schramberg	—	1	—	Werkzeugwandbrett (enthaltend: 1 Handsäge, 1 Eisensäge, 1 Blechscheere, 1 Schlüsselbrett)	11	161	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
162	Senking	206	1	Stück	Wasserkasten —	2	162	Berlin H. u. L.	„	aus Zinkblech.
163	Treue Offleben	—	1	Partie	Briketts —	200	163	Stendal	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
164	(L W H) Louis Weil	24 2674	2	Fässer	leer —	73 80	164	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
165	—	100	1	Pack	leb. Pflanzen —	60	165	Nennhausen	K. E.-D. Hannover	
166	—	680	1	Kiste	leer —	28	166	Basel	Badische Stsb.	
167	—	1587	1	Melassefass	leer —	35	167	Harburg	K. E.-D. Altona	
168	—	1719	1	Ballen	Tapeten —	23	168	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
169	—	2392	1	Sack	Leim —	50	169	Eydtkuhnen	„	
170	—	5915	1	Stück	Eisenplatte —	12	170	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
171	—	15328 3754	1	Kiste	3 leere Glasflaschen —	12	171	Jena	K. E.-D. Erfurt	
172	—	68748	1	—	Fahrrad —	—	172	Gep.-A. Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
173	// blau	—	5	Stangen	Flacheisen —	85	173	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
174	—	—	1	Bund	Schrauben —	19	174	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
175	/ roth	—	1	Stück	Gasrohr —	9	175	Stolpmünde	K. E.-D. Danzig	
176	/ weiss	—	1	„	Eisenplatte —	37,5	176	Buxtehude	K. E.-D. Altona	
177	/ weiss	—	1	Bund	15 Stg. Rundeisen —	52	177	Oldenburg i/Gr.	Oldenburgische Stsb.	
178	/ roth	—	1	Stück	gusseis. Rohr —	4	178	Neustadt i/Schles.	K. E.-D. Kattowitz	mit Abzweigung.
179	// grün	—	1	Stange	Flacheisen —	11	179	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
180	— roth	—	1	„	Rundeisen —	12	180	Landeshut i/Schles.	K. E.-D. Breslau	
181	—	—	2	Bund	Kachelofenankertheile	5	181	Landeshut i/Schles.	K. E.-D. Breslau	
182	GM 3 S	203	1	Stück	Messingrohr —	1	182	Brake i/Old.	Oldenburgische Stsb.	
183	S SH	3989	1	Kiste	Kartoffel-Quetschmaschine	72	183	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
184	—	—	1	Rolle	Asphalt (Dachpappe)	16	184	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	—	—	1	Bund	50 Besenstiele —	31	185	Speldorf	K. E.-D. Essen	
186	—	—	1	Sack	Betten u. Kleider —	28	186	Leipzig Eilb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
187	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	30	187	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
188	—	—	1	Ballen*)	6 rothbraune, baumwollene Betttücher	7,5	188	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	*) in grauem Leinen.
189	—	—	1	Bund	10 Blechbüchsen —	5	189	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	1	Korb	Blechröhren —	27	190	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
191	—	—	1	Ring	Bleirohr —	105	191	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
192	—	—	1	—	alte buch. Bohle —	—	192	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	2,9 m lang, Streckenfund.
193	—	—	1	Bund	10 Bolzen —	15	193	Engelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	—	Brett, 5,5 m lang —	—	194	Gotha	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
195	—	—	1	Bund	7 alte Bretter —	—	195	Mainz	Direktion Mainz	1)
196	—	—	2	—	Bretter, 4,5 m lang —	27,5	196	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
197	—	—	1	Stück	eis. Klosetkasten —	15	197	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	—	Decke, 6,70×3,40 m	—	198	Alsdorf	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
199	—	—	1	—	grüne Decke —	—	199	Leipzig-Eutritzsch	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
200	—	—	1	Kiste	Desinfektionspulver —	14	200	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
201	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	30	201	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
202	—	—	1	Korb	Drogen —	11	202	Weinheim	Nebenbahn M. W. H. M.	
203	—	—	1	Stück	kl. Durchgangsventil	2	203	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
204	—	—	1	—	Eisen —	9	204	Offenburg	Badische Stsb.	
205	—	—	1	Stange	Eisen —	11	205	Adlershof-Gl.	K. E.-D. Berlin	
206	—	—	1	Stück	⊔-Eisen —	14	206	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	Rollladeneisen.
207	—	—	1	Bund	2 U-Eisen —	27	207	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	„	4 Stg. halbrund. Eisen	2,5	208	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
209	—	—	1	—	Eisenbahnschiene, 1 m	45	209	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Dienstgut.
210	—	—	1	Stück	Eisenbügel —	5	210	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
211	—	—	1	„	Eisenrohr —	18	211	Ingelheim	Direktion Mainz	

1) 5 = 3 m lang, 2 = 4 m lang. Mit zwei alten Stricken zusammengebunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
212	—	—	1	Stange	Eisenrohr	4	212	Zwönitz	Sächsische Stsb.	
213	—	—	1	Stück	Eisenstab	6,5	213	Dresden-Altst.	"	
214	—	—	1	"	Eisenstange	3	214	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	4 m lang.
215	—	—	1	"	Eisentheil	10	215	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
216	—	—	1	"	Eisentheil	25	216	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
217	—	—	2	"	Eisentheile	29,5	217	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
218	—	—	1	Bund	Eisenwaaren	22	218	Wabern	K. E.-D. Cöln	
219	—	—	1	Wagen	Erz	15 000	219	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	78283 Esn.
220	—	—	1	Essigfass	leer	30	220	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
221	—	—	1	Oelfass	leer	32	221	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
222	—	—	1	Korb	Essigsprit	34	222	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
223	—	—	1	—	hölzerne Fahnenstange	2	223	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	3,5 m lang, braun lackirt.
224	—	—	1	Gestell	Fahrrad	25	224	Bieberach-Zell	Badische Stsb.	Vers. A. Stuckenbrock, Einbeck.
225	—	—	1	Korbfl.	ansch. Farbe	22	225	Wanne	K. E.-D. Essen	
226	—	—	1	Fass	schwarze Farbe	82	226	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
227	—	—	1	Sack	gelber Farin	102	227	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
228	—	—	1	Fass	leer	44	228	Harburg	K. E.-D. Altona	
229	—	—	1	"	leer	22	229	Wanne	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	"	leer	5	230	Emden	K. E.-D. Münster	
231	—	—	1	neues Fass	leer	8	231	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	7	Bunde	hölz. Fassreifen	ca. 20	232	Schalke Süd	K. E.-D. Essen	
233	—	—	1	Matte*)	Feigen	12,5	233	Duisburg-Hochfeld	"	(*) in Packleinen.
234	—	—	4	Stück	gusseis. Fensterrahmen	10	234	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	zu Kellerfenster.
235	—	—	4	"	Fensterstangen	1,5	235	Butzbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	—	—	1	Bund	Fensterstangen	31	236	Limburg	"	
237	—	—	1	—	lebendes Ferkel	25	237	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
238	—	—	1	Bund	Flacheisen	27	238	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
239	—	—	5	Stangen	Flacheisen	253	239	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
240	—	—	2	"	Flacheisen	40	240	Dahmsdorf-Münch.	K. E.-D. Bromberg	
241	—	—	1	Stück	Flachstahl	8	241	Schneidemühl	"	2,5 m lang.
242	—	—	4	"	eis. Flanschen	20	242	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
243	—	—	1	Sack	einige Frauentücher und Kleider, am Boden etwas Kartoffeln	15	243	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
244	—	—	1	Wagen	Garn	—	244	Horka	K. E.-D. Halle a/S.	32385 E. L.
245	—	—	1	—	Gasrohrschneidemaschine	24	245	Waldböckelheim	Direktion Mainz	
246	—	—	7	Stück	eis. Gasröhren	22	246	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
247	—	—	1	Bund	3 Gasrohre (alt)	9	247	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Pack	Gemüse	4	248	Saarn	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	Stück	eis. Gestell	7	249	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
250	—	—	1	Pack	10 Stück graue Glanzpappdeckel	8	250	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	Sack	Grassamen	51	251	Pawlowitz	K. E.-D. Posen	
252	—	—	1	Stück	Gussstück	11	252	Süssen	Württemberg. Stsb.	
253	—	—	1	—	grauer Handkoffer mit brauner Ledereinfassung und Nickelschloss	10	253	Gep.-A. Kolberg	K. E.-D. Stettin	
254	—	—	6	Stück	Herdkessel	7	254	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
255	—	—	1	—	Herrenfahrrad	13	255	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
256	—	—	2	Holzkisten	leer, alt	17	256	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
257	—	—	1	brauner Holzkoffer	Betten und Kleider	35	257	Wilhelmshaven	"	
258	—	—	1	grüner Holzkoffer	Wäsche, Kleider	45	258	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
259	—	—	1	gelber Holzkoffer	—	55	259	Gep.-A. Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
260	—	—	1	Sack	Holzkohlen	35	260	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	"	Hühnerfutter	102	261	Schussenried	Württemberg. Stsb.	
262	—	—	1	Ballen	anscheinend Isolirkörper zu elektrischen Anlagen	14,5	262	Ragnit	K. E.-D. Königsberg	
263	—	—	1	Korb	Holländer Käse	43	263	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Ballen	Kapok	13	264	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	265	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
266	—	—	1	"	19 Stück alte Kartoffel- oder Futtersäcke	14	266	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
267	—	—	1	—	Kartoffelpflug	117	267	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
268	—	—	1	—	Keilkissen —	3	268	Weimar Pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	weiss u. roth gestreift.
269	—	—	1	—	Kette, 10 m —	15	269	Glatz	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
270	—	—	1	Stück	eis. Kettentrommel -	90	270	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
271	—	—	1	Bund	10 Paar Kinderholzschuhe	5	271	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	mit Lederbeschlag.
272	—	—	1	Pack in Papier	1 blauer, 1 gelber Kindersitz, 1 Kinderschaukel	7,5	272	Moabit	K. E.-D. Berlin	
273	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	41	273	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
274	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	46	274	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	17	275	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
276	—	—	1	Korb	Kleider —	31	276	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
277	—	—	1	Bund	6 Stück Kleiderbügel	2,5	277	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
278	—	—	1	Sack	12 Stück leere, gebrauchte Kleiesäcke	15	278	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
279	—	—	1	„	Koks —	26	279	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	—	—	1	Korb	leer —	18	280	Posen	K. E.-D. Posen	
281	—	—	1	„	gefüllt —	22	281	Kiel	K. E.-D. Altona	
282	—	—	1	Korbballen	gefüllt —	76	282	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	Korbfl.	gefüllt —	14	283	Darmstadt	Direktion Mainz	
284	—	—	2	Körbe	leer —	8	284	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	—	—	1	Sack	Kräuter —	42	285	Danzig L. Th.	K. E.-D. Danzig	
286	—	—	1	Kistchen	Krebse —	4	286	Noveant	Reichsbahn	
287	—	—	1	—	Küchenbord —	3	287	Kiel	K. E.-D. Altona	mit 2 Regalen und gedrehten Säulen.
288	—	—	1	Sack	Küchengeräthe (1 Wassereimer, 1 Bettflasche, 1 Emailschüssel, 2 Pfannen, 1 Bügeleisen, 1 schwarzer Korb)	15	288	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
289		—	1	Ring	Kupferdraht —	20	289	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
290		—	1	Stück	eis. Lager —	18	290	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
291	—	..	1	Sack	Leim —	50	291	Münder (Deister)	K. E.-D. Hannover	
292	—	—	1	Ballot	Leinen —	41,5	292	Furtwangen	Bregthalbahn	
293	—	—	1	Sack	alte Lumpen und werthlose Kinderkleidungsstücke	11	293	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
294	—	—	1	Verschlag	neuer Mahagonitisch	19	294	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	Bund	2 landw. Maschinenth.	6,5	295	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
296	—	—	1	—	hölzerner Maschinentheil	7	296	Thorn	K. E.-D. Bromberg	grün gestrichen. 1,5 m lang, 15 cm ▢.
297	—	—	1	Stück	Messingrohr m. Hahn	0,4	297	Trier M.	St. Johann-Saarbr.	Theil einer Leitung.
298		—	1	Säckchen	Mohnsamen —	3	298	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
299	—	—	1	Oelfass	leer —	41	299	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
300	—	—	1	Stück	eis. Ofenrohr —	3	300	Carlshafen l. U.	K. E.-D. Cassel	
301	—	—	1	„	eis. Ofenrohr —	2	301	Carlshafen l. U.	K. E.-D. Cassel	
302	—	—	1	„	Ofenrohr m. Knie —	5	302	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
303	—	—	1	Verschlag	Operationstisch —	82	303	Cöln-Deutz	„	
304	—	—	1	Büchse	Palmin —	10,5	304	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	Korbfl.	Parfümeriewasser —	64	305	Duisburg	K. E.-D. Essen	
306	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen —	3	306	Bretten	Württemberg. Stsb.	
307	—		4	Bunde	leb. Pflanzen (Fichten)	9	307	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
308	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	13	308	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
309	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen —	6	309	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
310	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	33	310	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen, Erlen —	80	311	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
312	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	39	312	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
313	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	94	313	Gera	K. E.-D. Erfurt	
314	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	60	314	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
315		—	1	„	leb. Pflanzen —	110	315	Altona	K. E.-D. Altona	
316	—	—	1	Sack	Piassavabesen —	6	316	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	3	Stück	eis Platten —	256	317	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	—	—	1	—	alte eis. Privatsackkarre	31	318	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
319	—	—	1	Stück	eis. Pumpenspitze —	8	319	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
320	—	—	1	„	eis. Rad —	5	320	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
320	—	—	1	„	eis. Rahmen —	27,5	320	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
321	—	—	1	—	eis. Radschuh —	5	321	Heidelberg	Badische Stsb.	Dienstgut.
322	—	—	1	Reisekorb	Garderobe, Wäsche —	22	322	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
323		—	1	„	verm. Kleider, Wäsche	48	323	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
324	—	—	1	Bund	Reiserbesen —	18	324	Teutschenthal	K. E.-D. Halle a/S.	
325	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	3,5	325	Lübz	Grhzl. Meckl. Stsb.	
326	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	147	326	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
327	—	—	1	„	eis. Rohr —	15,5	327	Mainz	Direktion Mainz	
328	—	—	1	„	eis. Rohr —	14	328	Briesen i/Mark	K. E.-D. Berlin	4,7 m lang.
329	—	—	6	„	gusseis. Rohre —	42	329	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
330	—	—	2	Stück	eis. Rohre	15	330	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
331	—	—	1	—	alter Rohrstuhl	5	331	Essen H. B.	„	roth polirt.
332	—	—	2	Stück	eis. Rohrzangen	3	332	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
333	—	—	1	Sack	Rübenkerne	12,5	333	Lügde	K. E.-D. Hannover	
334	—	—	1	Stück	Rundeisen	3	334	Chemnitz	Sächsische Stsb.	3,35 m lang.
335	—	—	3	Stäbe	Rundeisen	75	335	Mannheim	Badische Stsb.	
336	—	—	1	Stange	Rundstahl	20,5	336	Triptis	K. E.-D. Erfurt	
337	—	—	1	—	alter Sackkarren	—	337	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
338	—	—	1	—	gebr. eis. Sackkarre	31	338	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	Sack	25 leere gebr. Säcke	35	339	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
340	—	—	1	„	Säcke	9	340	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
341	—	—	1	Stück	eis. Sägebügel	3	341	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
342	—	—	1	Korb	Sattlerartikel	31	342	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	1	Bund	7 Schaufeln	13	343	Offenburg	Badische Stsb.	mit Stielen.
344	—	—	1	„	6 eis. Schaufeln	7,5	344	Lage	K. E.-D. Hannover	
345	—	—	1	„	eis. Schaufeln	29	345	Gütersloh	„	
346	—	—	1	Stück	eis. Scheibe	.5	346	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
347	—	—	1	Packet	Schilfrohr, mit Draht durchzogen	10	347	Werdau	Sächsische Stsb.	
348	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt	17	348	Neuss	K. E.-D. Cöln	
349	—	—	1	—	rothe Scheibe für Schlusslaterne	1	349	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
350	—	—	1	—	Schraubstock	12	350	Diedenhofen	Reichsbahn	
351	—	—	1	Stück	Schraubstockspindel	10	351	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	1	—	neuer Schreibstuhl	8	352	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	in Papier und Stroh.
353	—	—	1	Korb	6 Paar Schuhe	15,5	353	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
354	—	—	1	—	Seitengewehr für Jäger	—	354	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
355	—	—	1	Bund	13 Sorgobesen	8	355	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
356	—	—	1	„	2 Spaten, 1 Kartoffelhacke	4,5	356	Cüstrin=Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
357	—	—	1	„	2 Spiralfedern	14	357	Drewitz	K. E.-D. Magdeburg	
358	—	—	1	—	Sportwagen	7	358	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
359	—	—	1	Stück	eis. Ständer	5	359	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
360	—	—	1	Stange	Stahl	9,5	360	Jever	Oldenburgische Stsb.	3,5 m lang.
361	—	—	1	Stück	vierk. Stahl	8	361	Heidelberg	Badische Stsb.	
362	—	—	1	Stab	□-Stahl	6	362	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
363	—	—	79	—	feuerfeste Steine	593	363	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
364	—	—	1	Pack*)	4 Steinschlaghämmer	23	364	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	*) in Leinen.
365	—	—	1	Kollo	Sträucher	30	365	Konitz	K. E.-D. Danzig	
366	—	—	1	—	Stuhl mit Rohrsitz	4	366	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	Bockstuhl, sesselartig.
367	—	—	2	—	Tannenbretter	8	367	Frankfurt a/M. H.-G.-Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	—	—	12	—	Teppichklopfer aus Rohr	1	368	Czersk	K. E.-D. Danzig	
369	—	—	1	Ballen	Teppichmuster	21	369	Eil.-A. Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	—	1	Theerfass	leer	35	370	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
371	—	—	1	—	gebrauchter Tisch	20	371	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
372	—	—	1	—	neuer Tisch	19	372	Wittenberge	K. E.-D. Altona	1)
373	—	—	1	—	Tischfuss mit 3 Beinen	3	373	Coburg	K. E.-D. Erfurt	braun polirt.
374	—	—	1	—	Tragfeder	57	374	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
375	—	—	1	Bund	6 Verbindungsmuttern	3,5	375	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Eilgut.
376	—	—	1	—	eis. Vorsatzgitter	—	376	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut.
377	—	—	1	Stück	Wagenachse	26	377	Mülfort	K. E.-D. Cöln	
378	—	—	1	Rolle	Walzblei	52	378	Mülheim=Epp.	K. E.-D. Essen	
379	—	—	1	Stück	Waschgeschirr	9	379	Görlitz	K. E.-D. Breslau	blau emaillirt.
380	—	—	1	„	Plan		380			
381	—	—	1	—	Waschmaschine	43	381	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	mit 2 angebund. Spahnkörben.
382	—	—	1	Sack	Watte	24	382	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
383	—	—	1	Bund	Weiden	29	383	Gau Odernheim	Direktion Mainz	
384	—	—	1	Weidenkorb*)	Kleider, Tuchreste, Kurzwaaren, Kaffeebrett	—	384	Gep.-A. Heidelberg	Badische Stsb.	*) mit blauem Tuch übernäht.
385	—	—	1	Ballen	Weissdornpflanzen	52	385	Kirchlengern	K. E.-D. Münster	
386	—	—	1	„	Werg	77,5	386	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
387	—	—	1	Bund	3 Stck. Winkeleisen	27	387	Recklingh.=Bruch	K. E.-D. Essen	2,82 m lang.
388	—	—	2	Handkörbe	Wirthschaftssachen etc.	1	388	Posen	K. E.-D. Posen	
389	—	—	1	Korb	Wurzeln	8	389	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
390	—	—	1	Bund	6 eis. Zahnrädchen	2	390	Rybnick	K. E.-D. Kattowitz	
391	—	—	1	—	Zahnradkette	32,5	391	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut.
392	—	—	1	Kiste	Zimmt	3	392	Lage	K. E.-D. Hannover	

1) Dunkelbraun polirt, mit Wachstuchdecke.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 34. | 30. April 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Fahrgeschwindigkeit und Fahrpreise der italienischen Eisenbahnen.
Die Verjährung der Frachtzuschlagsforderung des § 53 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Die Cincinnati-Southernbahn und ihre Verbesserungen.
Nachrichten:
Deutschland: Verwendung von Steinschlag zur Unterbettung der Schienenstösse. — Herstellung von Arztwagen für die preuss.-hess. Staatsb. — Ferien-Sonderzüge von Berlin nach der See und dem Gebirge. — Sonderzüge zur Düsseldorfer Ausstellung. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Preuss. Nebenbahnvorlage. — Ostpreuss. Südbahn. — Eilzüge in Bayern. — Sommerfahrordnung 1902. — Weiterführung der Lokalbahn Pasing-Hersching nach Wielenbach-Weilheim. — Aeusserungen des badischen Staatsministers v. Brauer über die Frage der Eisenbahngemeinschaft. — Verkehr von Bahn zu Schiff an den Umschlagstellen der oberen Oder. — Verurtheilung des Lokomotivführers Christ wegen Gefährdung des Luxuszuges Ostende-Wien-Warschau. — Geh. Ober-Regierungsrath Niehaus †.
Oesterreich: Oesterr.-bayer. Eisenbahnanschlüsse. — Schutz der Rechte der Besitzer von Südbahnprioritäten. — Betriebseinnahmen der österr. Eisenbahnen. — Rechnungsabschluss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Graz-Köflacher E. — Das zweite Gleis der Buschtêhrader E. — Ausgestaltung der Kremsthalbahn. — Zur Frage der Kohlenversorgung der österr. Industrie. — Der Subventionsvertrag mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.
Ungarn: Ausbau des zweiten Gleises Budapest-Raab-Bruck a. d. L. — Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen. — Nagykároly-Máteszalka-Csaper Vizinalbahn. — Betriebsergebnisse der Mohács-Fünfkirchener E.
Uebrige europäische Länder: Eisenbahnkredit und Eisenbahnanlagen in Belgien. — Zeitungsverkauf auf den belg. Staatsbahnen. — Ausbau des Pariser Stadtbahnnetzes. — Einnahmen der französ. Eisenb. — Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die zur Beförderung übernommenen Güter. — Uniformirung der französ. Stationsvorsteher. — Der schweizer. Sommerfahrplan. — Eisenb. des Kantons Bern. — Unfall auf einer Londoner Untergrundstation.
Fremde Welttheile: Neue Wagen für den Ueberlandverkehr in Nordamerika.
Allgemeines.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Fahrgeschwindigkeit und Fahrpreise der italienischen Eisenbahnen.

Von **W. A. Schulze**.

In der italienischen Abgeordnetenkammer hat, wie in Nr. 99 Jahrg. 1901 d. Ztg. mitgetheilt ist, der Ministerpräsident Zanardelli bei einer Erörterung über den weiteren Ausbau der italienischen Eisenbahnen kürzlich die Erklärung abgegeben, dass die Regierung eine Vorlage zur Herstellung einer direkten Eisenbahnlinie zwischen Rom und Neapel vorbereite, durch welche die Fahrzeit auf 2½ Stunden herabgemindert werde, und dass die Regierung weiter auch den Bau einer direkten Linie Bologna-Florenz-Rom wünsche, um so die Fahrzeit zwischen Mailand und Neapel auf 9 Stunden abzukürzen.

Von welcher Bedeutung diese Beschleunigungen des Reiseverkehres zwischen den genannten grössten Städten Italiens sein würden, ist sofort erkennbar, wenn man daneben hält, dass zur Zeit die schnellsten Eisenbahnzüge auf der 249 km langen Strecke zwischen Rom und Neapel eine Fahrzeit von 4½ Stunden haben und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 56 km in der Stunde erreichen, und dass die schnellsten Züge zwischen Mailand und Rom über Bologna, nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs, eine Gesammtfahrzeit von 11 Stunden gebrauchen und die 665 km lange Strecke mithin mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 60,5 km in der Stunde zurücklegen.

Es wäre daher sehr zu wünschen, dass sich die erwähnten Absichten der italienischen Regierung in naher Zeit verwirklichen lassen und die angestrebten Fahrtbeschleunigungen auch für andere italienische Eisenbahnlinien vorbildlich werden möchten, da im allgemeinen die italienischen Eisenbahnen im Vergleich mit denen der Nachbarländer ihre Schnellzüge mit recht niedriger Geschwindigkeit fahren und dadurch zu vielen Klagen der zahlreichen fremden Reisenden, die in den eigenen Ländern an viel schnellere Eisenbahnfahrten gewöhnt sind, unerwünschten Anlass geben. Die italienischen Eisenbahnen sind überdies in der Ausgestaltung ihrer Schnellzugseinrichtungen in den letzten Jahren sehr zurückgeblieben, da, abgesehen von den auf mehreren Eisenbahnlinien neu eingerichteten Luxuszügen der Internationalen Schlafwagengesellschaft, in den Jahren 1895 bis 1900 keine bemerkenswerthen Vermehrungen und Beschleunigungen der Schnellzüge stattgefunden haben, sondern einigen unerheblichen Fahrtbeschleunigungen ebenso viele Fahrtverlangsamungen gegenüber zu stellen sind. Einige erwähnenswerthe Verbesserungen weisen nur die Eisenbahnfahrpläne für den Winterdienst 1901/02 auf: es sind neu eingerichtet je ein zweiklassiger Schnellzug zwischen Genua und Turin, zwischen Mailand und Venedig und zwischen Mailand und Rom über Parma und Sarzana sowie ein einklassiger Schnellzug von Neapel nach Rom mit Fahrgeschwindigkeiten von 52,4, 55, 57 und 56,4 km in der Stunde.

Von den Luxuszügen der Internationalen Schlafwagengesellschaft, die auf italienischen Bahnstrecken verkehren, haben nur einige eine etwas höhere Fahrgeschwindigkeit als die auf denselben Linien eingerichteten Schnellzüge (treni diretti und treni direttissimi), und einzelne Luxuszüge werden sogar langsamer gefahren als die auf denselben Strecken verkehrenden gewöhnlichen Schnellzüge. Die treni direttissimi führen allgemein nur die I. und II. Wagenklasse, während in den treni diretti mehrfach auch Reisende der III. Wagenklasse befördert werden. Im übrigen unterscheiden sich die treni direttissimi von den treni diretti nur dadurch, dass sie an weniger Orten unterwegs halten und mehrfach, aber keineswegs immer, etwas schneller gefahren werden. Die Fahrpreise für die Benutzung beider Arten von Zügen sind die gleichen. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge steigt nur in wenigen Fällen bis zu 60 km in der Stunde, zumeist werden nur Geschwindigkeiten von 45 bis 50 km in der Stunde erreicht, und bei manchen Schnellzügen bleibt die Geschwindigkeit sogar unter 40 km in der Stunde, so dass die Klagen in den Zeitungen, dass die italienischen Schnellzüge ihren Namen vielfach ganz mit Unrecht führten und sich von gewöhnlichen Personenzügen hauptsäch-

lich nur durch die höheren Fahrpreise, die für ihre Benutzung zu zahlen sind, unterscheiden, gar nicht unberechtigt erscheinen.

In der nachfolgenden Uebersicht ist zusammengestellt, mit welchen höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten die schnellsten Züge auf den Hauptbahnen in Italien gefahren werden. Es sind darin die auf den Bahnlinien verkehrenden schnellsten Züge, seien es Express- oder Schnellzüge, mit Entfernung, Fahrzeit und Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde aufgeführt, und es ist bei allen Zügen, deren Aufenthaltszeit auf einzelnen Unterwegsstationen in den Fahrplänen nicht besonders angegeben ist, dieser Aufenthalt je mit einer Minute in Berechnung gezogen.

Eisenbahnlinien	Zeit der Abfahrt der Züge	Zeit der Ankunft der Züge	Fahrtdauer im ganzen Std.	Fahrtdauer im ganzen Min.	Anhalten unterwegs: Zahl der Stationen	Anhalten unterwegs: im ganzen Min.	bleibt wirkliche Fahrzeit Std.	bleibt wirkliche Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km
Mailand - Verona-Venedig, 265 km (Wien-Cannes-Express)	10.$\underline{50}$	3.$\underline{06}$	4	16	1	5	4	11	63,3
	1.$\underline{30}$	6.10	4	40	1	8	4	32	58,4
Mailand - Novara-Turin, 150 km .	2.50	5.45	2	55	6	19	2	36	57,7
Mailand - Chiasso, 52 km	9.$\underline{20}$	10.$\underline{23}$	1	3	2	7	—	56	55,7
Turin - Alessandria - Genua, 166 km	8.$\underline{05}$	11.$\underline{20}$	3	15	5	22	2	53	57,6
Mailand - Pavia-Genua, 151 km	3.35	6.$\underline{40}$	3	5	6	18	2	47	54,3
	7.15	10.25	3	10	6	19	2	51	53,0
Genua - Ventimiglia, 151 km . .	8.25	12.48	4	23	11	36	3	47	39,9
Genua - Pisa - Rom, 498 km	9.$\underline{00}$	6.53	9	53	9	36	9	17	53,7
Mailand - Parma-Sarzana - Rom, 634 km	9.$\underline{30}$	9.50	12	20	17	73	11	7	57,0
Mailand - Bologna-Florenz - Rom, 665 km	11.25	11.$\underline{25}$	12	—	16	60	11	—	60,5
Verona - Bologna-Rom, 588 km . (Berlin-Neapel-Express, zweimal wöchentlich)	5.$\underline{59}$	5.37	11	38	4	30	11	8	52,8
	1.10	12.$\underline{41}$	11	31	4	32	10	59	53,5
Venedig - Bologna, 160 km	2.$\underline{05}$	5.$\underline{10}$	3	5	6	25	2	40	60,0
Turin - Piacenza-Bologna, 335 km (Peninsular-Express, einmal wöchentlich)	9.$\underline{30}$	3.$\underline{01}$	5	31	2	13	5	18	63,2
Bologna - Brindisi, 761 km . . . . (Peninsular-Express, nur Sonntags)	3.$\underline{16}$	5.20	14	4	4	26	13	38	55,8
Rom - Neapel, 249 km	8.00	12.35	4	35	4	10	4	25	56,4
Neapel - Paolo-Reggio, 473 km	7.$\underline{11}$	7.30	12	19	24	50	11	29	41,2
Messina - Palermo, 232 km	10.00	3.27	5	27	13	18	5	9	45,0

Den in dieser Uebersicht nachgewiesenen geringen Leistungen der italienischen Eisenbahnen in der Fahrgeschwindigkeit ihrer Schnellzüge würde es entsprechen, wenn auch die Fahrpreise für die Benutzung der Züge möglichst niedrig gehalten wären. Es ist dies aber durchaus nicht der Fall. Vielmehr sind die Schnellzugfahrpreise auf den italienischen Eisenbahnen allgemein um 10 und mehr Prozent höher, als diese Preise auf den französischen, schweizerischen, deutschen und österreichischen Hauptbahnen. Sie betragen für alle Linien der Mittelmeerbahn, der adriatischen Bahn und der sizilischen Bahnen gleichmässig auf das Kilometer für die I. Wagenklasse 12,8, für die II. Klasse 8,95 und für die III. Klasse 5,8 Cts. (= 10,24, 7,16 und 4,64 ₰), und für die gewöhnlichen Personenzüge werden ebenfalls verhältnissmässig recht hohe Sätze erhoben, nämlich auf das Kilometer in der I. Klasse 11,6, in der II. Klasse 8,15 und in der III. Klasse 5,25 Cts. (= 9,28, 6,52 und 4,20 ₰). Die Sätze der Rückfahrkarten für Schnellzüge betragen (im Durchschnitt berechnet nach den im Tarife angegebenen Sätzen für 100 km) auf das Kilometer in der I. Klasse 17,55, in der II. Klasse 12,30 und in der III. Klasse 7,95 Cts. (= 14,04, 9,84 und 6,36 ₰). Gepäckfreigewicht wird dabei weder auf einfache, noch auf Rückfahr- und Rundreisekarten gewährt.

Dass diese hohen Personengeldsätze in Verbindung mit den geringen Fahrgeschwindigkeitsleistungen der italienischen Eisenbahnen auf die Entwickelung des Reiseverkehres nicht günstig einwirken können, dürfte auf der Hand liegen und wird insbesondere auch durch die im „Archiv für Eisenbahnwesen“ Jahrg. 1901 S. 622 ff. mitgetheilte Statistik über die italienischen Eisenbahnen für die Jahre 1896 bis 1898 bestätigt. Die Betriebslänge der Eisenbahnen ist danach von 15 500 km im Jahre 1896 auf 15 802 km im Jahre 1898 gestiegen, Vermehrung 1,95 %, die Zahl der Personenwagen von 8 536 auf 8 578, mehr 0,49 %, die Zahl der beförderten Reisenden, ohne die Inhaber von Abonnements- und Rundreisekarten, von 53 009 933 auf 55 495 613, mehr 4,69 %, die Zahl der verkauften Abonnements- und Rundreisekarten von 147 978 auf 174 282, mehr 17,8 %, die Zahl der von den beförderten Reisenden zurückgelegten Kilometer von 2 256 000 000 auf 2 425 000 000, mehr 7,51 %, und die Einnahme aus dem Personenverkehr von 103 538 559 L. auf 108 871 781 L., mehr 5,15 %. Wie gering hiernach die Zunahme des Eisenbahnverkehres in Italien im Jahre 1898 gegen das Jahr 1896 gewesen ist, tritt besonders hervor, wenn man damit die gleiche Verkehrszunahme in Deutschland in derselben Zeit vergleicht, da nach der im „Archiv für Eisenbahnwesen“ S. 1279 Jahrg. 1900 mitgetheilten Statistik in Deutschland gestiegen sind im Jahre 1898 gegen 1896 die Betriebslänge der Eisenbahnen von 46 394 km auf 48 498 km, Zunahme 4,5 %, die Zahl der Personenwagen von 32 391 auf 35 086, mehr 8,3 %, die Zahl der beförderten Personen von 646 600 000 auf 763 000 000, mehr 18,0 %, die Zahl der geleisteten Wagenachskilometer von Personenwagen von 3 289 000 000 auf 3 874 000 000, mehr 17,8 %, und die Einnahme aus dem Personenverkehr von 444 600 000 auf 507 500 000 ℳ, mehr 14,1 %.

Von den auf den italienischen Eisenbahnen beförderten Reisenden, ohne diejenigen mit Abonnements- und Rundreisekarten, sind gefahren:

	1896	1898	Zunahme 1898 gegen 1896 nach der Zahl	Zunahme 1898 gegen 1896 nach Prozenten
in der I. Klasse	1 836 396	1 876 157	39 761	2,16
„ „ II. „	11 966 944	12 205 956	239 012	2,00
„ „ III. „	39 147 123	41 350 003	2 202 880	5 63
„ „ IV. „	59 470	63 497	4 027	6,76
	= 53 009 933	55 495 613	2 485 680	4,69

Da hiernach die Zunahme des Reiseverkehres in der I. und II. Klasse eine verhältnissmässig viel geringere gewesen ist, als in der III. Klasse, und da weiter auch die Zahl der verkauften Abonnements- und Rundreisekarten im Jahre 1898 gegen 1896 um den verhältnissmässig recht hohen Prozentsatz von 17,8 gestiegen ist, so darf hieraus geschlossen werden, dass in der Hauptsache nur die niedrigeren Preise für Fahrkarten der III. Klasse und für Abonnements- und Rundreisekarten zur Vermehrung des Reiseverkehres beigetragen haben, dass dagegen die viel höheren Preise für die I. und II. Wagenklasse einer umfangreichen Benutzung der Eisenbahnen zu Reisen nicht förderlich gewesen sein können.

Zu ähnlichen Folgerungen kommt man, wenn man aus der Statistik ersieht, dass im Jahre 1898 gegen das Jahr 1896 der gesammte Eisenbahnreiseverkehr in Deutschland um 18,0 und in England um 8,4, in Italien aber nur um 4,69 % gestiegen ist.

Im übrigen wird aber auch die geringe Fahrgeschwindigkeit der italienischen Schnellzüge eine grössere Zunahme des Reiseverkehres hintangehalten haben. Es ist in dieser Beziehung interessant, dass die Internationale Schlafwagengesellschaft ihre Luxuszüge von Berlin nach der Riviera im vorigen Winter täglich über Italien und nur dreimal in der Woche über Elsass-Lothringen und Frankreich hat verkehren lassen, während im laufenden Winter umgekehrt die Züge des Nord-Süd- (Brenner-) Express nur dreimal in der Woche von Mailand über Genua nach Cannes, die Berlin-Riviera-Expresszüge über Elsass-Lothringen und Frankreich aber alltäglich befördert werden. Es scheint danach, dass die Reisenden aus Norddeutschland nach der Riviera dem Reisewege über Frankreich den Vorzug geben vor dem Wege über die italienischen Bahnstrecken, obgleich der Reiseweg von Berlin über Frankfurt a/M., Mülhausen, Belfort, Lyon und Marseille nach Ventimiglia, der französisch-italienischen Grenze an der Riviera 1 868 km, dagegen der Weg von Berlin über München, Ala, Mailand und Genua nach Ventimiglia nur 1 559 km lang ist und auf dem ersteren Wege der Fahrpreis in der I. Wagenklasse 176,20 ℳ und auf dem letzteren Wege nur 147,10 ℳ beträgt. Der Grund dafür liegt anscheinend in der viel weniger schnellen Beförderung der Züge über die italienischen Eisenbahnstrecken, da der Nord-Süd- (Brenner-) Express auf der deutschen Strecke Berlin-Kufstein (754 km) eine Reisegeschwindigkeit von 63,7 km/Std., auf der österreichischen Strecke Kufstein-Ala (302 km) eine solche von 43,9 km/Std. und auf der italienischen Strecke Ala-Verona-Genua-Ventimiglia (503 km) eine solche von nur 35,4 km/Std. hat, wogegen von dem Berlin-Riviera-Express auf der deutschen Strecke Berlin-Strassburg-Altmünsterol von 909 km Länge eine Reisegeschwindigkeit von 64,8 km/Std. und auf der französischen Strecke Altmünsterol-Lyon-Marseille-Ventimiglia von 959 km Länge eine Geschwindigkeit von 57,0 km/Std. erreicht wird, und da die Gesammtfahrzeit von Berlin nach Ventimiglia auf dem kürzesten Wege über Italien 33 Stunden, auf dem um 309 km längeren Wege über Elsass-Lothringen und Frankreich aber nur 31 Stunden beträgt.*)

*) Anm. d. Schriftl. Diese Vermuthung des Herrn Verfassers ist schwerlich zutreffend. Die um zwei Stunden längere Reisedauer würde bei einer Kostenersparniss von beinahe 30 ℳ die Reisenden gewiss nicht abhalten, den Weg über den Brenner und Genua zu wählen. Unseres Wissens ist die regelmässige Führung der Riviera-Luxuszüge über Frankreich auf den grösseren Verkehr dieser Linie, auf der ganz Südwestdeutschland und die grossen französischen Städte Lyon und Marseille berührt werden, zurückzuführen. Möglich ist auch, dass die italienische Bahnverwaltung wegen täglicher Führung des Zuges Bedenken gehabt hat.

Die Verjährung der Frachtzuschlagsforderung des § 53 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Von **Dr. jur. W. Hertzer**, Strassburg i/E.

In Nr. 24 d. Ztg. erörtert Amtsrichter Coermann in Mülhausen die verschiedenartigen Verjährungsfälle, die hinsichtlich der aus den rechtlichen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Publikum entspringenden Forderungen eintreten können. Hierbei kommt der Verfasser auch auf den Frachtzuschlag des § 53 E.-V.-O. zu sprechen und bezeichnet die Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift als „verschuldet unerlaubte Handlungen" im Sinne des § 823 B. G.-B., woraus er dann folgert, dass die Frachtzuschlagsforderung gemäss § 852 B. G.-B. in drei Jahren von der Feststellung der Zuwiderhandlung ab verjähre. Diese Auffassung widerspricht jedoch der herrschenden Ansicht, wie sie als solche von der Wissenschaft und der Rechtsprechung sowohl in Ansehung der rechtlichen Natur des Frachtzuschlages, als auch in Betreff des Begriffs der unerlaubten Handlung allgemein anerkannt worden ist.

Was zunächst den Frachtzuschlag im Sinne des § 53 E.-V.-O. angeht, so beruht die Befugniss der Eisenbahn, ihn zu erheben, auf dem Frachtvertrage, er kennzeichnet sich demnach, wie dies auch Coermann zugibt, als Konventionalstrafe (vergl. Entscheidung des Reichsgerichts Bd. XXXXVII S. 37). Zu den wesentlichen Begriffsmerkmalen des Frachtzuschlages gehört jedoch keineswegs ein Verschulden des Absenders; ein solches wird in den meisten Fällen allerdings vorliegen, unbedingt erforderlich aber ist es für die Verwirkung der Geldbusse nicht, vielmehr genügt hierfür schon die blosse Thatsache der falschen Deklaration oder der Ueberlastung des vom Absender beladenen Wagens; ob die Zuwiderhandlung auf den Vorsatz, die Fahrlässigkeit oder den Irrthum des Auflieferers zurückzuführen ist, kommt für die Verwirkung der genannten Vertragsstrafe nicht in Betracht. Ebenso wenig ist es hierfür von Belang, ob ein Schaden aus der Zuwiderhandlung des Absenders entstanden ist (Eger, Kommentar zur Eisenb.-Verk.-Ord. § 53 Abs. 7). Diese rechtlichen Eigenthümlichkeiten des Frachtzuschlages ergeben sich übrigens auch aus der Bestimmung des § 53 Abs. 7 selbst, denn die letztere hebt ausdrücklich hervor, dass der Ersatz des etwa entstandenen Schadens sowie die durch strafgesetzliche oder polizeiliche Vorschriften vorgesehenen Strafen, d. h. also die aus dem Verschulden des Absenders entstehenden Rechtsfolgen durch die Erhebung des Frachtzuschlages nicht berührt werden, der letztere daher schon ohne ein derartiges Verschulden verwirkt ist.

Als eine „verschuldet unerlaubte" Handlung im Sinne des § 823 Abs. 1 B. G.-B. kann somit die Zuwiderhandlung gegen § 53 E.-V.-O. keineswegs angesehen werden. Aber auch die Bestimmung des § 823 Abs. 2 kann man für diese Theorie nicht zu Hilfe nehmen, wonach jemand eine unerlaubte Handlung begeht, wenn er gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstösst. Denn wenn auch die Verkehrsordnung, ihrer Eigenschaft als Rechtsnorm entsprechend, als Gesetz in diesem Sinne zu gelten hat, und wenn auch ein Verstoss gegen dasselbe ohne Verschulden möglich ist, so setzt doch der civilrechtliche Begriff der unerlaubten Handlung, wie aus dem Wortlaute des § 823 unzweideutig zu entnehmen, als selbstverständlich voraus, dass durch die Handlung ein Schaden verursacht worden ist. Wo kein Schaden vorliegt, kann auch von einer unerlaubten Handlung im Sinne des § 823 B. G.-B. keine Rede sein. Das Vorhandensein eines Schadens aber ist, wie bereits dargelegt worden, für die Erhebung des Frachtzuschlages ohne Bedeutung.

Ferner besteht, wenn es auch im Gesetze nicht besonders ausgesprochen ist, gleichwohl nach der Rechtsanschauung, wie sie in der Wissenschaft als herrschende betrachtet wird, und wie dies auch in den Motiven zum Bürgerlichen Gesetzbuch ausgeführt ist, kein Zweifel, dass für den Begriff der unerlaubten Handlung im Sinne des § 823 ff. nur ausservertragliche Handlungen in Betracht kommen, und dass demzufolge die Verletzung des Rechts aus einem vertragsmässigen Schuldverhältnisse nicht Gegenstand der in Rede stehenden Vorschrift sein kann. Zuwiderhandlungen aus einem derartigen Schuldverhältnisse verpflichten vielmehr den Schuldner lediglich nach den besonderen Bestimmungen, welche für dieses Schuldverhältniss maassgebend sind (vergl. Endemann, Lehrbuch des bürgerl. Rechts, 4. Aufl. S. 907; Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Vorbemerkung zu § 823, S. 602, Motive II S. 727).

Da nun der Frachtzuschlag auf dem Frachtvertrage beruht, er sich mithin anerkanntermaassen juristisch als Vertragsstrafe

kennzeichnet, so kann auch aus diesem Grunde die Zuwiderhandlung gegen § 53 Abs. 7 E.-V.-O. nicht als unerlaubte Handlung im obigen Sinne angesehen werden und demnach die Frachtzuschlagsforderung nicht der dreijährigen Verjährung unterliegen.

Das Recht der Eisenbahn, den Frachtzuschlag einzuziehen, erlischt vielmehr in zwei Jahren vom Tage der Zuwiderhandlung ab. Wenn nämlich auch der Ansicht des Reichsgerichts beizutreten ist, dass der Frachtzuschlag, seinem Charakter als Konventionalstrafe entsprechend, nicht als tarifmässige Fracht angesehen werden kann und daher die Befugniss der Eisenbahn, diese Strafe einzuziehen, nicht wie der Anspruch auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht gemäss § 61 Abs. 5 E.-V.-O. in einem Jahre verjährt, so stellt der Frachtzuschlag doch zweifellos eine Nebenforderung dar, welche auf Grund des Frachtvertrages neben der Fracht als Hauptforderung der Eisenbahn zusteht. Der Anspruch auf Nebenleistungen aber verjährt nach § 224 B. G.-B. mit dem Hauptanspruche. Es gilt somit für die Verjährung der Frachtzuschlagsforderung der gleiche Grundsatz, wie er hinsichtlich der Verjährung des Frachtanspruchs gesetzlich normirt ist. Da der letztere Anspruch nun in zwei Jahren verjährt, so besteht die gleiche Verjährungsfrist auch in Ansehung der Forderung, welche die Eisenbahn gemäss § 53 E.-V.-O. zu erheben berechtigt ist.

Die Cincinnati-Southernbahn und ihre Verbesserungen.

Wir hatten bereits Gelegenheit, darauf hinzuweisen, wie die amerikanischen Eisenbahngesellschaften jetzt bemüht sind, ihre ursprünglichen, einstweiligen Bauwerke in endgültige umzuwandeln und Gleise und Brücken den Belastungsanforderungen der Neuzeit entsprechend zu verstärken. Ein ferneres Beispiel dieser Bestrebungen bietet die oben genannte Bahn, welcher wir (auf Grund eines Aufsatzes in „Eng. News & Am. Ry. J.“ Nr. 8) um so mehr Beachtung schenken zu sollen glauben, als sich hier ein recht anschauliches Bild amerikanischer Eisenbahnzustände entrollt, und als wir eine gewisse Schwäche der dortigen Verbesserungsbestrebungen zu erkennen meinen, hervorgehend aus dem Mangel einheitlicher Vorschriften für das ganze Gebiet des Staatenbundes.

Die Cincinnati-Southernbahn ist Eigenthum der Stadt Cincinnati, auf deren Kosten (77 700 000 *M.*) sie bald nach dem Bürgerkriege zur Verbesserung der Verbindungen mit dem Süden erbaut wurde. Genehmigendes Gesetz des Staates Ohio 1869. Fertigstellung der Bahn Februar 1880. Gesammtlänge 541 km. Der südliche Endpunkt ist Chattanooga. Die Bahn ist eingleisig und hat 243 km Nebengleise.

Sie wurde 1881 an die Cincinnati-New Orleans & Texas Pacific Ry. Co. verpachtet, auf 25 Jahre, mit fünfjährig steigender Pacht. Eine Verlängerung der Pacht um 60 Jahre über 1906 hinaus mit etwas geänderten Bedingungen ist durch Volksabstimmung angenommen. Desgleichen die Ausgabe von 10 500 000 Mark Schuldscheinen „für Verkehrserleichterungen auf den Endbahnhöfen und dauernde Verbesserungen der Bahn“. Die behördliche Genehmigung beider Abstimmungen wird binnen kurzem erwartet.

Die Bahn ist im allgemeinen gut angelegt, so dass jetzt nur eine kurze Linienverlegung nothwendig befunden wurde, von der noch die Rede sein wird. Die Bauführung war sorgfältig. Vollständige Pläne und Brückenbücher sind vom Bau her vorhanden und wurden auf dem Laufenden erhalten. „Die Cincinnati-Southernbahn war eine Ausbildungsschule für eine Anzahl von Ingeniören, die in ihrem Berufe hervorragende Stellungen erlangt haben.“

Das Bahneigenthum beginnt erst 3,2 km vom Endbahnhof Cincinnati, auf welche Länge die Züge fremde Bahnen benutzen.

Die Linie überschreitet zwei bedeutendere Wasserscheiden, deren erste 228 m über Cincinnati liegt, während die zweite sich um 311 m über jenen Bahnanfang erhebt. Das Längenprofil weist eine stärkste Steigung von $1:66^2/_3$ auf, in der Zufahrt zur Ohiobrücke in Cincinnati. Im übrigen geht die Steigung nicht über 1 : 87,7.

Was den Bau der Strecke betrifft, so ist die Planumbreite verschieden:

5,49 m auf Dämmen,
3,66 „ in Felseinschnitten } ausschliesslich
4,88 „ „ Erdeinschnitten } der Gräben.

Die Bettung ist fast durchweg 0,3 m stark aus Steinschlag hergestellt. Hieraus, im Verein mit der noch zu beschreibenden Feuerungseinrichtung der Lokomotiven, entspringt die sehr angenehm auffallende Staubfreiheit der Bahn. Die Querschwellen sind aus Eichenholz. An Schienen waren ursprünglich verlegt: stählerne im Gewicht von 26,3 kg/m und eiserne von 29,8 kg/m. Jetzt werden durchweg Stahlschienen von 37,2 kg/m eingeführt, unter ausgedehnter Anwendung von Weberstoss mit sechs Bolzen. In den Hauptgleisen erhalten alle Weichen federnde Herzstücke. Es verdient bemerkt zu werden, dass von den alten 26,3 kg/m-Stahlschienen einige nach 12 Jahren noch sehr wenig Abnutzung zeigten. Man schreibt dies der guten Walzung bei niedriger Wärme zu, die damals geleistet wurde und die bei dem schwachen Schienenquerschnitt das Material besonders fest zusammenpressen konnte.

Um in der Bahnunterhaltung das Bestmögliche zu erreichen, wird der Ehrgeiz der Arbeiter angestachelt, indem nach einer Besichtigung der Bahn im November jeden Jahres die besten „Sektionen“ Preise erhalten, eine Auszeichnung, welche auch durch Abzeichen auf den Sektion-Geräthehäusern kenntlich gemacht wird.

Unter den Brücken sind kleinere Holzüberbauten vielfach durch solche aus Eisen oder Stahl ersetzt. Insbesondere sind einige Holzgerüstviadukte gegen kürzere aus „Metall“ und anschliessende Dammschüttungen ausgetauscht. Im ganzen sind jetzt vorhanden 104 Eisen- und Stahlbrücken, zusammen 8 984 m lang, und 23 Holzbrücken in Länge von 860 m, letztere meist in Nebengleisen.

Die Brücken waren ursprünglich berechnet für eine Belastung mit $^3/_5$-gekuppelten Güterzugmaschinen mit rund 11 t auf jeder Treibachse und folgender Zuglast von 2,7 t/m. Die jetzigen schwersten Maschinen haben 4 gekuppelte Treibachsen mit je 12 t. „Sie können nur auf gewissen Theilen der Linie benutzt werden, wo die Brücken erneuert oder verstärkt sind.“ (Es ist nicht gerade gesagt, dass die letzterwähnten Maschinen den neuen Brückenberechnungen zu Grunde gelegt sind. Immerhin muss die geringe Höhe der Belastungsangaben auffallen. D. Verf.)

Die grösste Brücke der Bahn ist die Ohiobrücke bei Cincinnati (siehe „Eng. N.“ vom 24. November 1877 und 15. Januar 1881). Sie ist 1 165 m lang und enthält verschiedene grosse Oeffnungen, die grösste 158 m weit. Auf dem niedrigen nördlichen Ufer nach der Stadt Cincinnati schliesst sich ein 377 m langer hölzerner Gerüstviadukt an, in Neigung $1:66^2/_3$. Davon sind 178 m im Jahre 1900/01 durch eine Dammschüttung zwischen Futtermauern ersetzt, während der Rest gegen einen Stahlviadukt vertauscht werden wird.

Von den übrigen grossen Brücken erwähnen wir nur noch die bedeutendste, die sogen. „Hohe Brücke“ über den Kentuckyfluss. Sie ist 347 m lang und hat 3 Fachwerkträgeröffnungen, je 114 m weit, Trägerhöhe 13,1 m. Die Schienen liegen 84 m über Niedrigwasser. Die Zwischenpfeiler sind aus Stahl. Die gemauerten Endpfeiler (Thürme) waren für eine von Röbling geplante Hängebrücke bestimmt, welche nie vollendet wurde. Der mittelste Ueberbau ist jederseits 22,9 m über die Pfeiler hinaus verlängert. Dort sind Gelenke zur Auflagerung der Endüberbaue. Die Brücke wurde 1876/77 erbaut.

Ein anderes Bauwerk, ein 246 m langer, 39 m hoher Stahlgerüstviadukt, wurde im April 1899 durch einen entgleisenden Güterzug theilweise beschädigt. Der zerstörte Theil wurde in bedeutend stärkerer Bauart wieder hergestellt. Der unbeschädigte Theil wurde nicht gleichzeitig verstärkt, was zu bedauern ist.

Tunnel sind 27 vorhanden in Gesammtlänge von 8 033 m. Sie sind sämmtlich eingleisig und bedurften nur theilweise einer Sicherung gegen abfallendes Gestein, welche ursprünglich durch Holzschalung und schwache Zimmerung bewirkt wurde. Seither sind Tunnelstrecken in Länge von 5 625 m ausgemauert. Ausserdem wurden 261 m mit gemauerten Seitenwänden, Widerlagern, versehen. Ein nur 58 m langer Tunnel, Nr. 6, bei Alpine, mit geringer Ueberdeckung, ist in einen offenen Einschnitt verwandelt worden.

Die bedeutendsten Aufwendungen veranlasste der letzte Tunnel, Nr. 27, bei Emory Gap, welcher in verwittertem Schiefergebirge lag, das am südlichen Tunnelende schon zu gefährlichen

Rutschungen geführt hatte. Starke Ausmauerung und zu diesem Zwecke Erweiterung des Tunnels schien nothwendig. Da fand man es zweckmässiger und auch billiger, den Tunnel zu verlassen und den durchbohrten Bergkopf durch eine offene Bahnstrecke zu umgehen. Letztere ist 2,66 m lang, nur 0,48 km länger als die alte Linie. Der grösste Einschnitt, der erforderlich wurde, ist 1,6 km lang, 16 m tief. Der Bau erfolgte 1900/01.

Zur Sicherung des Betriebes sind Blockeinrichtungen nach verschiedenen Systemen (!), auch automatische, vorhanden. Auf einem Theil der Bahn wird mit dem Zugstab gefahren.

Die Lokomotiven sind verhältnissmässig leicht, mit Rücksicht auf die noch unverstärkten Brücken.

Sämmtliche Lokomotiven haben elektrische Beleuchtung. Besonders bei den Personenzugmaschinen wird auf rauchlose Feuerung Werth gelegt. Zu diesem Zweck sind die Feuerbüchsen mit einer geneigten Scheidewand aus feuerfesten Ziegeln versehen, über deren oberen Rand (Brücke) die Feuergase hinstreichen. Luft, zum Theil vorgewärmte, wird ihnen reichlich zugeführt. Sodann wird durch das „Einschaufelsystem des Feuerns" auf ein gleichmässiges Verbrennen der Kohlen hingewirkt.

Alle Personenzugmaschinen oder deren Tender haben „Vestibülverbindung, Patent Pullman" mit dem ersten Zugwagen. Es ist dies eine Vorrichtung, welche bei Unfällen das Eindringen des Tenders in den Zug verhindern oder doch mässigen soll.

Für den Betrieb ist die Bahn in zwei Abtheilungen (divisions) getheilt. Die grösste Geschwindigkeit der Personenzüge beträgt 96,5 km/Std. Die Güterzüge führen durchschnittlich 25—30 Wagen auf den Gebirgsstrecken. Sie werden gewöhnlich mit zwei Maschinen gefahren, zwischen welche man drei Güterwagen einschaltet, um die Brücken nicht zu sehr zu belasten. H—e.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verwendung von Steinschlag zur Unterbettung der Schienenstösse.** Der Uebergang von Kiesbettung zur Steinschlagbettung ist in einer Reihe von Fällen auf den preussischen Staatsbahnen in der Weise bewirkt worden, dass zunächst die Stossschwellen und einige der angrenzenden Mittelschwellen in Steinschlag gebettet worden sind, während die Kiesbettung unter den übrigen Schwellen erst später und allmählich durch Steinschlag ersetzt worden ist. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, alsbald über die Erfahrungen zu berichten, welche mit diesem Vorgehen gemacht worden sind, insbesondere, ob daraus etwa Nachtheile für die gleichmässige Erhaltung der Höhenlage der Gleise und für den Gang der Fahrzeuge entsprungen sind, oder ob das Verfahren überwiegende Vortheile bietet, welcher Art diese sind und ob es sich empfehlen würde, es bei grösseren Gleisumbauten regelmässig anzuwenden.

— **Herstellung von Arztwagen für die preussisch-hessischen Staatsbahnen.** In weiterem Verfolg des von uns in Nr. 20 S. 323 d. Ztg. mitgetheilten Erlasses hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten wegen Herstellung und Aufstellung von Arztwagen und Hilfsgeräthschaftswagen für Hilfszüge weitere eingehende Anordnungen getroffen, aus denen wir das wichtigste nachstehend mittheilen: Es sind 77 Arztwagen herzustellen und auf den im Erlass besonders aufgeführten Stationen aufzustellen, welche sich auf die einzelnen Direktionsbezirke so vertheilen, dass einem jeden 3—5 solcher Wagen zugewiesen werden. Die Eisenbahndirektion Berlin ist bereits beauftragt worden, sechs Arztwagen herzustellen, von denen einer zunächst für die Ausstellung in Düsseldorf bestimmt ist. Je ein Wagen wird demnächst den Eisenbahndirektionen in Breslau, Hannover, Köln und Essen a/Ruhr als Muster überwiesen werden, die je eine Werkstätte für die Herstellung der ihnen zugetheilten Wagen zu bestimmen haben.

Für die Herstellung der Arztwagen sind von den Eisenbahndirektionen breite Durchgangs-Personenwagen IV. Klasse, die für den Verwundetentransport eingerichtet sind, aus ihren Beständen zur Verfügung zu stellen, wobei selbstverständlich die für die Bildung der Kriegslazarethzüge bestimmten Wagen ausser Betracht bleiben. Die sämmtlichen für die innere Ausstattung erforderlichen Gegenstände sind durch die Eisenbahndirektion Berlin zu beschaffen.

— **Ferien-Sonderzüge von Berlin nach der See und dem Gebirge.** Eine Reihe von Sonderzügen wurde von der preussischen Eisenbahnverwaltung regelmässig im Sommer nach der See und nach dem Gebirge abgelassen. Die dafür ausgegebenen Karten zum einfachen Fahrpreise berechtigen bekanntlich zur Rückfahrt in einem beliebigen Schnell- oder Personenzuge. Solche Sonderzüge wurden nach Hamburg mit Anschluss an die Nordseebäder, nach Frankfurt a/M. und Basel zum Verkehr mit der Schweiz, nach München, Lindau und Salzburg zum Besuch der deutschen und österreichischen Alpen, nach Stuttgart und Friedrichshafen, nach Wien, nach Dresden und der sächsischen Schweiz usw. gefahren. Die Wiederaufnahme dieser Sonderzüge in diesem Jahre schien durch die Verlängerung der Gültigkeit der Rückfahrten auf 45 Tage eine Zeit lang in Frage gestellt. Es wurde auch die Nachricht verbreitet, diese Züge sollten ganz oder theilweise nicht mehr gefahren werden. Wie nun von zuständiger Stelle bestätigt wird, trifft dies nicht zu. Die Sonderzüge werden vielmehr in demselben Umfang wie in den letzten Jahren auch in diesem Sommer gefahren und in keiner Weise beschränkt werden. Diese billige Gelegenheit zur Ausführung von Sommerreisen bleibt im vollen Umfange bestehen; auch die Fahrpreise werden in der Hauptsache durch die Neuerung bei den Rückfahrkarten nicht berührt. Nur die Fahrkarten für die Sonntagszüge nach Stettin und Freienwalde werden erhöht, weil sie bisher niedriger waren, als die gewöhnlichen Einzelfahrpreise. Auch die Sonderzüge nach Hamburg zum Anschluss an die Dampferlinien nach den Nordseebädern erfahren einen kleinen Aufschlag im Preise. Dieser ist jedoch lediglich durch die Erhöhung des Antheiles von Seiten der Dampfergesellschaft bedingt, der Antheil der Eisenbahn bleibt unverändert. Ob die Sonderzüge auch in späteren Jahren in demselben Umfang beibehalten werden, hängt von dem Zuspruch ab, den sie etwa infolge der Verlängerung der Gültigkeit der Rückfahrkarten haben sollten.

— **Sonderzüge zur Düsseldorfer Ausstellung.** Für den Personenverkehr aus Anlass der Düsseldorfer Ausstellung werden, wie die „Köln. Ztg." meldet, von den Eisenbahndirektionen zu Köln, Essen und Elberfeld vom 1. Mai ab Sonderzüge mit I., II. und III. Wagenklasse nach und von Düsseldorf-Ausstellungsbahnhof abgelassen werden. Auf allen Haltestationen der Sonderzüge liegen zu diesen Zügen Fahrkarten zu ermässigten Preisen auf. Diese Fahrkarten sind nur am Lösungstage und nur zur Fahrt nach und von Düsseldorf-Ausstellungsbahnhof mit Sonderzug gültig. Die Rückfahrt muss spätestens um Mitternacht des Tages der Ausgabe der Fahrkarte angetreten werden. Kinder geniessen die übliche Fahrpreisermässigung. Freigepäck wird auf Sonderzugfahrkarten nicht gewährt. Um auch mit den Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs nach und von dem Ausstellungsbahnhofe fahren zu können, werden ausser auf dem Ausstellungsbahnhofe auf einzelnen Stationen, im Bezirk Köln auf den Stationen Köln H.-B., Rheydt, M.-Gladbach und Neuss Zuschlagkarten aufgelegt. Fahrpreisermässigungen für grössere Gesellschaften werden nur für die Fahrt mit diesen Zügen gewährt. Im Kölner Direktionsbezirk sind zunächst Sonderzüge von Köln H.-B. über Benrath, Aachen M. über Rheydt, Neuss, Coblenz und Neuwied über Köln vorgesehen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 94 796 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 799 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 100 272 und auf den Arbeitstag 16 712 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 913 und im ganzen 5 476 Doppelwagen oder 5,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Am Sonnabend, den 19. d. Mts. wurden seit 21. Dezember 1901 zum ersten Male wieder über 16 000 offene Wagen für Kohlen, Koks und Briketts gestellt. Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 16 918 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 22 sowie von anderen Gütern 40 Doppelwagen zu 10 t. — Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. im Ruhrbezirk 18 676 gegen 17 921 offene Wagen in der gleichen Zeit des Vorjahres, mithin 4,2 % mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die preussische sogen. Nebenbahnvorlage** (s. Nr. 24 und Nr. 25 d. Ztg.) ist am 28. d. Mts. vom Abgeordnetenhause in zweiter Lesung unverändert angenommen worden.

— **Ostpreussische Südbahngesellschaft.** Nach dem für das verflossene Geschäftsjahr vorliegenden Bericht der Direktion betrugen die Betriebseinnahmen 5 394 184 ℳ. (5 930 308 ℳ.) und die Ausgaben 3 189 844 ℳ. (3 274 382 ℳ.). Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr beträgt 3 477 891 ℳ. (3 850 572 ℳ.). Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat im ganzen 1 212 636 ℳ. (1 250 159 ℳ.) ergeben. Das ungünstige Ergebniss des Betriebsjahres ist hauptsächlich auf den Ausfall im Güterverkehr mit 372 681 ℳ. zurückzuführen. Die Getreidebeförderung ist eine beschränktere gewesen, die Zufuhren sind vielfach von Königsberg behufs Versorgung der westpreussischen Nothstandsbezirke abgezogen worden. Neben dem Ausfall an Getreide mit insgesammt 48 002 t trat ein Ausfall in der Kohlenbeförderung von 37 572 t ein, welcher durch den Fortfall der Kohlenversendung nach Russland hervorgerufen war. Das ungünstige Ergebniss des Ortsverkehres ist endlich wesentlich durch die Eröffnung der Gerdauen-Löwenhagen-Königsberger Staatsbahnlinie am 1. August 1901 beeinflusst worden, durch die das Gebiet der ostpreussischen Südbahn nach Osten hin ganz ausserordentlich beschränkt wird. Im Personenverkehr ist eine Mindereinnahme von 37 211 ℳ. hervorgetreten. Neben der Einwirkung der Eröffnung der neuen Staatsbahnen kommt dabei auch die Abnahme des Ausflugsverkehres zwischen Königsberg und Juditten in Betracht, der jetzt überwiegend durch die eröffnete elektrische Strassenbahn bedient wird. Aus dem Erneuerungsfonds sind an Zinsen und Verkaufserlös alter Materialien dem Betriebe 207 719 ℳ. zugeführt worden. Die Ausgaben haben sich gegen das Vorjahr nicht in entsprechendem Verhältniss zu dem Verkehrsnachlass ermässigt. Wohl sind für Kohlen 99 423 ℳ., Tagegelder 15 651 ℳ., für Unterhaltung der baulichen Anlagen 18 925 ℳ., Unterhaltung der Betriebsmittel 11 900 ℳ., für Benutzung fremder Bahnanlagen 12 540 ℳ. weniger verausgabt worden, aber dafür hat die vom 1. Januar 1901 eingetretene Erhöhung der Ausgaben für Gehälter und Wohlfahrtszwecke sowie die Zinszahlung Mehrausgaben verursacht. Nach Vorwegnahme der Betriebsausgaben mit 3 189 844 ℳ. sollen der ordentlichen Reserve 49 900 ℳ., der ausserordentlichen Reserve 20 147 ℳ. und dem Erneuerungsfonds 401 739 ℳ. zugeführt werden. Für die Vertheilung einer Dividende von $4^2/_3$ % (5 % i. V.) auf die Stammprioritätsaktien sollen 630 000 Mark verwendet werden. Die Stammaktien, welche im Vorjahre eine Dividende von 3 % erhielten, gehen diesmal leer aus.

— **Eilzüge in Bayern.** Auf den bayerischen Staatseisenbahnen werden von der diesjährigen Sommerfahrordnung an in grösserem Umfange schnellzugmässig verkehrende Züge ohne Erhebung des Schnellzugzuschlags gefahren. Die Züge dieser Art führen zur Unterscheidung von den der Zuschlagpflicht unterliegenden Schnellzügen die Bezeichnung „Eilzüge“. Sie sind im Tarif den Personenzügen gleichgestellt. Es können sonach die für Personenzug gültigen Fahrkarten ohne Nachzahlung benutzt werden. — Die Benutzung von Arbeiterfahrkarten in den Eilzügen ist in der Regel nicht statthaft, es werden jedoch für einzelne Strecken und Züge Ausnahmen zugelassen. Die betreffenden Züge werden durch Anschlag an den betheiligten Stationen bekannt gegeben.

Die als Eilzüge gefahrenen Züge sind aus den Fahrplänen zu ersehen. Als Eilzüge erscheinen ausser einer grösseren Zahl von neu vorgesehenen Zügen mehrere bisherige Schnellzüge, bei denen die Erhebung des Schnellzugzuschlages in Wegfall kommt, sowie die bisherigen theilweise nicht unwesentlich beschleunigten direkten Personenzüge der Hauptbahnstrecken. Hiernach werden auch die direkten Personenzüge des Münchener Ausflugsverkehres, die auf den hierzu geeigneten Theilstrecken zum grossen Theile schon bisher mit Schnellzuggeschwindigkeit verkehrten, als Eilzüge durchgeführt.

— **Sommerfahrordnung 1902.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen nimmt Veranlassung, der Hinausgabe der diesjährigen Sommerfahrordnung in einem besonderen Erlasse an die Betriebsdirektionen und sämmtliche Dienststellen verschiedene Erläuterungen beizufügen. Es wird darin u. a. zunächst im allgemeinen darauf aufmerksam gemacht, dass die Sommerfahrordnung des Jahres 1902 sowohl gegenüber der Winterals auch der vorigen Sommerfahrordnung wesentliche Aenderungen aufweist, die zum grössten Theil darauf zurückzuführen sind, dass die Einziehung einer grösseren Anzahl von Zügen bezw. die Beschränkung ihres Verkehrens durch die zur Zeit herrschenden wirthschaftlichen Verhältnisse geboten war, andererseits aber darauf Bedacht genommen werden musste, für die ausfallenden Fahrgelegenheiten, soweit immer thunlich, einen Ersatz durch andere Züge oder sonst zu gewährende Vortheile zu schaffen. Da diese umfangreichen Aenderungen und Neuerungen und das Dazukommen mehrerer neuer Schnellzüge, die zum Theile wichtige internationale Zugverbindungen vermitteln, sowie auch die durch die Anschlussverhältnisse gebotenen zahlreichen Zugverlegungen grösstmöglichste Aufmerksamkeit erheischen, wird allen betheiligten Organen ein besonders sorgfältiges Studium des Fahrplans zur Pflicht gemacht, damit die Durchführung der neuen Fahrordnung sicher von statten gehe und das Personal in die Lage kommt, dem reisenden Publikum auf Anfragen jederzeit und rasch zutreffende Auskunft ertheilen zu können.

Hinsichtlich der Durchführung der Fahrordnung wird alsdann noch auf folgende Punkte hingewiesen: a) als neue Zuggattung erscheinen die Eilzüge (schnellzugmässig durchgeführte Züge ohne Schnellzugzuschlag); b) bei der erhöhten verkehrsdienstlichen Wichtigkeit, die einer grossen Zahl von Güterzügen durch die auf sie verwiesene Personenbeförderung zufällt, ist zur Hintanhaltung von Klagen der Reisenden diesen Zügen die erforderliche Aufmerksamkeit zuzuwenden; c) da zahlreiche Züge nur während eines Theiles der Fahrordnung verkehren, haben die Beamten diesem Umstande besonderes Augenmerk zu widmen und nöthigenfalls durch Führung von Vormerkkalendern die Beachtung der Termine sicher zu stellen; den Betriebsdirektionen wird dabei anheim gegeben, das Personal auf den Beginn und Schluss der Abfertigung der Saisonzüge noch besonders hinzuweisen und auch das Publikum durch die Presse darauf aufmerksam zu machen; endlich d) um der in der Umgebung grösserer Städte wohnenden Bevölkerung die Möglichkeit des Besuches von Theatern, Konzerten usw. zu bieten, wurden auf verschiedenen Strecken Bedarfszüge vorgesehen; diese sollen bei Veranstaltungen, die einen entsprechenden Verkehr erwarten lassen, von den Betriebsdirektionen eingelegt werden; hiervon ist nach Umständen dem Publikum ebenfalls durch kostenlose Veröffentlichung in der Presse Kenntniss zu geben.

— **Weiterführung der Lokalbahn Pasing-Hersching nach Wielenbach-Weilheim.** Das Eisenbahnkomitee in Weilheim hat, wie die „Münch. Allg. Ztg.“ mittheilt, eine Petition um Fortsetzung der im Bau begriffenen Eisenbahnlinie Pasing-Hersching am Ammersee zum Anschluss nach Wielenbach-Weilheim an die beiden bayerischen Kammern gerichtet und sich auch an die städtischen Kollegien Münchens um Befürwortung dieser Petition gewendet. Die Petition führt aus, dass die Theilstrecke Hersching-Wielenbach-Weilheim in einer Länge von 14 km ausser einem nicht zu unterschätzenden örtlichen Güter- und Personenverkehr auch als Durchgangslinie München-Wielenbach-Weilheim die Entlastung der Starnberger Strecke herbeiführen und wegen der günstigen Bodenverhältnisse alle Voraussetzungen für einen beschleunigten Fernverkehr darbieten würde. Im Magistrat berichtete R.-R. Wölzl hierüber und stellte dabei den Antrag, die Petition schon aus wirthschaftlichen Gründen zu befürworten. Der Antrag wurde angenommen.

— **Die Aeusserungen des badischen Staatsministers v. Brauer** in der badischen zweiten Kammer über die Frage der sogen. Eisenbahngemeinschaft, die wir in Nr. 32 S. 525 kurz wiedergegeben haben, lautet ausführlich folgendermaassen: „Der Abg. Geck hat den Wunsch ausgesprochen, die grossherzogl. Regierung möge nochmals erklären, dass sie an der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen festhalte. Ich konnte nicht erwarten, dass darüber in diesem Hause noch irgend jemand im Zweifel sein könne, nachdem ich in der Budgetkommission und in der vorigen Woche im Plenum ausdrücklich erklärt hatte, dass die grossherzogliche Regierung an der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen festhalte, und dass Preussen auch gar nicht gewillt und nicht in der Lage sei, unsere Selbständigkeit zu bedrohen. Ich halte an dieser Erklärung fest. Es sind nun von verschiedenen Rednern Zukunftsbilder entworfen worden, wie sich in näherer oder fernerer Zeit die Verhältnisse auf den deutschen Eisenbahnen gestalten werden. Es ist gewiss schwierig zu sagen, wie sich in 20 oder 30 Jahren die Dinge gestalten werden. Ich will aber kein Hehl daraus machen, wie ich mir die weitere Entwickelung unseres Eisenbahnwesens denke. Ich glaube nicht, dass der preussisch-hessische Gemeinschaftsvertrag vorbildlich sein wird, hoffe vielmehr, dass wir auf anderem Wege zu einer immer grösseren Einheitlichkeit unter den deutschen Eisenbahnen kommen werden. Das nächste Ziel, das ja auch Sie erstreben, wird eine völlige Tarif-, namentlich Personentarifgemeinschaft sein. Wenn wir einmal vollständig gleichmässige Tarife haben, dann haben wir schon einen gewaltigen Schritt in der Vereinfachung vorwärts gemacht. Für das Publikum ist es ganz gleichgültig, ob eine oberste Direktion in Berlin oder auch noch solche an anderen Orten bestehen, wenn nur gleichartige Einrichtungen vorhanden sind. Sind wir einmal zu völliger Vereinheitlichung unserer Personentarife gelangt und sind auch die Gütertarife noch weiter in dieser Richtung ausgebildet, dann wird ein weiterer wichtiger Punkt der sein, dass wir zu einer gemeinsamen Wagengestellung kommen. Bis jetzt besteht der Wagenpark jeder Eisenbahnverwaltung gesondert für sich. Beim Uebergang von Wagen auf andere Bahnen sind

jetzt gewisse Umständlichkeiten nothwendig, die wegfallen würden, wenn eine Vereinbarung zustande käme, den gesammten Wagenpark als einheitlichen anzusehen und gemeinsam darüber zu verfügen. Es müsste natürlich eine Centralinstanz für die Wagenvertheilung und Kostenrepartition geschaffen und weiter bestimmt werden, wie viel jede Verwaltung für Reparaturen und Neuanschaffungen zu leisten hat usw. Wenn wir auch das erreicht haben, dann würde die Frage entstehen, ob nicht auch eine gleiche Behandlung der Maschinen eintreten könnte. Man kann, wie Sie sehen, auf diesem Wege nach und nach zu solchen einheitlichen Einrichtungen kommen, dass im Effekt derselbe Betriebs- und Verkehrszustand erreicht wird, als wenn alle deutschen Bahnen in einer Hand lägen. Ob dann jede Regierung ihre Einnahmen für sich bezieht und jeder Landtag für sich das Budget bewilligt, das wird vom Verkehrsstandpunkte gleichgültig sein, wenn wir im übrigen nur gemeinschaftliche Einrichtungen haben. Das ist ein Zukunftsbild, von dem ich nicht weiss, ob und wann es sich verwirklichen wird. Ich glaube aber, dass die wünschenswerthe Einheit im Eisenbahnwesen eher auf diesem Wege zu erreichen ist. In Hessen liegen die Verhältnisse ganz anders als bei uns. Hessen hat ganz recht gehabt, dass es jenen bekannten Betriebsvertrag abschloss, da es nach der geographischen Konfiguration des Landes und der Entwickelung seiner Bahnen sich nicht mehr ein geschlossenes Bahnnetz schaffen und eine selbständige Eisenbahnpolitik einschlagen konnte. Es war daher nur natürlich, dass die sehr erheblichen finanziellen Vortheile Hessen bewogen haben, auf seine Eisenbahn-Scheinselbständigkeit zu verzichten. Bei uns liegen die Verhältnisse bekanntlich anders."

— **Ueber den Verkehr von Bahn zu Schiff an den Umschlagstellen der oberen Oder** während der Jahre 1895/1901 gibt das Aprilheft der vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Statistischen Mittheilungen" eine interessante Zusammenstellung. Danach hob sich die Gesammtmenge der dem Wasserverkehr bahnseitig dort zugeführten Güter im Jahre 1901 auf 1 502 000 (901 000) t, darunter Kohlen 1 169 000 (732 000) t und andere Güter 333 000 (169 000) t. Während sich also der Kohlenumschlag in den gedachten Jahren um rund 66 % gesteigert hat, hob sich die bahnseitige Zufuhr an anderen Gütern um nahezu 100 %. Der überwiegende Antheil an der Vermehrung entfällt, wie zu erwarten, auf den Verkehr zu Cosel, wo der Gesammtumschlag sich im Jahre 1895 noch auf 10 000 t beschränkte. Nach Vollendung der Oderkanalisirung und Eröffnung der neuen Hafenanlagen in Cosel-Kandrzin steigerte sich dort der Verkehr 1896 auf 248 000, 1897 auf 437 000, 1898 auf 729 000 und 1901 auf 835 000 t — darunter Kohlen 207 000, 369 000, 646 000 und 743 000 t. Andererseits haben die erwähnten Verbesserungen der Schifffahrtsverhältnisse am oberen Oderlaufe die Folge gehabt, dass der Umschlagverkehr zu Breslau von 955 000 t im Jahre 1896 auf 630 000 t im Jahre 1901 oder um mehr als $^1/_3$ zurückgegangen ist. Hierbei sank der Kohlenverkehr von 814 000 auf 418 000 t — also nahezu auf die Hälfte — herab, während sich der Umschlag in anderen Gütern von 141 000 t auf 212 000 t, also um 33 %, erhöhte. Noch ungünstiger gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse auf der Umschlagstelle zu Oppeln, wo die Umladung von Bahn zu Bord von 15 600 t im Jahre 1895 auf 5 000 t im Jahre 1901 zurückging. An diesem Ausfall nahmen Kohlen (7 500 : 2 500 t) und andere Güter (8 200 : 2 700 t) ziemlich gleichmässig Theil, indem sich bei beiden der Verkehr auf rund $^1/_3$ ermässigte. Mit dem Jahre 1898 ist die neue Umschlagstelle in Maltsch in Wirksamkeit getreten. Dort gelangten in den Jahren 1899 und 1900 je 30 000 t, im Jahre 1901 aber 31 000 t Güter zur Wasserverladung, und es standen im letzteren Jahre 4 200 t Kohlen einer Zufuhr von 26 800 t anderer Güter gegenüber. Auf die Absatzverhältnisse des niederschlesischen Kohlenbezirks ist also die neue Anlage von verhältnissmässig geringem Einfluss gewesen, dagegen hat sie der Schifffahrt manche andere werthvollen Zufuhren erschlossen. Ueberhaupt dürften die obigen Zahlen ergeben, dass die von den Schifffahrtsinteressenten so vielfach behauptete Entziehung der Transporte durch die Eisenbahn bis zum Schlusse des Jahres 1901 im Gebiete der oberen Oder nicht eingetreten ist. Nicht nur, dass die Gesammtmenge der dem Wasserwege zugeführten Frachten in einem ganz erheblichen Maasse von Jahr zu Jahr gestiegen ist, auch aus der Steigerung des Umschlagverkehres in Cosel und dessen gleichzeitigem Rückgange in Breslau ergibt sich mit augenfälliger Deutlichkeit, dass sich auch die von der Binnenschifffahrt geleisteten Transportlängen um einen starken Durchschnittsbetrag gemehrt haben müssen und dass also die vom Staate zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der oberen Oder aufgewandten grossen Kosten nicht nur dem Bergbau und der Industrie Oberschlesiens, sondern auch der Binnenschifffahrt wesentliche Vortheile gebracht hat.

— **Verurtheilung des Lokomotivführers Christ wegen Gefährdung des Luxuszuges Ostende-Wien-Warschau.** Wegen Gefährdung des am 6. Dezember 1901 in den Wartesaal II. Klasse zu Frankfurt a/M. gefahrenen Luxuszuges Ostende-Wien-Warschau fand am 26. d. Mts. vor der Strafkammer des Landgerichts daselbst die Verhandlung gegen den Lokomotivführer Christ und den Heizer Peters statt. Das Gericht sprach Peters frei, weil die von ihm bediente Handbremse schwer ging, verurtheilte aber Christ zu 100 *M.* Geldstrafe, weil er unterwegs nicht für genügende Druckluft gesorgt habe, so dass die Bremsen bei der Einfahrt nicht mehr wirkten.

— **Geheimer Ober-Regierungsrath Niehaus**, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist am 25. d. Mts. in Steglitz nach kurzem schweren Leiden im Alter von nur 48 Jahren verstorben. „In ihm verliert", so schreibt der „Reichsanzeiger", „der königliche Dienst einen Beamten von hervorragender Befähigung, der namentlich auf dem Gebiete der Personal- und Wohlfahrtsangelegenheiten der Staatseisenbahnverwaltung langjährig mit grossem Erfolge gewirkt hat. Christoph Niehaus, am 28. Januar 1854 in Meppen geboren, wurde im Jahre 1879 zum Gerichtsassessor ernannt, 1882 in die Staatseisenbahnverwaltung übernommen, 1886 zum Regierungsrath ernannt, 1897 in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten einberufen, im Dezember 1897 zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath und durch Allerhöchste Bestallung vom 28. Januar 1901 zum Geheimen Ober-Regierungsrath befördert. Bedeutende Geistesgaben, gediegene Kenntnisse, Thatkraft und unermüdlicher Pflichteifer, verbunden mit Wohlwollen und Gerechtigkeitsliebe, befähigten Niehaus, die ihm gestellten schwierigen Aufgaben mit besonderem Geschick zu lösen. Seine grosse persönliche Liebenswürdigkeit machte ihn Vorgesetzten, Amtsgenossen und Untergebenen gleich werth."

Oesterreich.

— **Oesterreichisch-bayerische Eisenbahnanschlüsse.** Schon seit längerer Zeit bildet die Herstellung einer Lokalbahn von Schönbichl über Vils nach Reutte zum Anschlusse an die bayerischen Staatsbahnen bei Pfronten und der Lokalbahn Innsbruck-Mittenwald, welche in der Richtung nach Partenkirchen auf bayerischem Gebiete weitergeführt werden soll, den Gegenstand lebhafter Bestrebungen der Interessenten. Die bayerische Regierung hat ihre Geneigtheit zur Bewilligung des Anschlusses der erstgenannten Bahn und zum Ausbau der bayerischen Fortsetzungsstrecke bekundet; zunächst muss aber die auf österreichischem Gebiete herzustellende Lokalbahn Schönbichl-Vils-Reutte sichergestellt werden. Das Herantreten an die Anschlussfrage wegen der zweitgenannten Bahnverbindung hat zunächst eine nähere Feststellung der Trassenführung sowie der Grundlagen für die finanzielle Sicherstellung zur Voraussetzung.

— **Schutz der Rechte der Besitzer von Südbahnprioritäten.** Am 23. d. Mts. fand in Stuttgart eine Versammlung der Inhaber von 3 prozentigen Südbahnprioritäten statt. Es wurde die Sachlage hierbei eingehend besprochen und ausgeführt, dass die von der Gesellschaft vorgeschlagene Einstellung der Verloosung und Verlängerung der Tilgung für die 3 prozentigen Obligationen ausserordentlich schädlich sein würde. Es sei durchaus ungerecht, die Rechte der 3 prozentigen Obligationen kürzen zu wollen, da der geringe Fehlbetrag eines einzelnen, dazu noch besonders ungünstigen Jahres hierzu keinen genügenden Anlass biete und der Gesellschaft noch manche Hilfsquellen zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bleiben, überdies aber, wenn die Obligationen je herangezogen werden müssen, die 4 prozentigen, die im Range hinter den 3 prozentigen stehen, in erster Linie den Ausfall zu tragen hätten. Es wurde einstimmig beschlossen, die Rechte der 3 prozentigen Obligationen energisch zu vertheidigen, mit den Komitees, welche hierzu in anderen Städten sich bereits gebildet haben oder in Bildung begriffen sind, Fühlung zu nehmen und das bisherige vorläufige Komitee mit allen Maassregeln zu betrauen, welche es zur Erreichung seiner Aufgabe für erforderlich erachtet.

Wie aus Paris gemeldet wird, fordert die Association nationale des porteurs français de valeurs étrangéres die französischen Besitzer 3 prozentiger Obligationen der österreichischen Südbahn auf, dem Schutzkomitee beizutreten, dessen Bildung in der von ihr einberufenen Versammlung am 6. Mai erfolgen soll.

Die Wiener Hauptversammlung der Prioritätenbesitzer dürfte, da man wohl unter die Frist von sechs Wochen nicht hinabgehen wird, kaum vor der zweiten Hälfte des Juni stattfinden. Von der Südbahnverwaltung sind, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, eine Reihe von Tilgungsplänen entworfen worden, über welche mit dem Kurator verhandelt werden wird. Sache der Verhandlungen mit ihm

und den zu wählenden Vertrauensmännern, unter denen nach dem Wunsche des Kurators sich ein Bankfachmann befinden soll, wird es sein, eine Verständigung über den anzunehmenden Tilgungsplan herbeizuführen.

— Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen. Im Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 10 197 799 Personen und 7 577 995 t Güter befördert; die Gesammteinnahme hierfür beträgt 40 145 041 Kr., das ist für das Kilometer 2 037 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9 528 132 Personen und 7 377 000 t Güter 40 103 928 Kr. oder für das Kilometer 2 065 Kr., daher ergibt sich für den Monat Februar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,4 %.

In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 21 220 058 Personen und 15 552 201 t Güter, gegen 19 356 367 Personen und 15 801 918 t Güter im Vorjahre, befördert. Die in dieser Betriebszeit erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 84 070 778 Kr., im Vorjahre auf 85 033 676 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 708 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 407 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer der erwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 4 266 Kr., gegen 4 382 Kr. im Vorjahre, d. i. um 116 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das laufende Jahr auf 25 596 Kr., gegen 26 292 Kr. im Vorjahre, d. i. um 696 Kr., mithin um 2,6 % ungünstiger.

Die grösste Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten zwei Monaten des laufenden Jahres ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres bei der Eisenbahn Wien-Aspang (7,8 %) und bei der Leoben-Vordernberger Eisenbahn (7,4 %), dagegen die stärkste Abnahme dieses Einnahmenergebnisses bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Strecke) (10,1 %), der Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. B (13,1 %) und bei der Graz-Köflacher Eisenbahn (20,0 %).

— Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Hauptziffern des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1901 stellen sich im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

I. Hauptbahnnetz.

	1901 Millionen	gegen 1900 Kronen
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre	16,949	+ 0,207
Einnahmen aus dem Güterverkehre	66,164	— 2,306
verschiedene Einnahmen	0,621	— 0,280
Summe der Betriebseinnahmen	83,735	— 2,127
eigentliche Betriebsausgaben	47,456	+ 3,175
besondere Auslagen (Steuern usw.)	10,515	+ 0,086
Summe der Betriebsausgaben	57,971	+ 3,260
Betriebsüberschuss	25,764	— 5,386
Erforderniss für Verzinsung und Tilgung der Anlehen	13,814	+ 0,338
Reinertrag des Hauptbahnnetzes	11,949	— 4,339

II. Sonstige gesellschaftliche Unternehmungen.

Erträgniss aus dem Betriebe der Lokalbahnen	0,274	— 0,092
Erträgniss des Montanbesitzes	4,099	+ 0,516
Erträgniss des Privatbesitzes	0,138	+ 0,006
Erträgniss des allgemeinen Reservefonds	0,641	— 0,026
Zinseneingänge	0,285	— 0,117
Kursgewinn an Valuten	0,025	+ 0,002
verschiedene Erträgnisse	0,003	+ 0 003
zusammen	5,465	+ 0,292
ab: verschiedene Ausgaben	—	—
Gewinnantheil	0,031	— 0,003
Reinerträgniss der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen	5,433	+ 0,295
Gesammterträgniss	17,383	— 4,044

Nach vorstehendem ergeben die um 2 127 000 Kr. verminderten Betriebseinnahmen und die um 3 260 000 Kr. höheren Betriebsausgaben eine Herabminderung des Betriebsüberschusses des Hauptbahnnetzes um 5 386 000 Kr. Der Reinertrag der Hauptbahnunternehmung stellt sich um 4 339 000 Kr. geringer als im Vorjahre. Der Reinertrag der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen ist um rund 300 000 Kr. grösser, so dass sich die Verringerung des Gesammterträgnisses auf rund 4 000 000 Kr. beziffert. Der Reinertrag des Hauptbahnunternehmens ist noch erheblich geringer als jener des Jahres 1899, in welchem der Ertrag des Hauptbahnunternehmens gleichfalls unter 200 Kr., nämlich auf rund 196 Kr. für die Aktie gesunken war, während er im Jahre 1901 nur etwa 160 Kr. für die Aktie ergibt.

Der Verwaltungsrath beantragt zur Generalversammlung, an Gesammtdividende für das Jahr 1901 und die ganze Aktie 243,50 Kr. festzusetzen. Die für das Jahr 1901 zur Vertheilung gelangende Dividende ist um 40 Kr. geringer, als die für das Jahr 1900 vertheilte. Die Dividende entspricht einer Verzinsung des Nennwerthes der Aktie von rund 11,6 %, gegen 13,5 % im Vorjahre und von etwa 4,3 % vom gegenwärtigen Kurse der Nordbahnaktie. Der Staat, welcher im Vorjahre einen Gewinnantheil von 1 386 000 Kr. erhalten hatte, bekommt für das Jahr 1901 keinen Gewinnantheil, da der Ertrag des Hauptbahnunternehmens unter 200 Kr. beträgt. Der Gewinnvortrag, welcher im Vorjahre durch Zuweisung einer Summe von 303 095 Kr. auf die Höhe von 1 523 395 Kr. gebracht worden war, wird durch Heranziehung eines namhaften Theilbetrages zur Aufbesserung der Dividende auf den Betrag von 762 776 Kr. herabgemindert.

— Graz-Köflacher Eisenbahn. Nach dem Geschäftsberichte der Gesellschaft für das Jahr 1901 sind die Rückwirkungen der ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse des Berichtsjahres auf den Eisenbahnverkehr, mit Ausnahme des Personenverkehres, auch auf den gesellschaftlichen Linien zum Ausdrucke gelangt, und ist in den Betriebsergebnissen gegenüber dem Jahre 1900 ein wesentlicher Ausfall zu verzeichnen. Im Jahre 1901 wurden an Civil- und Militärpersonen zusammen 636 912 Reisende, um 10 838 Reisende mehr als im Jahre 1900, und im Gepäckverkehre 10 900 (— 380) dz befördert. Der Personenverkehr des Jahres 1901 ergab an Einnahmen 460 356 (+ 6 056) Kr. Aus dem Gepäckverkehr wurden 13 370 (— 288) Kr. erzielt. Der Mehrertrag aus dem Personen- und Gepäckverkehre beläuft sich auf 5 767 Kr. An Eil- und Frachtgütern wurden im Berichtsjahre 8 324 568 (— 603 662) dz befördert. Die gesammten Transporteinnahmen ergaben 3 665 017 (— 178 249) Kr. Mit den „verschiedenen Einnahmen“ beziffern sich die Eisenbahnbetriebseinnahmen des Jahres 1901 auf 3 674 691 (— 177 224) Kr. Der verfügbare Ueberschuss beträgt 1 155 879 Kr. und einschliesslich des Gewinnvortrages vom Vorjahre 1 440 631 Kr.

— Das zweite Gleis der Buschtêhrader Bahn. Diese Eisenbahngesellschaft hat sich in dem s. Zt. abgeschlossenen Protokollarübereinkommen verpflichtet, das zweite Gleis auf den wichtigsten Linien allmählich innerhalb gewisser Termine auszuführen. Die Gesellschaft ist dieser Verpflichtung zum Theile bereits nachgekommen. Bezüglich der restlichen Anlagen des zweiten Gleises hat sie vor einiger Zeit eine Eingabe an die Regierung gerichtet, in welcher sie sich darauf beruft, dass das technische Personal gegenwärtig besonders stark in Anspruch genommen sei und deshalb um eine Verlängerung der vereinbarten Frist zur Legung des zweiten Gleises ersucht. Wie verlautet, dürfte die Regierung diesem Ansuchen Rechnung tragen, da das Protokollarübereinkommen die Bestimmung enthält, dass für den Fall der Einlösung der Buschtêhrader Bahn durch den Staat die Kosten für jenen Theil des zweiten Gleises, welcher bis zum Zeitpunkte der Verstaatlichung nicht ausgeführt ist, der Staatsverwaltung zu erstatten sind.

— Ausgestaltung der Kremsthalbahn. Der Plan einer Ausgestaltung der Kremsthalbahn (im Zusammenhange mit der Herstellung der Pyhrnbahn) beginnt nun greifbare Gestalt anzunehmen. Dem Eisenbahnministerium ist ein von der Staatsbahndirektion Linz nach Fühlungnahme mit den Aktionären der Kremsthalbahn ausgearbeiteter Vertragsentwurf vorgelegt worden, welcher zunächst die Uebernahme der Kremsthalbahn in Staatsbetrieb auf Grund des Pachtverhältnisses, wie ein solches in Betreff der Mühlkreisbahn im vorigen Jahre vereinbart wurde, ins Auge fasst, dem sodann die Einlösung der Bahn nachfolgen würde. Die für die Kremsthalbahn durchzuführenden Arbeiten, welche von der Staatseisenbahnverwaltung bewerkstelligt werden sollen und deren Kostenaufwand mit rund 4 000 000 Kr. veranschlagt sind, umfassen Linienänderungen, Stationserweiterungen und die Verstärkung des Oberbaues. Mit der Verfassung der Pläne soll schon jetzt begonnen werden.

— Zur Frage der Kohlenversorgung der österreichischen Industrie. Der Bund der Industriellen hat vor einiger Zeit in einer an das Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe um die Gewährung einer Tarifermässigung für die Einfuhr niederschlesischer Kohle nach Oesterreich gebeten. Infolge der vom Bergwerkverein eingeleiteten Schritte hat nun, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, der Bund der Industriellen im Hinblicke auf die seit Ueberreichung der Eingabe eingetretene Aenderung in den Preisen der Kohle sein Ansuchen zurückgezogen.

— Der Subventionsvertrag mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft. Der vom Budgetausschuss des österreichi-

schen Abgeordnetenhauses eingesetzte engere Ausschuss zur Berathung der Regierungsvorlage, betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses zwischen der Staatsverwaltung und der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft, hat diese Vorlage in mehreren Sitzungen einer eingehenden Berathung unterzogen und ist zu dem Schlusse gelangt, dem Budgetausschusse die Annahme der Regierungsvorlage zu empfehlen. Zugleich wurde eine Reihe von Beschlüssen gefasst. In den sehr eingehend geführten Verhandlungen wurden die grundsätzlichen Gesichtspunkte für die Bedeutung des Donauverkehres ausführlich erörtert. Ueber diesen Gegenstand wurden von der Regierung mehrfache Erklärungen abgegeben, welche den im Schoosse des engeren Ausschusses zu Tage getretenen Bedenken und Einwendungen Rechnung trugen und die auch in dem Ausschussbericht Aufnahme finden werden. Aus allen Darlegungen trat die Ueberzeugung hervor, dass der Besitz einer leistungsfähigen Grossschifffahrt als des Werkzeugs einer wirkungsvollen Wirthschaftspolitik für alle Fälle ein wichtiges verkehrspolitisches Interesse für Oesterreich bedeute. Uebereinstimmend wurde auf den internationalen Charakter des Donaustromes hingewiesen, und steht damit auch ein in Betreff der Aufhebung der ungarischen Transportsteuer gefasster Beschluss im Zusammenhange.

Ungarn.

— **Ausbau des zweiten Gleises auf der Linie Budapest-Raab-Bruck a. d. L.** Wie gemeldet wird, steht der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zur Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Kelenföld-Raab in diesem Jahre der Betrag von 1 600 000 Kr. zur Verfügung. Die Gesammtkosten dieses zweiten Gleises sind mit 10 000 000 Kr. festgestellt worden, von denen im Jahre 1897: 400 000 Kr., im Jahre 1898: 2 000 000 Kr., im Jahre 1899: 1 200 000 Kr., im Jahre 1900: 2 400 000 Kr. und im Jahre 1901: 2 000 000 Kr. bereits verausgabt wurden, zusammen daher 8 000 000 Kr. Für diesen Betrag wurde das zweite Gleis von Kelenföld bis Acs in der Länge von 102 km gelegt, ausserdem wurden die zwischenliegenden Stationen entsprechend erweitert. Für den im laufenden Jahre zu verwendenden Betrag wird das zweite Gleis von Acs bis Raab fertiggestellt, so dass das ganze zweite Gleis dem Verkehr übergeben werden kann. Die Vervollständigung der Hochbauten sowie der Sicherungs- und Blockanlagen wird in einem späteren Zeitraume vorgenommen werden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Februar d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Jahres 1901 wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatsbahnen	13 056 300	—1 118 419
Südbahn (ungar. Netz)	1 069 616	— 55 574
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	122 223	— 21 830
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	889 330	— 56 214
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	84 159	— 6 872
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	77 300	— 3 159
Hauptbahnen zusammen	15 298 928	—1 262 068
Lokalbahnen „	2 312 290	+ 12 107
insgesammt	17 611 218	—1 249 961

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9 376,9 km und jene der Lokalbahnen 8 334,9 (+ 144,5) km.

Für die Zeit vom 1. Januar d. J. belaufen sich die Einnahmen sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen auf 37 594 614 Kr. (— 2 022 936) Kr. Bei den Hauptbahnen ergibt sich eine Mindereinnahme von 2 085 009 Kr., während die Lokalbahnen eine Mehreinnahme von 62 073 Kr. aufweisen.

— **Die Konzessionsverhandlung der Nagykároly-Mátészalka-Csaper Vizinalbahn** wurde am 16. d. Mts. im ungarischen Handelsministerium abgehalten. Die zu erbauende 87,1 km lange Eisenbahn wird von der Station Nagykároly der ungarischen Staatseisenbahnen abzweigen, die Nyiregyháza-Mátészalkaer Vizinalbahn kreuzen (weshalb die Station Mátészalka letzterer Bahn verlegt werden soll) und in Záhony an die Linie Nyiregyháza-Csap der ungarischen Staatseisenbahnen anschliessend in Csap enden. Die Baukosten sind mit 5 900 000 Kronen, d. h. für 1 Bahnkm mit 67 738 Kr. veranschlagt, welches Kapital mit 35 % durch Begebung von Stammaktien, mit den weiteren 65 % jedoch durch Prioritätsaktien gedeckt werden soll.

— **Die Betriebsergebnisse der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn** betrugen im Jahre 1901: 1 904 545 Kr., die Ausgaben 1 027 883 Kr., der Ueberschuss 876 662 Kr. (gegen 1900 um rund 136 000 Kr. weniger). Von den Roheinnahmen mit 1 904 545 Kr. entfallen auf den Personenverkehr 3,2 %, auf den Frachtverkehr 64 %, auf den Gepäck- und Eilgutverkehr 1,3 % und auf die verschiedenen Einnahmen 31,5 %. Der Betriebskoeffizient ist 44,29 % (im Vorjahre 39,45 %). Von den erwähnten Gesammteinnahmen entfallen auf 1 Bahnkm 28 132 Kr. (im Vorjahre 29 191 Kr.), von den Gesammtausgaben aber 15 183 (14 220) Kr. Der Ueberschuss verzinste das Anlagekapital mit 5,25 %, im Vorjahre dagegen mit 5,85 % und im Jahre 1899 mit 5,17 %.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnkredit und Eisenbahnanlagen in Belgien.** Das ausserordentliche belgische Budget für 1902 bringt eine Ausgabensumme von 141 500 000 Fr., wovon 69 000 000 Fr. auf Eisenbahnkredite entfallen. Brüsseler Stimmen beklagen sich darüber, dass für die längst geplante Brüsseler Stadtbahn keine Mittel vorgesehen sind; nur 500 000 Fr. werden für die Umlegung der Brüsseler Gürtelbahn auf dem Gebiet von Schaerbeck ausgeworfen. Indess soll im Laufe dieses Jahres eine Reihe von übrigens sehr nöthigen Anlagen und Verbesserungen auf Bahnhöfen vorgenommen werden. Ein Rundschreiben des Verwaltungsleiters de Rudder bezeichnet die betreffenden Stationen. Auf der Linie Löwen-Antwerpen wird das zweite Gleis gelegt. Ausserdem werden eine Anzahl neuer Haltestellen errichtet und enthält das Rundschreiben Anordnungen wegen hygienischer Maassnahmen und Anlagen.

— **Zeitungsverkauf auf den belgischen Staatsbahnen.** Wohl infolge des gefährlichen jüngsten allgemeinen Wahlaufruhrs und Generalausstandes hat der Eisenbahnminister Liebaert eine eindringliche Mahnung an das gesammte Eisenbahnpersonal erlassen, dass es verboten ist, in den Zügen und in der Umgebung der Stationen usw. irgend eine Zeitung oder irgend ein Presserzeugniss zu verbreiten, dessen Feilhalten nicht durch die Eisenbahnverwaltung ausdrücklich gestattet ist. Unter keinen Umständen soll von diesem Verbot abgegangen werden; die betreffenden Aufsichtsbeamten sind mit den strengsten Weisungen versehen, nöthigenfalls soll der Zuwiderhandelnde aus dem Zuge und dem Gebiet der Eisenbahn entfernt werden. Dem Eisenbahnpersonal, welches diese Vorschriften nicht beachten würde, sind strenge Strafen angedroht. Natürlich wird diese Maassnahme der Eisenbahnverwaltung von radikaler und sozialistischer Seite aufs äusserste angegriffen.

— **Ausbau des Pariser Stadtbahnnetzes.** Der leitende Ingeniör der Pariser Stadtbahn, Bienvenue, ist mit dem Berichterstatter im Stadtrath Roussel nach Amerika gereist, um für die weiteren grossartigen Pläne des Ausbaues des Pariser Stadtbahnnetzes alle auf diesem Gebiet in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gemachten Neuerungen und wichtigen Anlagen zu studiren.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** haben die kleine Besserung von Januar und Februar im März wachsend fortgesetzt. Im ersten Vierteljahr dieses Jahres betrugen die Einnahmen rund 317 000 000 Fr., d. i. rund 10 250 000 Fr. mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. Das Jahr 1901 hatte gegen das allerdings ausserordentlich günstige Ausstellungsjahr 1900 eine Mindereinnahme von etwa 60 000 000 Fr. aufgewiesen.

— **Verantwortlichkeit der französischen Eisenbahnen für die zur Beförderung übernommenen Güter.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat ein Rundschreiben an die Eisenbahngesellschaften gerichtet, in welchem ausgeführt wird: Eine gewisse Anzahl von Spezialtarifen enthält eine Bestimmung, laut welcher die Verantwortlichkeit der Gesellschaften im Falle der Beförderung in plombirten Fahrzeugen durch die Ablieferung der Ladung an den Adressaten mit unversehrter Plombe vollständig entlastet wird. Es wäre sehr wünschenswerth, auf gleichmässige Art, für alle Gesellschaften und für alle Waaren die bezüglichen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Der Minister ersucht deshalb die Gesellschaften, sich untereinander ins Benehmen zu setzen und gemeinsame Bestimmungen in dieser Richtung zu schaffen.

— **Uniformirung der französischen Stationsvorsteher.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie das „Journal des transports“ meldet, an die Eisenbahngesellschaften eine Verfügung erlassen, die sich auf das Tragen einer besonderen Uniform oder eines bestimmten Abzeichens für die Bahnhofsvorsteher bezieht. Eine Anzahl von Eisenbahngesellschaften hatte diesen letzteren das Tragen einer solchen erlassen, damit sie, ohne vom Publikum belästigt zu werden, sich

ihren besonderen Aufgaben widmen konnten, hatte sie also den höheren Beamten, die nur eine allgemeine Aufsicht ausüben, gleich gestellt. Da dies zu Klagen des reisenden Publikums, das nun oft nicht wusste, an wen es sich wenden sollte, geführt hatte, bestimmt der Minister, dass das Tragen einer bestimmten Uniform dem Bahnhofsvorsteher nur dann erlassen werden könne, wenn sich auf dem jeweiligen Bahnhofe noch ein anderer Beamter befinde, der durch Abzeichen oder durch eine Uniform dem reisenden Publikum als solcher kenntlich sei; dem nicht uniformirten Bahnhofsvorsteher sei es in diesem Falle nicht gestattet, mit dem Publikum direkt zu verkehren und ihm Anweisungen zu ertheilen, sondern er müsse sich alsdann darauf beschränken, seinen Beamten die nöthigen Befehle und Anordnungen zu ertheilen. Bei Ermangelung eines zweiten Beamten soll der Bahnhofsvorsteher selbst zum Tragen einer Uniform verpflichtet sein.

— **Der schweizerische Sommerfahrplan**, der mit 1. Mai in Kraft tritt, bringt auch für den internationalen Schnellzug- und Turistenverkehr verschiedene Verbesserungen. Der um 8 Uhr 7 Minuten Abends von Bern nach Zürich abgehende Schnellzug erhält Fortsetzung nach München über St. Gallen und St. Margarethen mit Ankunft in München 7 Uhr Vormittags. Dieser mit Schlafwagen zwischen Zürich und München sowie mit direkten Wagen Genf-Breslau ausgerüstete Münchener Schnellzug verlässt Zürich 11 Uhr 20 Minuten Abends. In München findet der Zug unmittelbaren Anschluss nach Sachsen und Schlesien, mit Ankunft in Dresden um 4 Uhr 55 Minuten, in Breslau um 9 Uhr 39 Minuten und nach Berlin mit Ankunft um 6 Uhr 43 Minuten Abends. In der umgekehrten Richtung ist die Verbindung ebenso vortheilhaft. Breslau verlässt der Zug um 6 Uhr 15 Minuten früh, Dresden um 11 Uhr Vormittags, Berlin um 11 Uhr 15 Minuten Vormittags; in München ist Abfahrt 10 Uhr 30 Minuten Abends, in Zürich Ankunft 6 Uhr 45 Minuten früh, Bern 10 Uhr 20 Minuten, Genf 1 Uhr 25 Minuten. Aehnlich sind die Schnellzugverbindungen mit Wien und Paris verbessert worden.

— **Eisenbahnen des Kantons Bern.** Mit ausserordentlichem Eifer wird im grössten schweizerischen Kanton die Förderung des Eisenbahnwesens und die Propaganda für das am 4. Mai zur Volksabstimmung gelangende Eisenbahngesetz betrieben, welches 26 neue Bahnen, darunter die Lötschbergbahn, mit Staats- (d. i. kantonaler) Betheiligung vorsieht. Interessenverbände, Vereine, Versammlungen, Presse, öffentliche und private Kundgebungen wetteifern mit einander. Die Tagesblätter verbreiten eine recht gute Uebersichtskarte der Pläne des künftigen Eisenbahnnetzes. Der Berner „Bund" kennzeichnet die „zielbewusste bernische Eisenbahnpolitik" dahin: 1. Die Wahrung der Staatshoheit und der allgemeinen öffentlichen Interessen gegenüber einer gewinnsüchtigen Ausbeutung der Verkehrsmittel durch Privatunternehmungen. 2. Die politische und wirthschaftliche Vereinigung des Jura mit dem alten Kanton und die Anerkennung und Bethätigung der Solidarität aller bernischen Landestheile im Verkehrsleben. 3. Die Sorge für eine möglichst gleichmässige Entwickelung der in ihren Erwerbsbedingungen sehr verschieden gestalteten Theile des Kantons und für deren richtige Verbindung unter einander sowie mit den Hauptverkehrswegen des Landes. 4. Die Gewinnung direkter Anschlüsse für die bernischen Eisenbahnen an die grossen Linien des Weltverkehres. Die Weiterführung der bernischen Eisenbahnpolitik, so wird versichert, stelle sich keineswegs in Widerspruch mit der eidgenössischen Eisenbahnpolitik. Aus anderen Theilen des schweizerischen Landes sind mehr oder weniger solche Behauptungen aufgetreten und solche Ansichten verbreitet.

— **Unfall auf einer Londoner Untergrundstation.** Am 25. d. Mts. entgleiste infolge eines Achsenbruches bei der Untergrundstation Hackney Downs der Great Eastern-Eisenbahn, nicht weit von der Liverpooler Strasse, ein Wagen eines mit Fahrgästen überfüllten Zuges; 50 Personen wurden verletzt, 3 von ihnen sind inzwischen gestorben, der Betrieb ist völlig unterbrochen.

Ueber dieses Unglück bringt der „Hamb. Korresp." eine ausführlichere Darstellung, der wir folgendes entnehmen: Das Unglück ereignete sich auf einer der belebtesten Linien im Norden von London, auf der Station Hackney Downs Junction, einem Punkte, wo mehrere Strecken sich vereinigen oder kreuzen. Der verunglückte Zug, der kurz nach 7 Uhr die Vorstadt Walthamstow verlässt und als der letzte sogenannte 3 Pence-Arbeiterzug bekannt ist, war gepackt voll; man nimmt an, dass er ungefähr 500 bis 600 Personen mit sich führte. Beim Verlassen der letzten Station vor der Entgleisung bemerkten die Fahrgäste bereits, dass mehrere Wagen heftig schwankten, und als der Zug mit einer scharfen Kurve über eine Ueberführung hinweg in die oben erwähnte Station einfuhr, neigte sich ein Wagen, dessen eine Achse, wie man annimmt, gebrochen war, so sehr auf die Seite, dass seine Aussenwand vom Geländer der Brücke erfasst und vollständig abgerissen wurde. Der Zug kam sofort zum Stillstand, wodurch sämmtliche Insassen durcheinander geworfen wurden. Die in dem vom Brückengeländer erfassten Wagen sitzenden oder stehenden Personen wurden fast sämmtlich schwer verletzt, drei von ihnen sind bereits ihren Verletzungen erlegen. Dem nächsten Wagen erging es nicht viel besser, und der folgende, ein Wagen I. Klasse, in dem fast ausschliesslich Damen sassen, wurde mit solcher Heftigkeit vom Gleise geschleudert, dass er sich buchstäblich überschlug. Trotzdem kamen die Insassen grösstentheils mit leichteren Verletzungen davon. Von dem in der Nähe gelegenen deutschen Hospital wurde sofort Hilfe gesandt und auf der Unglücksstätte wurden den leichter Verwundeten Nothverbände angelegt, während 16 Schwerverwundete nach dem Hospital geschafft wurden. Da das Unglück sich gerade auf einer Theilstrecke ereignete, musste auf mehreren Linien der Verkehr gänzlich eingestellt werden, was vielen Tausenden, die in Vororten wohnen und täglich in London ihren Geschäften nachgehen, grossen Zeitverlust verursachte. Auf der Endstation in London harrten unterdessen viele Tausende von Menschen, die, bevor Einzelheiten über das Unglück bekannt wurden, für das Leben ihrer Freunde und Verwandten fürchteten.

Fremde Welttheile.

— **Neue Wagen für den Ueberlandverkehr in Nordamerika.** Nach einer Mittheilung der „Railr. Gaz." haben die Chicago & North Western, die Union Pacific und die Southern Pacific seit 31. März d. J. für alle Fahrten des sogen. „Overland Limited" (Ueberland-Expresszuges) zwischen Chicago und Kalifornien ganz neue Wagen in Betrieb gestellt. Jeder Zug besteht aus einem Gepäckwagen, mehreren Schlafwagen, einem Erfrischungs-, Rauch- und Bibliothekwagen, einem Speisewagen und einem Abtheil- und Aussichtswagen. Die Züge werden durchweg elektrisch erleuchtet, den Strom liefert eine kleine im Gepäckwagen befindliche Kraftanlage. In jedem Schlafwagen befinden sich 70, in jedem Rauchwagen 40 Glühlampen, in den Speise-, Aussichts- und Rauchwagen sind je zwei 12zöllige elektrische Ventilatoren angebracht. Die Schlafwagen haben in jedem Abtheil und Raum Studirlampen und in dem Ankleidezimmer der Damen befinden sich elektrische Vorrichtungen zum Erhitzen der Brennscheeren. Ausser der elektrischen Anlage sind die Wagen durchweg mit einer vollständigen Pintsch'schen Gaseinrichtung versehen. Im Erfrischungs-, Rauch- und Bibliothekwagen befindet sich auch ein Barbier- und Frisörladen und ein Badezimmer, ein gut ausgestattetes Büffet und jede Bequemlichkeit zum Rauchen, Lesen und zur Erledigung des Schriftwechsels. Die Wagen sind mit Mahagoniholz getäfelt, ihre innere Ausstattung ist in Grün und Gold gehalten, die Teppiche und Polster ebenfalls in damit harmonirendem Grün. Die Abtheilwagen haben insofern eine neue Anordnung erhalten, als sich in einem jeden Wagen ausser sechs Abtheilen ein Wohnraum und ein grosser Aussichtsraum befindet. Die Täfelungen bestehen theils aus tscherkessischem Walnussholz, theils aus englischer Eiche und kubanischem Mahagoniholz. Vor jedesmaliger Abfahrt des Zuges wird für die Zeit seines Aufenthalts im Chicagoer Endbahnhof Fernsprechbetrieb eingerichtet; der Fernsprecher befindet sich im Aussichtswagen.

Allgemeines.

— **Unternehmungen aus Anlass der Bagdadbahn.** Das kolonialwirthschaftliche Komitee, der wirthschaftliche Ausschuss der deutschen Kolonialgesellschaft, hat sich am 27. Februar mit dem Projekt einer wasserwirthschaftlichen Expedition nach dem Bagdadgebiet beschäftigt und beschlossen, die Leitung des Komitees zu beauftragen, Plan und Kostenanschlag für die Expedition festzustellen und mit Interessentenkreisen Fühlung zu nehmen. Mit der Frage einer solchen Expedition hatte sich Dr. Paul Rohrbach auf Anregung des Komiteevorsitzenden befasst. Seinem Berichte nach handelt es sich um die Wiederherstellung der antiken Bewässerungsanlagen und um die Vorbereitung einer mit deutschem Kapital zu gründenden deutschen Erwerbsgesellschaft. Diese Gesellschaft soll sich nicht mit Landgeschäften, sondern nur mit der Herstellung und Verpachtung der Wassernutzung an die Landbesitzer befassen. Eine zweite Erwerbsgesellschaft würde späterhin als Baumwoll-Ankaufsgesellschaft für die Förderung und Ausnutzung der Baumwollkultur im Gebiet der obermesopotamischen Flüsse ins Leben treten können.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die nur dem öffentlichen Güterverkehre dienenden 3,07 km langen Verbindungslinien bei Dresden nach dem Dresden-Neustädter Güterbahnhofe der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai d. J. in Betrieb genommen werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 30. April d. J. wird der Haltepunkt Venusberg, an der Strecke Wilischthal-Ehrenfriedersdorf, an seiner jetzigen Stelle bei Stat. 72 W. E. geschlossen und am 1. Mai d. J. bei Stat. 83 + 80 W. E. neu eröffnet.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Mai d. J. wird zwischen Bernstadt und Namslau der Strecke Breslau-Tarnowitz der Haltepunkt Wilkau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: Bernstadt-Wilkau 8,78 km und Namslau-Wilkau 4,62 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die zwischen den Stationen Jarotschin und Zerkow an der Bahnstrecke Oels-Gnesen gelegene Haltestelle Radlin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, wird am 1. Mai d. J. auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Posen in Nr. 33 — Inser.-Nr. 1148 — d. Ztg.)

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Mallersdorf ist am 21. April d. J. für den beschränkten Stückgutverkehr — Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die an der Linie Wien-Triest gelegene Station Klamm in Klamm-Schottwien abgeändert werden.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Das alphabetische Verzeichniss der in der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgeführten Stationen — Nr. 130 der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern — ist neu herausgegeben und an die Verwaltungen zur Vertheilung gebracht worden. Das im Oktober 1896 ausgegebene alphabetische Verzeichniss Nr. 130 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 161 vom 20. April d. J. an verschiedene Verwaltungen, betreffend das neue, vom 1. Juni 1902 ab gültige arithmetische Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 21. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welchen das Verzeichniss am 9. Mai d. J. zugehen wird).

Nr. I 162 vom 20. April d. J. an verschiedene Verwaltungen, betreffend das vom 1. Juni d. J. ab gültige neue arithmetische Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 21. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welchen das Verzeichniss am 6. und 7. Mai d. J. zugehen wird).

Nr. I 168 vom 19. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. I 169 vom 19. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmungen in Artikel 7 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. I 173 vom 22. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Anträge auf Ergänzung der Festsetzungen in Ziffer 7 und 13 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften bezw. auf Aenderung der Bestimmungen selbst (abgesandt am 28. April d. J.).

Nr. I 175 vom 22. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorberathung von Anträgen auf Vereinfachung des Verfahrens bei Regelung von Entschädigungsansprüchen aus dem Güterverkehr (Dresden, den 6./7. März d. J.) (abgesandt am 26. April d. J.).

Nr. II 149 vom 19. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Lösen der Wagenkuppelungen (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. II 171 vom 19. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik des Erhebungsjahres 1900/01 (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. III 391 vom 15. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr. III 467 vom 22. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 24. und 25. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Andernach-Gerolstein zwischen den Stationen Niedermendig und Kottenheim gelegene Haltepunkt Thür für den Personenverkehr eröffnet. Reisegepäck kann nach Thür abgefertigt werden, ist jedoch vom Reisenden selbst am Packwagen in Empfang zu nehmen. Das von Thür zu befördernde Gepäck ist dem Zugführer zur nachträglichen Abfertigung zu übergeben. Die Beförderung von Expressgut nach und von dem Haltepunkt ist ausgeschlossen. Die Entfernung nach Niedermendig beträgt 2,0 km, nach Kottenheim 3,4 km. (1181)

St. Johann-Saarbrücken, 24. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Trier-Gerolstein zwischen Densborn und Kyllburg gelegene Haltepunkt St. Thomas für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen nach und von St. Thomas ist ausgeschlossen. Die Entfernung nach Densborn beträgt 6,5 km, nach Kyllburg 3,5 km. (1182)

St. Johann-Saarbrücken, 24. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 5. Mai d. J. wird der an der Strecke Eichenberg-Niederhone zwischen den Stationen Eichenberg und Oberrieden neu errichtete Haltepunkt Werleshausen dem Personenverkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Werleshausen findet nicht statt.

Nach Werleshausen kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation ausdrücklich bereit erklärt.

Cassel, den 23. April 1902. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1902 ab.

Berlin-Jüterbog. / Jüterbog-Berlin.

1. II. u. III. Kl.		101. II. u. III. Kl.		3. II. u. III. Kl.		5. II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2. II. u. III. Kl.		4. II. u. III. Kl.		102. II. u. III. Kl.		6. II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	6.20		7.24		12.49		5.05	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) . an	7.46		11.47		1.30		7.$\underline{00}$	
6.32	6.33	7.34	7.35	1.01	1.02	5.17	5.18	7,5	Marienfelde	7.33	7.34	11.34	11.35	1.19	1.20	6.$\underline{47}$	6.$\underline{48}$
6.42	6.43	∣	∣	1.11	1.12	5.27	5.28	14,5	Mahlow	7.23	7.24	11.24	11.25	∣	∣	6.$\underline{37}$	6.$\underline{38}$
6.52	6.53	∣	∣	1.22	1.23	5.37	5.38	22,0	Rangsdorf	7.13	7.14	11.14	11.15	∣	∣	6.$\underline{27}$	6.$\underline{28}$
7.03	7.05	7.57	7.58	1.33	1.34	5.48	5.49	30,5	Zossen	7.02	7.03	11.03	11.04	12.56	12.57	6.$\underline{16}$	6.$\underline{17}$
7.11	7.12	∣	∣	1.40	1.41	5.55	5.56	35,0	Mellen-Saalow	6.55	6.56	10.56	10.57	∣	∣	6.$\underline{09}$	6.$\underline{10}$
7.16	7.19	8.06	8.07	1.45	1.46	6.$\underline{00}$	6.$\underline{02}$	37,5	Rehagen-Clausdorf	6.49	6.51	10.50	10.52	12.47	12.48	6.$\underline{02}$	6.$\underline{05}$
7.23	7.25	8.10	8.11	1.50	1.51	6.$\underline{06}$	6.$\underline{08}$	40,0	Sperenberg	6.43	6.45	10.44	10.46	12.43	12.44	5.56	5.58
7.32	7.34	8.17	8.18	1.58	1.59	6.$\underline{15}$	6.$\underline{16}$	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	6.34	6.36	10.36	10.37	12.36	12.37	5.48	5.49
7.39	7.40	∣	∣	2.04	2.05	6.$\underline{21}$	6.$\underline{22}$	49,0	Schönefeld	6.28	6.29	10.30	10.31	∣	∣	5.42	5.43
7.48	7.49	∣	∣	2.13	2.14	6.$\underline{30}$	6.$\underline{31}$	56,0	Jänickendorf	6.19	6.20	10.21	10.22	∣	∣	5.33	5.34
7.55	7.56	∣	∣	2.20	2.21	6.$\underline{37}$	6.$\underline{38}$	60,0	Kolzenburg	6.12	6.13	10.14	10.15	∣	∣	5.26	5.27
∣	∣	∣	∣	∣	∣	∣	∣	65,0	Werder-Zinna†)	∣	∣	∣	∣	∣	∣	∣	∣
8.10		8.44		2.36		6.$\underline{52}$		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		5.$\underline{58}$		10.00		12.10		5.12

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.$\underline{00}$) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.$\underline{59}$) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

∣ Zug hält nicht.

†) Die Station Werder-Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (1184)

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Derselbe weist dem Winterfahrplan gegenüber im wesentlichen folgende Aenderungen auf:

1. Es ist ein neuer Zug 2.45 Uhr ab Rinteln bis Obernkirchen und ein neuer Wochentagszug 3.40 Uhr ab Obernkirchen bis Rinteln eingelegt worden.
2. An Sonn- und Festtagen verkehren folgende neue Züge:
   a) von Rinteln nach Stadthagen 4.14 Uhr und 8.$\underline{36}$ Uhr,
   b) von Obernkirchen nach Stadthagen um 3.27 Uhr,
   c) von Stadthagen nach Rinteln um 1.30, 3.05 und 6.$\underline{38}$ Uhr.

Rinteln a. d. W., im April 1902. (1185H&V)
Rinteln - Stadthagener Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

---

3. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Die in den Staatsbahngruppen- und Gruppenwechseltarifen mit Gültigkeit vom 1. April d. J. eingeführte anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker an Raffinerien gelangt auch im mitteldeutschen Privatbahngütertarife und zwar im bisherigen Umfange vom 1. Mai d. J. ab zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 23. April 1902. (1186)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1902 wird die Station Neufahrn in Niederbayern für den Verkehr mit Cassel (Ober- und Unterstadt), Coburg, Erfurt, Gotha Hptbhf. und Weimar preuss. Staatsb. in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 23. April 1902. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österr. Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 10. Mai 1902 tritt im obengenannten Tarifhefte für Thon und Schieferthon unter Einhaltung der Bedingungen im Ausnahmetarif Nr. 46 b von Jauernig (K. K. St. B.) nach Glatz (königliche Eisenbahndirektion Breslau) ein direkter Frachtsatz von 27 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 23. April 1902. (1188)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 10. Mai 1902 tritt im obengenannten Tarifhefte für Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht von Station Bennisch (K. F. N. B.) nach Station Idaweiche (K. E. D. Kattowitz) ein direkter Frachtsatz von 59 ₰ für 100 kg in Kraft. Das Aufladen hat der Versender zu besorgen.

Breslau, den 23. April 1902. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr von Frankreich nach der Schweiz über Elsass-Lothringen.

Mit Wirkung vom 15. Mai d. J. ist zu dem Ausfuhrtarif Nr. 414 für die Beförderung von Eisen, rohen Eisenschlacken, Stahl usw. von verschiedenen Stationen der französischen Ostbahnen nach schweizerischen Stationen über Elsass-Lothringen der Nachtrag I ausgegeben worden.

Weitere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen Alt-Münsterol und Basel.

Strassburg, den 24. April 1902. (1190)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Ankündigungen in Nr. 5 und 27 vom 15. Januar bezw. vom 5. April l. J. dieser Zeitung wird bekannt gegeben, dass die beiden Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. ab württ. Stationen nach Stationen der schweizer. Nordostbahn etc. und nach Stationen der Central- und Westschweiz nebst den zugehörigen Nachträgen bis auf weiteres in Kraft bleiben.

Stuttgart, den 24. April 1902. (1191)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Geltung vom 1. Mai d. J. ab werden im Uebergangsverkehr von und nach Niedersteinbach, Station der Lokalbahn Kahl-Schöllkrippen, die Ausnahmefrachtsätze der Station Kahl, die sich nach dem im Gruppentarif VI enthaltenen Ausnahmetarif 5 a für den Artikel Steinschrotten (Steinschlag) ergeben, um 0,03 ℳ für 100 kg gekürzt. (1192)

Frankfurt a/M., den 24. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppe VI/VII).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld in den Tarif aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung

geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Essen, den 18. April 1902. (1193)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 wird der Frachtsatz für Kohlen usw. von Preussen nach Geseke von 0,26 auf 0,28 ℳ berichtigt.
Essen, den 24. April 1902. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Verkehr (Gruppen VI/VII).

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 finden fortan auch auf „eisenoxydhaltige Abfälle der Cyankaliumfabrikation“ Anwendung. Letztere werden mit den in dem Ausnahmetarif bereits enthaltenen „eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation“ und etwa vorkommenden gleichartigen Rückständen anderer chemischer Fabrikationszweige unter der Sammelbezeichnung „eisenhaltige Abfälle der chemischen Industrie“ in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs aufgenommen.
Essen, den 23. April 1902. (1195)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1902 werden für die Beförderung von Bier in Wagenladungen im Falle der überseeischen Ausfuhr folgende Frachtsätze eingeführt:

von Donaueschingen nach	5 t	10 t
	Mark für 100 kg	
Bremen	4,98	4,44
Hamburg	5,33	4,75

Auf diese Frachtsätze finden die im Theil II des nordd.-hess.-südwestdeutschen Verbands unter II B 4 enthaltenen Kontrolvorschriften Anwendung.
Karlsruhe, den 22. April 1902. (1196)
Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. April 1902.
(Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehr mit Ungarn.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Buda-Császárfürdö-kitérö der k. ungarischen Staatseisenbahnen in die Abtheilung III (für Kleie etc.) mit den gleichen Sätzen wie für die Budapester Stationen einbezogen.
München, den 26. April 1902. (1197)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt zu Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der k. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901 der II. Nachtrag zur Einführung.
München, den 25. April 1902. (1198)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen (VII) vom 1. Juli 1899 der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Essen Segeroth und Pattscheid, sowie neue zum Theil ermässigte Entfernungen für die Station Düsseldorf-Grafenberg. Die Entfernungen für Essen Segeroth treten erst mit dem Tage der Wiedereröffnung von Essen (Hauptbahnhof) für den gesammten Güterverkehr in Kraft.
Näheres bei den betheiligten Dienststellen.
Elberfeld, den 26. April 1902. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ist im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif)
a) nachzutragen:
unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen“,
b) zu streichen:
unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“.
Hannover, den 26. April 1902. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Murow des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Glaswaaren) aufgenommen. Auf Seite 267 des Tarifes vom 1. Mai 1900 sind in der Schnitttariftabelle Abtheilung A die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Von der Station	Direktionsbezirk	bis zum Schnittpunkte A. a) 5 000 kg	A. b) 10 000 kg	B. im Verkehre nach Konstantinopel und Salonik — I. Glaswaaren mit Ausnahme von Hohlglaswaaren a) 5 000 kg	I. b) 10 000 kg	II. Hohlglaswaaren a) 5 000 kg	II. b) 10 000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold					
Murow	Kattowitz	472	334	460	332	448	320

Breslau, am 23. April 1902. (1201)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sommerverkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902.

Auf Seite 154 ist beim Ausnahmetarif Nr. 2 d für Schleifholz als weitere Empfangsstation „Zwiesel“ einzutragen.
München, den 26. April 1902. (1202)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 27. März d. J. zum 15. April d. J. veröffentlichte Ausgabe eines Nachtrags I zum elsässisch-badischen Expressguttarif vom 1. Juli 1898 ist bis auf weiteres verschoben worden.
Strassburg, den 24. April 1902. (1203)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1902 treten zu den vom 1. April 1899 und 1. Juni 1900 gültigen Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre die Nachträge 11 bezw. 7 in Kraft. Dieselben sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 24. April 1902. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Gruppe II.)

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Haltestelle Radlin des Direktionsbezirks Posen in den oben genannten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 24. April 1902. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr (Gruppenwechseltarif V/VI).

Am 1. Mai 1902 gelangt der Nachtrag XXI zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält derselbe:
a) Neue Entfernungen für die Stationen:
Eisenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (Kilometertafel I),
Prittitz des Direktionsbezirks Erfurt (Kilometertafel II);
b) anderweite Entfernungen für die Stationen:
Manbach und Weisenau des Direktionsbezirks Mainz (Kilometertafel I),
Beeskow des Direktionsbezirks Halle a/S. (Kilometertafel II),
Gera (Reuss) preuss. Staatsb., Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen preuss. Staatsb., Probstzella, Ritschenhausen, Stockheim in Oberfr., Weida preuss. Staatsb. und Zeitz preuss. Staatsb. des Direktionsbezirks Erfurt; Elsterwerda (Oberlaus. Bhf.), Grosszschocher preuss. Staatsb., Kamenz i. Sachsen, Plagwitz-Lindenau preuss. Staatsb. und Röderau des Direktionsbezirks Halle a/S.; } Neue Kilometertafel III
c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife
2 (Rohstofftarif),
6 (Brennstoffe),
7 (Eisenerz),
8 (Giesserei-Roheisen),
9 s (Schiffsbaueisen),
14 a (Rohzucker);

d) sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Juni 1902 zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 23. April 1902. (1206)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung von Chlorkalium (salzsaures Kali) in Wagenladungen von 10000 kg — bei Aufgabe von Partien von wenigstens 20 t oder Zahlung für dieses Gewicht — nach Genf transit über Basel, in Bestimmung nach Le Fayet-St. Gervais (Hte. Savoie) treten mit folgender Gültigkeit folgende Ausnahmesätze in Kraft:

nach Genf trans.

von Anderbeck	299
„ Aschersleben	298
„ Baalberge	303
„ Bernburg	303
„ Egeln	307
„ Königslutter	302
„ Langelsheim	283
„ Schönebeck	308
„ Stassfurt	302
„ Vienenburg	288
„ Wendessen	294

Centimes für 100 kg.

Frankfurt a/M., 22. April 1902. (1207)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern vom 1. April 1902.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station München C. B. in den A.-T. 17 e für Glaubersalz, Soda und Düngemittel auf Seite 174 mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Von München C. B.

nach Eger transit (für Oesterreich)	0,69
nach Eisenstein transit (für Oesterreich)	0,53
nach Franzensbad transit (für Oesterreich)	0,71
nach Furth i/W. transit (für Oesterreich)	0,62
nach Kufstein transit (für Oesterreich)	0,29
nach Lindau transit (für Oesterreich)	0,51
nach Passau transit (für Oesterreich)	0,49
nach Simbach transit (für Oesterreich)	0,35
nach Salzburg	0,41
nach Asch	0,76

Mark für 100 kg.

München, den 25. April 1902. (1208)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Hafen- und Uferordnung für Riesa.

Am 15. Juni 1902 tritt eine neue Hafen- und Uferordnung für den Verkehrs- und Winterhafen, sowie die eisenbahnfiskalischen Elbumschlagsplätze bei und in Riesa in Kraft. Abdrücke sind durch den Hafenmeister bezw. Ufer- oder Strommeister zu beziehen. Die Uferordnung für die Ausschiffungsplätze und Kaianlagen bei Riesa vom 1. Juli 1882, der Nachtrag hierzu vom 1. Oktober 1888 und das Regulativ für die Benützung des fiskalischen Verkehrs- und Winterhafens bei Riesa vom 1. Dezember 1888 treten mit dem 14. Juni 1902 ausser Kraft. Abänderungen der Bestimmungen der neuen Hafen- und Uferordnung und ihrer Anlagen bleiben jederzeit vorbehalten. (1208a)

Dresden und Meissen, am 28. April 1902.

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.
Kgl. Zoll- und Steuerdirektion.
Kgl. Amtshauptmannschaft Meissen als Elbstromamt.
Kgl. Strassen- und Wasserbauinspektion I zu Meissen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. treten in Kraft:

1. Die Nachträge VII zu den Heften 1 und 3, VIII zu den Heften 2 und 5 und VI zum Heft 4 der Abtheilung B (Elsass-Lothringen).

Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen:

a) Tarifkilometer für neu aufgenommene Stationen und theilweise ermässigte Entfernungen für bisherige Stationsverbindungen. Die sich nach den ermässigten Entfernungen für die Reichsbahnstationen Bolchen, Busendorf, Contchen, Ebersweiler, Freisdorf, Pange und Teterchen ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) sind auch auf Steinkohlensendungen anzuwenden, soweit sie niedriger sind, wie die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6.

b) Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife.

c) Aufhebung der direkten Frachtsätze für die Station Stieringen-Wendel in den Heften 1–5 B; Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S (Schiffsbaueisen) für die Stationen Gross-Moyeuvre, Novéant und Oberhomburg; Ausschluss des Ausnahmetarifs 6a (für Steinkohlen etc. von Wasserumschlagplätzen) auf Ausfuhrsendungen über Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze, Avricourt (Deutsch) Grenze, Chambrey Grenze, Novéant Grenze und Kleinbettingen Grenze; erhöhte Entfernungen für die Stationsverbindungen Kreuzau-Wingen und Piesberg-Deutsch-Oth. Die unter c) genannten Maassnahmen werden erst vom 15. Juni d. J. ab gültig.

2. Direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Bahn und Meisenthal der Reichsbahn. Die Frachtsätze des Rohstofftarifs für Meisenthal gelten auch für Steinkohlen- usw. Sendungen.

3. Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps, Malz und Mühlenerzeugnisse von einigen Stationen des Bezirks Cöln und den Emshafenstationen des Bezirks Münster nach Basel und Schaffhausen.

Am 15. Juni d. J. treten die Frachtsätze für die Station Stieringen-Wendel im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1901 ausser Kraft.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen die zu 1. bezeichneten Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Cöln, den 24. April 1902. (1209)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1902 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 werden für die im Ausnahmetarife 19 des böhmisch-tiroler Verbandtarifes genannten Artikel, d. s. Petroleum, roh oder raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin) etc. bei Einhaltung der in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen besonderen Bestimmungen folgende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Kolin (Oe. N. W. B. u. St. E. G.)	von Kralup (B. E. B., B. N. B. u. St. E. G.)
	Frachtsätze in Hellern für 100 kg	
Imst	204	205
Innsbruck	194	195
Landeck	208	209
Telfs	200	201
Wilten	194	195
Wörgl	182	183

Wien, am 22. April 1902. (1210)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberrheinisch-belgisch-französisch-englischer Personenverkehr über Cöln-Herbesthal und Maestricht-Lanaeken.

Mit dem 1. Juni d. J. treten an Stelle der besonderen Bestimmung zu § 5 des vom 1. März 1896 ab gültigen Tarifs die Bestimmungen des § 11 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der zugehörigen Zusatzbestimmung I des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I.

Mainz, den 23. April 1902. (1211)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Englisch-niederländisch-schweizerischer Personenverkehr über Cöln.

An Stelle der besonderen Bestimmung unter lfd. Nr. 12 des vom 15. Juli 1898 ab gültigen Tarifs treten mit dem 1. Juni d. J. die Bestimmungen des § 11 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der zugehörigen Zusatzbestimmung I des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil I.

Mainz, den 19. April 1902. (1212)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarife für den Nord-Ostseeverband ein Anhang in Kraft. Dieser Anhang enthält besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen schleswig-holsteinischen Stationen und Amrum, Wyk a/Föhr und Westerland a/Sylt, zwischen Stade und Helgoland sowie für den Gesammtverkehr nach und von Munkmarsch a/Sylt und Lakolk a/Röm. Die Fahrkarten gelten für die Dampfschiffs- und Fuhrwerksstrecken sowie für die Inselbahnen nur nach Maassgabe der veröffentlichten Fahrpläne. Auf der Strecke zwischen Nebel und Norddorf werden die mit Fahrtausweisen nach und von Amrum versehenen Reisenden sowie deren Gepäck bis zur Betriebseröffnung dieses Theils der Amrumer Inselbahn mittelst Fuhrwerks befördert. Die mit Fahrtaus-

weisen nach und von Wyk a/Föhr sowie Westerland a/Sylt versehenen Reisenden werden zwischen Hörnum und Wyk mit dem Dampfer Sylt befördert.

Näheres ist bei den betheiligten Fahrkartenausgabestellen zu erfragen.

Altona, den 26. April 1902. (1213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1902 tritt in Kraft der Nachtrag II zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, gültig vom 1. Juli 1900, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier, Lindenstrasse 18.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Stettin, den 25. April 1902. (1214)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberrheinisch - englischer Personenverkehr über Cöln-Hoek van Holland/oder Rotterdam-Harwich und über Cöln-Vlissingen-Queenboró.

Mit dem 1. Juni d. J. treten an Stelle der besonderen Bestimmung zu § 5 des vom 1. Januar 1895 ab gültigen Tarifs die Bestimmungen des § 11 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der zugehörigen Zusatzbestimmung I des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil I.

Mainz, den 19. April 1902. (1215)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

---

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. bezw., soweit Erhöhungen eintreten, mit dem 15. Juni d. J., tritt für den Binnenverkehr der Brohlthalbahn an Stelle des vom 1. Mai 1901 gültigen Tarifs ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Preisermässigungen für den Personenverkehr geänderte Bestimmungen über die Beförderung mit Rollschemeln, Ermässigung der Umladegebühren unter gewissen Bedingungen, Aufhebung des Ausnahmetarifs 7 für Phonolith und Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 7 für Steine etc.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Binnenstationen sowie die Bahnverwaltung der Brohlthalbahn in Brohl, woselbst der Tarif auch käuflich zu haben ist.

Cöln, im April 1902. (1216H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

6. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1901.

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	127 519 698 67
II	„ „ Maximiliansbahn	—	36 696 278,53
III	„ „ Nordbahnen	60 440 776,59	
	„ „ Lokalbahn Grünstadt-Offstein	517 876,34	60 958 652,93
IV	Lokalbahnen im Bau	—	144 760,95
V	Disponibele Mittel:		
	Kassakonto	73 517,30	
	Wechselkonto	12 590.72	
	Guthaben bei Bankiers	2 613 938,33	
	„ für Frachten	1 016 686,48	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	1 310 448,46	
	„ für Bauvorschüsse etc.	19 941,41	5 047 122,70
VI	Materialvorräthe	—	2 363 244,56
VII	Verschiedene Ausstände	—	259 344,96
VIII	Depositenkonto	—	10 125,—
IX	Passivreste des Betriebes	—	11 989 730,30
			243 988 958,60

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	91 700 100,—	
	Amortisation bis inkl. 1900	16 914 477,04	18 056 177,04	129 743 134,18
	„ pro 1901	1 141 700,—		
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	22 492 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1900	3 201 114,48	3 449 614,48	37 556 400,19
	„ pro 1901	248 500,—		
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	36 195 200,—	
	Amortisation bis inkl. 1900	5 461 214,32	5 883 714,32	60 747 485,75
	„ pro 1901	422 500,—		
		27 389 505,84	—	
IV	Versicherungsfonds	—	—	614 902,47
V	Verschiedene Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	2 024 752,47	
	Amortisationsrückstände	—	133 800,—	
	rückständige Zinskupons	—	68 434,89	
	„ Dividenden	—	31 884,50	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	7 714,30	2 266 586,16
VI	Baarkautionen	—	—	75 240,—
VII	Krankenkassen	—	—	26 060,05
VIII	Reservefonds	—	—	1 094 106,25
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung: Baar	—	131 400,54	141 525,54
	Werthpapiere-depot	—	10 125,—	
X	Staatszinszuschüsse	—	—	10 989 730,30
XI	Dividendenreste	—	—	55 602,15
XII	Saldo der Betriebsrechnung pro 1901	—	—	678 185,56
				243 988 958,60

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1901.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	11 482 723,20	
Sachliche Ausgaben	12 847 277,24	24 330 000,44
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	5 357 670,—
„ Amortisation „ „	—	1 812 700,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Aktivrest des Betriebes pro 1901	—	678 185,56
		34 247 274,44

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	7 801 087,06	
Gütertransporte	17 089 317,68	
Kohlentransporte	5 006 919 57	
Sonstige Einnahmen	4 349 950,13	34 247 274,44

Die garantirten Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn pro 1901 betragen . . . . 1 115 532,98 ℳ.
Davon ab der Aktivrest pro 1901 . . . . . . 678 185,56 „
Verbleibt ein Passivrest pro 1901 von . . . . . . 437 347,42 ℳ.

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach die staatlich garantirten Präzipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1901 zur Auszahlung, und zwar:
für die pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie 25 fl. = 42,86 ℳ. und
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ 5 „ = 8,57 „
gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1901.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rh. bezogen werden:
in Frankfurt a/M. bei Phil. Nic. Schmidt,
„ „ „ der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Kreditbank,
„ München „ „ Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ „ kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
„ Berlin „ „ Direktion der Diskontogesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder.

Nachdem auf die Nordbahnaktien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 % Zinsen kein weiterer Präzipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnaktien pro 1901 für werthlos erklärt.

Ludwigshafen a/Rh., den 25. April 1902. (1217)
Die Direktion.
v. Lavale.

7. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Nachträglich wird folgender Antrag des Herrn Louis Kuttner in Posen auf die Tagesordnung der ordentlichen Generalversammlung am 15. Mai d. J. gesetzt:

Zu Nr. 5 c. Berathung und Beschlussfassung über die Abfindung der rückständigen unbezahlten Dividendenscheine der Stamm-Prioritätsaktien.

Breslau, den 25. April 1902. (1218)
Der Aufsichtsrath:
Hans Furbach, Vorsitzender.

8. Verdingungen.

Es soll die Lieferung und Verlegung eines neuen eisernen Ueberbaues der Wegeunterführung in Km. 77,52 der Bahnstrecke Stendal-Uelzen, umfassend 8,4 t Flusseisen und 0,3 t Gusseisen, vergeben werden. Verdingungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ. in baar von hier bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis Montag, den 12. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet zur angegebenen Zeit in Gegenwart etwa erschienener Bieter statt.

Salzwedel, den 19. April 1902. (1219)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 125 t Laschen, 45 000 Stück Spurplättchen, 30 900 Stück Unterlagsplatten, 46 t ungelochte Unterlagsplatten und Herzstückplatten, 15 000 Stück Hakenplatten für Weichen, 16 000 Stück Neigungsplättchen, 50 600 Stück Futterbleche, 30 000 Stück Gleitstühle, 256 500 Stück Klemmplatten und 101 t Seitenbleche für Weichenschwellen;
Gruppe B: 65 t Laschenschrauben, 244 800 Stück Federringe, 47 t Schwellenschrauben und 250 t Hakenschrauben;
Gruppe C: 600 t Eisengusstheile zu Weichen (Futterstücke usw.).

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ. für Gruppe A, 1 ℳ. für Gruppe B, 2 ℳ. für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 9. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 24. Mai d. J.

Essen (Ruhr), den 19. April 1902. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1 300 Stück Haarbesen, 330 Stück Bahnsteigbesen, 5 000 Stück Handfegern, 660 Stück Schrubbern, 1 000 Stück Wagenwaschbürsten, 60 Stück Wagenpolsterbürsten, 200 Stück Scheuerbürsten, 260 Stück Abortbürsten, 250 Stück Zinkeimern, 20 Waschbecken, 50 Stück Müllschaufeln, 100 Stück Kohlenkasten, 200 Stück Kohlenlöffeln, 35 Stück Signalfahnen, 730 Stück Rohrkörben (Koks- und Kohlenkörbe), 60 Stück Weidenkiepen, 1 675 Stück Handtüchern, 100 Stück Bettlaken, 50 Stück Deckenbezügen und 100 Stück Keilkissenbezügen für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Mai 1902, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Mai 1902.

Berlin, den 24. April 1902. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 130 Stück fertigen Wagendecken in 2 Loosen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, Mittwoch, den 28. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Angebotbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 41 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1902.

Breslau, den 16. April 1902. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung zweier Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Vossowska und Namslau sollen vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Büreau zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 2 ℳ. in baar von dort bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung zweier Drehscheiben für Vossowska und Namslau“ sind bis zum Eröffnungstermin, den 16. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Kattowitz, den 25. April 1902. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Hauptwerkstätte in Leinhausen im Rechnungsjahre 1902, und zwar: A. 250 kg Sohlleder, 600 kg Geschirr- und Fahlleder, 300 kg weissg. Rindleder, 200 kg Rossleder, 1 600 kg Leder-Treibriemen, 27 000 St. Lederstreifen; B. 1 390 eis. Schaufeln, 2 100 Schraubenschlüssel, 390 Kastenschlösser, 400 Vorhangschlösser, 330 eis. Eimer; C. 550 Waschschwämme, 50 kg nat. Bimstein, 400 Stück gepr. Bimstein, 400 kg Wachs, 2 500 l Petroleumspiritus, 500 kg Kolophonium, 210 kg Schellack, 220 kg blaus. Kali, 500 kg Borax, 630 kg Leim, 2 200 kg Hornspähne, 100 kg Salmiak, 1 400 kg Salzsäure.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 14. Mai 1902, zu A. Vorm. 11 Uhr, zu B. Vorm. 11½ Uhr, zu C. Mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis 7. Juni 1902. Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 40 ₰ für A., 50 ₰ für B. und 50 ₰ für C. vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstr. 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 12. Bei Anforderung der Bedingungen sind die Kosten von auswärts mittelst Postanweisung (ohne Bestellgebühr) — nicht in Briefmarken — einzusenden unter genauer Angabe des Materials.

Hannover, den 26. April 1902. (1224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 35. 3. Mai 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Wie gross ist der Einnahmeausfall bei Einführung des den Rückfahrkarten zu Grunde liegenden Einheitspreises?

Die elektrischen Einrichtungen der englischen Vollbahnen.

Auf nach Düsseldorf zur Ausstellung.

Nachrichten:

Deutschland: Vorschriften für den Blockdienst. — Verstärkte Zugstangenmuffen. — Bezirkseisenbahnrath Frankfurt a/M. — Zweitheilige Rückfahrkarten. — Wagenmangel im Direktionsbezirk Altona. — Elektr. Beleuchtung einiger D-Züge bei den preuss. Staatsbahnen. — Dortmund-Gronau-Enscheder E. — Herstellung von Badeanstalten. — Abfertigung von Reisegepäck. — Wohlfahrtseinrichtungen bei den badischen Staatsbahnen. — Beförderung von Auswanderern durch Deutschland. — Verband der württemberg. Eisenbahn- u. Dampfschifffahrtsbediensteten.

Oesterreich: Wechselsperren. — Die Prioritätenfrage der Südbahn. — Antrag auf Aenderung der Satzungen der Südbahn. — Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn. — Die Prioritätenumwandlung der Graz-Köflacher Bahn. — Umtausch der Aktien der galizischen Karl Ludwigbahn. — Höhe des Schmerzensgeldes bei Eisenbahnunfällen.

Ungarn: Die bosnischen Bahnen. — Erweiterung u. Neuherstellung von Zugförderungsanlagen auf den ungar. Staatsbahnen.

Uebrige europäische Länder: Die französ. Eisenbahnen im Jahre 1901. — Schweizerische Bundesbahnen. — Direkte Eisenbahnlinie Rom-Neapel. — Schnelle Eisenbahnfahrten. — Eisenbahnprojekt Kjelzy-Busk (Russland). — Beförderung von Kommandos der Landgemeinde-Feuerwehren zur Löschung von Waldbränden. — Die Krankenpflege der Eisenbahnbeamten u. -Arbeiter in Russland.

Fremde Welttheile: Verlängerung der Bahnlinie Smyrna-Aidin-Diner. — Rückgabe der Bahn Peking-Tientsin-Schanhaikwan an China. — Tariferhöhung bei den japanischen Eisenbahnen. — Staatliche Werke in Japan. — Bahnbauten in Südafrika. — Bau von Abkürzungslinien auf der Union Pacificbahn (Nordamerika).

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wie gross ist der Einnahmeausfall bei Einführung des den Rückfahrkarten zu Grunde liegenden Einheitspreises?*)

Der bahnbrechende Vorgang der preussischen Staatsbahnen, die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage zu verlängern, und die dadurch gegebene Möglichkeit, die Mehrzahl der sonstigen Fahrpreisermässigungen mit all' ihrer Buntscheckigkeit aufzuheben, hat bald allseitige Nachahmung bei den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen gefunden. Damit sind die Vereinfachungen und Verbesserungen im Personenverkehre aber gewiss noch nicht abgeschlossen, sondern man darf wohl annehmen, dass sie dadurch nach langer Ruhe nur neuen Anstoss erhalten haben und dass sich aus diesem ersten Schritt mit zwingender Nothwendigkeit im Laufe der Zeit weitere ergeben werden.

Berücksichtigt man z. B., dass schon bei der früheren verhältnissmässig kurzen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten im Rechnungsjahre 1900 auf den preussischen Staatsbahnen in I., II. und III. Klasse etwa 56 %, 78 % und 76 % aller geleisteten Personenkilometer auf Fahrkarten mit Fahrpreisermässigung entfielen, einschliesslich des auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortstrecken geleisteten, bekanntlich zu erheblich ermässigten Preisen stattfindenden Verkehres, so wird man wohl annehmen dürfen, dass sich dieses Verhältniss infolge der verlängerten Gültigkeit der Rückfahrkarten noch ziemlich beträchtlich steigern und damit eine Höhe erreichen wird, die den Schritt, den Preisunterschied zwischen einfachen und Rückfahrkarten fallen zu lassen, für die Eisenbahnverwaltungen vielleicht nicht mehr als einen finanziell so bedenklichen erscheinen lässt, wie bisher. Damit würde aber eine durchgreifende und höchst werthvolle Vereinfachung des Personentarifwesens gewonnen werden.

Wir wollen versuchen, die finanzielle Tragweite einer Beseitigung der Rückfahrkarten und der Ermässigung der Preise für einfache Fahrkarten auf den halben Betrag der Preise für Rückfahrkarten festzustellen. Nach dem Bericht über die Betriebsergebnisse auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen sind im Rechnungsjahre 1900 auf einfache Fahrkarten ohne Militärbeförderung an Personenkilometern geleistet und an Einnahmen erzielt in

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
104 037 509	540 188 147	1 897 419 610	Personenkm,
9 088 164	29 868 078	54 590 203	ℳ.

In diesen Zahlen ist allerdings der Verkehr auf feste Rundreisekarten mit enthalten. Da dieser Verkehr aber im wesentlichen zu den nämlichen oder annähernd gleichen Sätzen abgewickelt wird, wie der Verkehr auf Rückfahrkarten, so ist seine Einrechnung ohne grossen Belang. Dagegen muss derjenige Verkehr an einfachen Fahrkarten abgerechnet werden, der schon heute zu billigeren Sätzen als denen der Rückfahrkarten abgefertigt wird, wie das besonders beim Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr mit seinen sehr beträchtlichen Verkehrszahlen zutrifft. Denn selbstverständlich würden die gegen die halben Rückfahrkartenpreise noch ermässigten Sätze für solche besondere Verkehrsarten im Interesse der betreffenden Bevölkerungskreise aufrecht erhalten werden müssen.

*) Anm. d. Schriftl. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat zwar erst vor kurzem im Abgeordnetenhause erklärt, dass die preussische Verwaltung für jetzt nicht an die Einführung des halben Rückfahrkartenpreises als Einheitspreis denke, und auch die anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen werden nach mehrfach abgegebenen Erklärungen bei der jetzigen Finanzlage so einschneidende Maassregeln nicht vornehmen, dennoch glauben wir, dass die Ermittelung des durch eine solche Maassregel voraussichtlich zu erwartenden Einnahmeausfalles, wie sie in der nachstehenden uns von sehr geschätzter sachverständiger Seite zugehenden Untersuchung unternommen wird, allgemeines Interesse beanspruchen kann.

Dieser Verkehr von Gross-Berlin trifft nur die II. und III. Klasse und kann in diesen auf etwa 113 000 000 und 605 000 000 Personenkilometer sowie zu 3 000 000 und 11 000 000 ℳ geschätzt werden. Nach Abzug dieser Zahlen wären also in II. und III. Klasse 427 188 147 und 1 292 419 610 Personenkm sowie 26 868 078 und 43 590 203 ℳ an Einnahmen für Reisen auf Einzel- und feste Rundreisefahrkarten verblieben.

Hätten nun die Einheitsfahrpreise für 1 Personenkm in

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
nur	6,0	4,5	3,0 ₰

betragen, d. h. die Hälfte des Satzes für Rückfahrkarten, so würde sich die Einnahme für

	104 037 509	427 188 147	1 292 419 610 Personenkm
auf	6 242 250	19 223 466	38 772 588 ℳ

ermässigt und ein Einnahmeausfall von

2 845 914	7 644 612	4 817 615 ℳ

oder im ganzen von 15 308 141 ℳ ergeben haben.

In Wirklichkeit würde er wohl etwas niedriger ausgefallen sein, weil in vorstehender Rechnung nur der Berliner Stadt-, Vorort- usw. Verkehr berücksichtigt worden ist, nicht auch der anderer Orte; da aber der Berliner Verkehr der Masse nach gegenüber dem anderer Orte weit überwiegt, dürfte der Fehler nicht erheblich sein.

Solch' ein Ausfall von etwas über 15 000 000 ℳ ist immerhin so bedeutend, dass er zweifellos zu ernstester Vorsicht bei der Weiterführung einer Personentarifreform mahnen muss, besonders in Zeiten, die infolge wirthschaftlichen Niederganges auch wesentlich geringere Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung liefern, als die vorhergegangenen Zeiten der wirthschaftlichen Hochfluth. Aber der Einnahmeausfall würde infolge der Einwirkung der verlängerten Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten aller Voraussicht nach schon für das Rechnungsjahr 1901 vergleichsweise niedriger werden und sich in den folgenden Jahren, in denen die Einwirkung der genannten Maassregel voll zur Geltung kommen wird, wohl noch weiter verringern, so dass er der Durchführung weiterer Tarifreformen um so weniger hinderlich sein dürfte, je günstiger sich das wirthschaftliche Leben wieder gestaltet.

x.

Die elektrischen Einrichtungen der englischen Vollbahnen.

Gelegentlich einer der letzten Sitzungen der „Institution of Electrical-Engineers“ in London wurden von dem derzeitigen Vorsitzenden dieser Gesellschaft, Herrn W. E. Langdon, der Versammlung eine Reihe von Mittheilungen gemacht und Ziffern bekannt gegeben, welche hinsichtlich der elektrischen Einrichtungen auf den Vollbahnen Grossbritanniens und Irlands und des Standes dieser Einrichtungen zum Schlusse des Jahres 1901 ziemlich eingehende und übersichtliche Aufschlüsse gewähren. Es gilt dies insbesondere von den beiden Verzeichnissen über die Blocksignalanlagen und über die Beleuchtungseinrichtungen, welche nachstehend wiedergegeben werden.

Laut der zuerst angeführten Zusammenstellung, in welcher die sämmtlichen Hauptbahnen der vereinigten Königreiche mit einziger Ausnahme der Great Southern and Western of Ireland nachgewiesen erscheinen, beläuft sich die Länge jener Bahnlinien, welche mit elektrisch verriegelten Blocksignalen versehen sind, derzeit noch immer nur auf 1 490,8 km. Diese mit Rücksicht auf die allgemeine Ausbreitung der Blocksignale in Grossbritannien und Irland geradezu befremdend niedrige Ziffer erklärt sich dadurch, dass noch vielfach, namentlich auf den Eisenbahnen nördlich der Themse, ein grosser Theil der mechanischen Blocksignale nicht unter Verriegelung arbeitet, sondern lediglich von den Signalmännern auf Grund des vorwiegend mittelst Nadeltelegraphen, ausnahmsweise auch noch mit Zuganzeigern (Zeigertelegraphen) oder mit Hilfe von Fernsprechern abgewickelten Zugmeldedienstes gehandhabt wird.

Die nachgewiesenen, mit elektrisch versperrbaren Blocksignalen ausgerüsteten Anlagen sind hauptsächlich nach zwei Anordnungen ausgeführt, nämlich nach der Preeceschen, beispielsweise auf der Great Western, und nach der von Spagnoletti, wie auf der London-Brighton and South Coast, sowie in einer Abart davon auf der South-Eastern and Chatham-Eisenbahn. Un-

Ausweis I.

Eisenbahn	Länge der mit elektrisch verriegelten Blocksignalen versehenen Linien	Anzahl der unmittelbar elektrisch stellbaren Blocksignale	Anzahl der für den Bahndienst in Verwendung stehenden Fernsprecher	Anzahl der Telegraphenapparate einschliesslich der elektrischen Blockwerke	Länge der Telegraphenleitungen für die Eisenbahnzwecke überhaupt	Länge der Telegraphenleitungen lediglich für die Depeschenbeförderung
	km	Stück	Stück	Stück	km	km
Caledonian	40,0	—	1 629	16 688	11 024,0	8 192,0
Cheshire Lines	2,0	—	260	1 586	1 894,4	1 160,0
Glasgow and South-Western	6,4	13	359	1 620	2 903,2	3 020,8
Great Central	26,0	—	918	7 036	6 814,4	1 934,4
Great Eastern	94,4	109	715	11 704	10 843,2	7 683,2
Great Northern	6,0	16	684	10 427	12 395,2	7 006,4
Great Western	25,6	—	2 155	25 924	24 409,6	22 404,8
Lancashire and Yorkshire	—	—	1 950	8 380	8 366,4	3 628,8
London, Brighton and South Coast	128,0	—	600	2 944	5 600,0	3 894,4
London and North-Western	—	—	2 361	10 450	21 600,0	13 120,0
London and South-Western	552,0	6	1 213	14 663	11 720,0	12 715,2
Midland	40,0	—	2 820	20 344	20 552,0	24 388,8
North British	8,8	—	562	3 466	11 509,6	5 795,2
North-Eastern	1,6	—	1 820	14 726	17 328,4	5 518,4
North Staffordshire	—	—	418	1 181	1 360,8	693,6
South-Eastern and Chatham	560,0	55	853	6 504	7 830,8	7 687,2
Great Northern of Ireland	—	—	161	242	2 140,8	5 248,0
Midland Great Western of Ireland	—	—	32	401	1 867,2	3 536,0
zusammen	1 490,8	199	19 510	158 286	180 160,0	137 627,0

mittelbar elektrisch stellbare Blocksignale befanden sich Ende 1901 nur 199 im Dienste, gleichzeitig war aber die Glasgow and South-Western damit beschäftigt, 66 elektrisch angetriebene Flügelsignale und 57 Vorsignale (Scheiben) einzurichten, welche mittelst Sammelbatterien betrieben sein werden, und zwar die ersteren mit Strömen von 30 Volt und die letzteren mit Strömen von 8 bis 12 Volt.

Die bei der South-Eastern and Chatham Railway nachgewiesenen 55 elektrisch stellbaren Signale sind gleichfalls scheibenförmige Vorsignale, deren Hauptsignale zwar elektrische Verriegelungen besitzen, jedoch mittelst Drahtzügen und Stellhebeln gehandhabt werden. Rein selbstthätige, d. h. unmittelbar durch die Züge selbst gesteuerte Blocksignale finden sich lediglich 6 Stück, welche von der London and South-Western vorläufig versuchsweise in Verwendung genommen worden sind. Auf der London and North-Western Railway werden zur Zeit auch elektrische Stellwerke für Weichen und Signale nach der Bauart Crewe's erprobt, doch können die diesfälligen Versuche noch keineswegs als abgeschlossen gelten, weshalb die betreffenden Einrichtungen in den Ausweis I nicht aufgenommen wurden.

In Bezug auf die Anwendung des elektrischen Lichtes ist als Erläuterung des bezüglichen Ausweises II noch hervorzuheben, dass 7 182 Bogenlampen und 85 683 Glühlampen gewiss einen ansehnlichen Aufwand bedeuten, namentlich auch gegenüber nur 3 452 Glühlampen für die Zugbeleuchtung. Sowohl für die Bahnhofbeleuchtung, als für die Zugbeleuchtung stehen ausschliesslich 16kerzige Glühlampen in Benutzung. Lediglich die Lancashire and Yorkshire Railway verwendet für ihre Salonwagenbeleuchtung (9 Lampen) in Kasten eingeschlossene tragbare Speicherbatterien, welche an einer besonderen Ladestelle aufgefrischt werden müssen. Zwei Bahnen, nämlich die Caledonian und die Great Central-Railway, besitzen je einen Zug mit einem besonderen, mit Motor, Lichtmaschine und Aushilfs-Speicherbatterie nach Vicker's Anordnung ausgerüsteten Beleuchtungswagen. Alle übrigen Bahnen haben bereits den sogenannten gemischten Betrieb für Einzelwagen eingeführt, und zwar die Midland Great Western (Ireland) eine Anordnung nach Radcliffe, die North-Eastern eine solche nach Stroudley & Haughton's und die übrigen 15 Bahnen, welche noch im Verzeichniss II aufgeführt sind, durchweg solche nach der auch auf dem Festlande wohlbekannten Anordnung von Stone.

Die hinsichtlich der Kraftanlagen für Beleuchtungszwecke ersichtlich gemachten Pferdestärken sind deshalb so ungleich und im Widerspruche mit dem Lampenstande, weil nur jene Bahnen darüber eine ziffermässige Auskunft ertheilt haben, welche eigene Elektrizitätswerke besitzen, während über die von fremden Elektrizitätswerken abgemietheten Beleuchtungsströme in der Regel keine weiteren Angaben gemacht worden sind.

Ausweis II.

Eisenbahn	Anzahl der in Benutzung stehenden Bogenlampen	16 kerz. Glühlampen überhaupt	16 kerz. Glühlampen auf Fahrzeugen	Kraftanlagen für den Beleuchtungsbetrieb in Pferdestärken
Lancashire and Yorkshire	500	6 800	9	1 600
London and South-Western	76	220	326	—
North Staffordshire	47	1 403	79	20
North British	369	2 681	7	10
Caledonian	480	6 014	321	90
Great Eastern	8	405	9	—
Great Western	166	8 764	100	—
Midland Great Western (Irland)	—	—	88	—
Great Northern	927	9 842	8	1 198
Cheshire Lines	219	763	6	—
Glasgow and South-Western	185	5 050	231	40
Great Northern (Irland)	84	529	11	750
Midland	1 885	13 731	927	1 000
North-Eastern	429	7 306	271	2 204
South-Eastern and Chatham	308	2 392	215	122
London, Brighton and South Coast	301	800	11	—
Great Central	716	6 168	1	333
Great South and Western (Irland)	57	15	21	—
London and North-Western	425	12 800	830	3 300
zusammen	7 182	85 683	3 471	10 667

L. K.

Auf nach Düsseldorf zur Ausstellung!

Wenn man in einer Stadt über 17 Jahre seiner besten Lebenszeit zugebracht hat und sich in dieser Stadt so wohl fühlte, dass man sie traurigen Herzens verlassen hat, dann darf man sie wohl seine zweite Vaterstadt nennen. So ergeht es mir mit Düsseldorf. Da ich nun während meines Aufenthalts in Düsseldorf von 1884 bis 1901 das Glück hatte, infolge meiner amtlichen Thätigkeit seinem Werdegange zu folgen und sogar ein ganz klein wenig daran Theil zu nehmen, so leite ich daraus heute das Recht her, hier über jene Stadt, auf die sich jetzt die Blicke fast der ganzen Welt richten, und ihre Verkehrsverhältnisse etwas zu plaudern. Dass diese Plauderei sich auch mit der Ausstellung beschäftigen wird, darf nicht Wunder nehmen!

Als ich im Spätherbst 1884 meinen Einzug in die bekannte Gartenstadt hielt, da herrschte darin trotz der Einwohnerzahl von rund 100 000 noch ein fast kleinstädtisches Leben. Den drei bestehenden Bahnhöfen haftete die Zeit der Privatbahnen sichtbar an. Da war zuerst der alte, aus der Anfangszeit der Eisenbahnen stammende Köln-Mindener Bahnhof, der damals schon bald sein 50jähriges Jubiläum feiern konnte, mit seinem bescheidenen Empfangsgebäude, den kleinen, niedrigen Wartesälen und der geräumigen Dienstwohnung, mit seinen 2 Drehscheiben, dem holprigen Pflaster des Vorplatzes, dem schwerhörigen Cerberus an der Eingangsthür und dem kleinen Dienstgarten an der Friedrichstrasse, in dem fast jeder der Herren Wohnungsinhaber höchst eigenhändig seine Gurken und Bohnen zog und in dem seine Kinder nach Herzenslust tobten. Es war ein bescheidener Provinzialbahnhof mit wenig Gleisen und verhältnissmässig starkem Verkehr. Trotzdem ging es so gemüthlich zu, dass sich die Stahlrosse gelegentlich keineswegs an den sonoren Klang der Bahnsteigglocke kehrten, sondern kühn in die Friedrichstrasse hinabsprangen, ja selbst bis in die gegenüberliegenden Häuser hineinspazierten. Einst soll sogar eine Lokomotive so neugierig gewesen sein, dass sie sich in einen Möbelladen hineinwagte.

Etwas geräumiger war der im Norden der Stadt gelegene rheinische Bahnhof, und besonders die nicht bebauten Flächen waren für die späteren Umbauten sehr werthvoll. Im übrigen war der Bahnhof ein Spiegelbild seiner Zeit, nämlich der im Anfang der 70er Jahre herrschenden Gründerzeit. Ein nüchterner Fachwerkbau mit hölzerner Bahnhofshalle; freilich nur ein sogen. Provisorium, wie zum Ruhm der rheinischen Fachgenossen, die sonst recht tüchtige Architekten waren und ihre Bahnlinien äusserst geschickt dem Gelände angepasst hatten, besonders hervorgehoben sei. Und noch dazu keins von den dauernden, denn es blieb an seinem ursprünglichen Ort nur etwa 16 Jahre, ist aber verjüngt an anderer Stelle, die manchem Düsseldorfer von seinen Ausflügen her sicher gut bekannt ist, zum Theil neu erstanden und thut dort recht gute Dienste.

Da die rheinische Eisenbahn als letzte der Künstlerstadt ihre Aufwartung machte, so musste sie mit ihren Linien Hagen-Mettmann-Düsseldorf und Troisdorf-Speldorf vor den Thoren

ihr Heim aufschlagen. Dementsprechend war auch der Personenverkehr gering trotz des 1880 zur ersten Ausstellung errichteten unmittelbaren Uebergangs auf einige Züge der Köln-Mindener Bahn. Mit der gleichfalls das Wupperthal durchziehenden alten bergisch-märkischen Linie bestand aus Wettbewerbsrücksichten keine Schienenverbindung, natürlich sehr zum Nachtheil aller Reisenden.

Ein wirklicher Schmuck der Stadt war das 1876 eröffnete, allerdings nie ganz ausgebaute Empfangsgebäude der bergisch-märkischen Eisenbahn, das leider wegen des Durchbruchs der Königsallee nach der Graf Adolfstrasse und wegen der anderen Platzgestaltung 1893 abgerissen werden musste. Als ich im Sommer 1884 von Elberfeld aus Düsseldorf zum ersten Mal aufsuchte und von der schönen Eingangshalle dieses Bahnhofes aus in die mit prächtigen blühenden Kastanienbäumen gezierte Königsallee hinabsah, da zeigte sich mir die Stadt wirklich im Festtagsgewande, und da hat sie bei dem ersten Weg durch den Hofgarten gleich mein Herz im Sturm erobert.

Die Verbindung zwischen den drei Bahnhöfen vermittelte die gute alte Pferdebahn. Sie war von einer belgischen Gesellschaft gebaut worden, hatte kleine, zweiachsige Wagen, aber eine erste und zweite Klasse. Beide durch eine Schiebethür oder auch nur durch niedrige Seitenwände mit einander verbundene bezw. getrennte Klassen unterschieden sich dadurch, dass in der ersten Klasse die Holzsitze mit Polstern belegt waren. Die erste Klasse befand sich immer im hinteren Theil des Wagens, musste also von den anderen Fahrgästen jedesmal durchschritten werden, falls, wie üblich, am Wagenende eingestiegen wurde. Man konnte sogar Stehplätze erster Klasse haben, denn die vordere Plattform gehörte zur zweiten, die hintere zur ersten Klasse. War die zweite Klasse gefüllt, so mussten weitere Fahrlustige natürlich in die erste Klasse einsteigen. Beim Wenden der Wagen am Endpunkt der Linie trug der Schaffner einfach die Polster in die andere Wagenhälfte und die erste Klasse war fertig. Urgemüthlich! Dass diese natürlich nicht sehr beliebte Einrichtung von allen Neulingen riesig verspottet wurde, liegt auf der Hand; aber sie brachte Geld ein und wurde deshalb erst beseitigt, nachdem die Stadt mit grossen Opfern das Pferdebahnunternehmen angekauft hatte.

Um in die Vororte zu gelangen, standen früher neben den Droschken nur wenige Omnibusse zur Verfügung, die sich aber keines hervorragenden Zuspruchs erfreuten.

Wie anders heute! Elektrische Strassenbahnen nach allen Richtungen der Stadt, nach den Vororten Grafenberg, Rath, Ratingen, nach Benrath, Kaiserswerth, Duisburg und mit 40 km Geschwindigkeit nach Crefeld. Statt der mangelhaft befestigten Strassen Fahrbahnen aus Asphalt oder vom besten Pflaster! In allen Strassen Gasglühlicht und an vielen Stellen elektrische Bogenlampen. Statt der bescheidenen Liegeplätze am Rheinufer ein geräumiger Hafen mit lebhaftem Umschlag, statt der traurigen Abfuhr die Kanalisation! Ein grossartiger Schlachthof, die neue, wirklich riesige Uferstrasse am Rhein entlang, viele andere grosse Strassenzüge, eine grosse Anzahl bemerkenswerther Schulen und öffentlicher Gebäude und ein sehenswerthes Villenviertel.

Früher fuhr der Düsseldorfer, um seine Einkäufe zu besorgen, nach Köln, heut wird das in den seltensten Fällen geschehen, denn mit dem riesigen Aufschwung der Stadt (jetzt über 220 000 Einwohner) in industrieller und gewerblicher Beziehung hat auch die Vervollkommnung der Geschäfträume aller Art und ihre Ausstattung mit den gediegensten Erzeugnissen von Handwerk und Kunst gleichen Schritt gehalten. Das neue Kunstgewerbemuseum, erbaut aus den Ueberschüssen der ersten Ausstellung, ist eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges. Jedoch nicht zu vergessen die Kunstakademie mit ihrer entzückenden Aula — in der allerdings der grossse Kronleuchter meinem Ingeniörherzen nicht zusagt — mit dem lieblichen Blick auf den Rhein und die 1898 errichtete stattliche Brücke!

Geblieben aber sind rheinischer Frohsinn, rheinische Gemüthlichkeit und anregendes Leben in zahllosen Vereinigungen aller Art, von denen als weltbekannt nur der Malkasten mit seinem lauschigen Garten und dem traulichen Dämmerschoppen genannt sei.

Eigenthümlicherweise wurde und wird selbst heute noch der Rhein zur Personenbeförderung in die Nachbarorte kaum benutzt. Mag nun der sehr gekrümmte Lauf dieser vortrefflichen Wasserstrasse und vielleicht die wenig dichte Bebauung hart am Ufer daran Schuld sein, auffallend bleibt doch immer der grosse Unterschied mit anderen Flussstädten, z. B. Köln und besonders Stettin, wo eine ungemein lebhafte Schifffahrtsverbindung mit vielen unterhalb der Handelsstadt belegenen Dörfern und Vergnügungslokalen besteht.

Die nicht mehr zeitgemässen Bahnhöfe und ihre mangelhaften Verbindungen zu verbessern war die königliche Eisenbahndirektion Elberfeld schon lange bemüht, aber erst im Jahre 1885 konnte wegen der äusserst schwierigen Verhältnisse zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Düsseldorf der erste Spatenstich gethan werden. Der Umbau bezweckte gute Zusammenführung aller Linien nach Düsseldorf, möglichste Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr und schienenfreie Kreuzung mit den städtischen Strassen. Näheres über die Umbauten enthält die „Zeitschrift für Bauwesen“, Jahrgang 1894.

Entsprach nun auch der im Jahre 1891 dem Betrieb übergebene Hauptbahnhof allen im Bauprogramm enthaltenen Anforderungen, so stellte sich doch im Laufe der Jahre bei dem stetig wachsenden starken Verkehr der Uebelstand heraus, dass die Abfertigung der Züge oft erschwert wurde durch den Umstand, dass die an den beiden Hauptbahnsteigen liegenden ersten Gleise überschritten werden mussten, wenn man zu den im zweiten Gleis haltenden Zügen gelangen wollte. Gründliche Abhilfe konnte dagegen nur eine Erweiterung der Tunnelanlagen mit Schaffung von Post- und Gepäckbahnsteigen gewähren. Daher bot die jetzt eröffnete Ausstellung mit ihrem zu erwartenden äusserst lebhaften Verkehr erwünschte Gelegenheit, auch diesen Bahnhof so umzubauen, dass ein Ueberschreiten der Gleise nicht mehr nöthig wird, also unter allen Umständen verboten werden kann.

Der Umbau ist jetzt fertig. Gleichzeitig wurde für nöthig erachtet, um die 3 Düsseldorfer Personenbahnhöfe, im Norden Derendorf, im Osten Hauptbahnhof, im Süden Bilk, von dem Massenverkehr zu entlasten, eine zweigleisige Bahn zu bauen, die den Bahnhof Derendorf mit der Ausstellung verbindet. Es besteht die Absicht, auf dieser neuen Linie alle Sonderzüge laufen zu lassen, die aus der näheren und ferneren Umgebung Düsseldorfs mit ermässigten Fahrpreisen zur Ausstellung abgelassen werden. Die Entlastung der Bahnhöfe erfolgt dadurch, dass die Sonderzüge folgende Wege zur Ausstellung nehmen: a) von Neuss mit Durchfahrung der oben genannten 3 Bahnhöfe; b) von Köln und dem bergischen Land (Opladen, Lennep, Solingen, Remscheid) durch Ablenkung aus den Hauptgleisen auf Blockstation Eller über Rangirbahnhof Lierenfeld und Derendorf; c) aus der Richtung Elberfeld und Vohwinkel bezw. Mettmann von Gerresheim auf den Gütergleisen über Derendorf; d) von Duisburg und Speldorf (Kohlenrevier) über Rath und mit einer neuen Verbindung an Grafenberg vorbei gleichfalls über Derendorf. Diese Wege bieten den grossen Vortheil für den Betrieb, dass die Züge, um zum Ausstellungsbahnhof zu gelangen, nirgends zu kehren brauchen; gleichzeitig wird dadurch für Richtung b) und c) der durchfahrende Weg kürzer, während er für a) derselbe bleibt und nur für d) durch Vermeidung des Kehrens länger wird.

Als Form des Ausstellungsbahnhofs konnte von vornherein nur ein Kopfbahnhof in Aussicht genommen werden, denn diese gestattet, dass grosse Menschenmassen kurz hintereinander in vielen Zügen ankommen und noch mehr in kurzer Zeit zurückbefördert werden können. Es sind vier Bahnsteige mit vorläufig 8 Gleisen angelegt worden, aber es ist noch Raum für 3 Gleise vorhanden. Zwei Mittelbahnsteige und der Querbahnsteig haben die stattliche Breite von 12 m, die seitlichen sind schmaler.

Die Karten für die Sonderzüge sollen die Möglichkeit gewähren, Reisenden, die nicht die Absicht haben, mehrere Tage für den Besuch der Ausstellung zu opfern, schnell und billig zur Ausstellung zu fahren. Diese Reisenden können dann den grössten Theil des Tages zur Besichtigung der Ausstellung verwenden und trotzdem spät Abends wieder in ihrer Heimath sein. Erfahrungsgemäss ist das eine grosse Zahl der Ausstellungsbesucher. Diese Wissbegierigen beabsichtigen auch nicht nach kurzer Durchwanderung der Ausstellung noch zur Stadt zu gehen und dort Unterhaltung zu suchen, sie wollen vielmehr bei möglichst wenig Aufwand an Zeit und Geld recht viel in der Ausstellung sehen. Sie fahren eben nur der Ausstellung wegen. Wer daneben noch Geschäfte oder Besuche in der Stadt Düsseldorf zu erledigen gedenkt, der fährt mit Rückfahrkarte zum Hauptbahnhof, Bilk oder Derendorf und bleibt nach Gefallen in der Künstlerstadt. Es ist deshalb auch kaum glaublich, dass man der Eisenbahnverwaltung daraus einen Vorwurf gemacht haben sollte, dass diesen billigen Fahrkarten eben nur für die Fahrt zum und vom Ausstellungsbahnhof (nicht von den anderen Düsseldorfer Bahnhöfen aus) Gültigkeit beigelegt wird. Selbstredend werden neben diesen Sonderfahrten auch aus ferneren Gegenden, z. B. von Berlin, Sonderzüge zum Besuche der Ausstellung gefahren werden, die dann natürlich auf dem Hauptbahnhof enden, weil die Reisenden derartiger Züge ja wohl alle die Absicht hegen werden, länger zu bleiben und vielleicht noch eine Rheinfahrt zu unternehmen.

Ist man nun in Düsseldorf eingetroffen, hat sich erfrischt und gedenkt der Ausstellung seinen Besuch abzustatten, so stehen zur Fahrt dahin 3 elektrische Bahnen zur Verfügung, die aus den verschiedensten Richtungen der Stadt zur Ausstellung fahren und natürlich entsprechende Schilder tragen. Wer aber zu Fuss nach der Ausstellung strebt, dem stehen die schönsten schattigen Wege frei, entweder durch die Alleestrasse oder die Königsallee zum Hofgarten, vorbei an den Denkmälern von Moltke, Bismarck und Kaiser Wilhelm I., Cornelius und dem stimmungsvollen Kriegerdenkmal von Hilgers.

Nur wenige Minuten Wanderung in nordwestlicher Rich-

tung bringen uns vom Kriegerdenkmal zum Haupteingang der Ausstellung. Der zweite Eingang befindet sich unter der Landöffnung der Rheinbrücke, der dritte an der Inselstrasse in unmittelbarer Nähe des Kunstpalastes. Die anderen Eingänge kommen für den Fremden weniger in Betracht, nämlich der zur Maschinenhalle an der Crefelder Strasse für den Norden der Stadt und der an der Kaiserswerther Strasse für die Kleinbahn von Kaiserswerth, endlich der am Staatsbahnhof für die mit der Eisenbahn Eintreffenden.

Was in Düsseldorf geboten werden soll und welche grossartigen Vorführungen von Industrie und Gewerbe den Besuchern das Bild dieser umfangreichen Provinzialausstellung, die fast einer Weltausstellung gleichkommt, entrollen soll, das ist schon eingehend in vielen Fachzeitschriften und in der bis jetzt in 25 Heften vorliegenden „Düsseldorfer Ausstellungszeitung" (amtliches Organ der Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung) geschildert worden; hier soll nur kurz noch des Verkehrsmittels in der Ausstellung gedacht werden.

Bei dem über 2 km in der Länge messenden, sich am grünen Rhein hinziehenden Gelände lag es nahe, auf eine Beförderung der Besucher in der Ausstellung Bedacht zu nehmen. Diese Frage hat deshalb den Verkehrsausschuss in vielen Sitzungen aufs lebhafteste beschäftigt. Die Pariser Ausstellung hatte, abgesehen von der elektrischen Bahn, die aber nur zwei getrennte Theile der Ausstellung verband, und ausser den Dampfschiffen auf der Seine keinerlei Verkehrsmittel, nur Rollstühle. Bekannt ist die elektrische Bahn der Berliner Ausstellung 1896 und die Stufenbahn. Bei dem grossen Platz und den erheblichen Anlagekosten, welche eine Stufenbahn erfordert hätte, wurde der Gedanke nicht weiter verfolgt, und auch die Victor'sche Epicykelbahn konnte trotz aller Anpreisung wegen der Kosten, wegen der schwierigen Raumfrage und wegen des Waldes von Stützen keine Gnade finden. Somit blieb nur eine elektrische Bahn in Geländehöhe übrig. Aber wo und wie? Mir schwebte von Anfang an, wie es nun glücklicherweise dank der Mühewaltung des rührigen Kollegen Ottmann (meines Nachfolgers im Vorsitz des Verkehrsausschusses) erreicht ist, ein Betrieb mit Akkumulatoren vor, und ich beglückwünsche die Ausstellungsleitung zu dieser Lösung. Da nun die zahlreichen Stützen für die Oberleitung fortfallen und nur die vereinzelten Maste für die elektrische Beleuchtung übrig geblieben sind, so wird der Ausblick nach dem Rhein nicht geschmälert und ebenso der Blick auf die Ausstellung vom Rhein her nicht mehr verunziert.

Die Linienführung machte grosse Schwierigkeiten. Ich hätte es gern gesehen, wenn die Rundbahn bis hart an den Haupteingang geführt worden wäre, um gleich dort die Besucher aufzunehmen und zum Hauptgebäude zu fahren. Allerlei zwingende Gründe, die hier aufzuzählen zu weit führen würde, veranlassten, die Schleife der Rundbahn bis über 200 m vom Haupteingang entfernt zu legen. Es mag sein, dass die Menschenmassen sich dort etwas mehr vertheilt haben und somit bei den unvermeidlichen Durchkreuzungen der Hauptwege weniger gefährdet werden. Auch die Frage, ob die Rundbahn vor oder hinter dem Hauptgebäude entlang geführt werden solle, hat uns viel Kopfzerbrechen verursacht. Um die grossen Massen von Besuchern, die voraussichtlich an Feuerwerksabenden und überhaupt an Festtagen in der Nähe des Hauptgebäudes sich stauen werden, in keiner Weise zu gefährden, ist schliesslich die jetzige Lage an der Rückseite gewählt worden.

Die Rundbahn läuft nunmehr, das Gefälle des Geländes benutzend, im Sinne des Uhrzeigers von der Haltestelle Rheinthor an dem Panorama, der Krupphalle und dem Gebäude des Hörder Vereins vorbei zum Rheinufer hinab, Haltestelle Betonwerke, von hier schönster Blick auf den Kunstpalast. Es folgen nun die Gebäude des Bochumer Vereins, der Halle III (photographische Gewerbe, Schule und Unterricht, Papierindustrie), der rheinischen Metallwaarenfabrik, Maschinenfabrik Humboldt, Handwerkerkammer Düsseldorf und die Festhalle mit der ebenso genannten Haltestelle; hart dabei Café zur schönen Aussicht; nun Blick auf die grosse Ausstellungshalle mit der grossartigen Springbrunnenanlage (310 Mundstücke) davor, dann Haltestelle Weinrestaurant, Orientstrasse, Uerdinger Wagenfabrik, Haltestelle Staatsbahnhof, Transportgeräthe, Drahtseilbahn, Haltestelle Nord (hier Marineschauspiele, Fesselballon, Wasserrutschbahn). Die Rundbahn wendet sich nun zum Rückwege vorbei an den Bauten der Georgs-Marienhütte, der vereinigten Wagenfabriken, der Eisenbahnverwaltung und mehrerer Maschinenfabriken zur Haltestelle Alpenpanorama. Dicht davor streift die Rundbahn die Halle für Gesundheits- und Wohlfahrtseinrichtungen, Bau- und Ingeniörwesen. An der Rückseite des Hauptausstellungsgebäudes liegt nun die dafür bestimmte Haltestelle, dann gehts vorbei am Verein für bergbauliche Interessen, der Gasmotorenfabrik Deutz und der Gutenhoffnungshütte zur Haltestelle Maschinenhalle, einem der Glanzpunkte der Ausstellung. Die Bahn liegt nun hart neben dem Hauptwege, gewährt einen zweiten Blick auf den Kunstpalast, kommt zum ebenso getauften Haltepunkt und hat kurz dahinter den Ausgangspunkt erreicht.

Neben der besseren Ausnutzung des Geländes war für die Linienführung der Rundbahn der Gedanke leitend, den naturgemäss zur Haupthalle strebenden Besuchern solle auf der Fahrt sowohl ein Ueberblick über die ganze Ausstellung, als ein Ausblick auf den Rhein gewährt werden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt an allen Haltestellen durch selbstthätige Fahrkartenverkäufer, das beste Mittel zur schnellen Abwickelung des Verkehres und zur Vorbeugung von Unterschleifen. Beträgt auch der Fahrpreis 20 ₰, so wird hierdurch sicher niemand von der Benutzung abgeschreckt werden, denn bequemer kann man sich keinen Ueberblick über die ganze Ausstellung verschaffen als vermittelst der Rundbahn.

In sehr geschickter Weise ist die mit Vollspur versehene Rundbahn zur Heranschaffung der Baustoffe benutzt worden, eine der wichtigsten Fragen für jede Ausstellung, weil wohl überall befestigte Wege zunächst fehlen werden, indem nämlich möglichst frühzeitig eine Verbindung mit dem Hafenbahnhof hergestellt und die für die Baugleise nöthigen Schienen, soweit irgend möglich, gleich in die endgültige Lage der Rundbahn verlegt wurden. Dass ausserdem noch ein grosses Gleisenetz für die zahlreichen Bauten (168 Gebäude im Gesammtwerth von 10—12 000 000 ℳ und mit 180 000 qm bebauter Fläche) nöthig war, liegt auf der Hand. Ein bedeutender Theil dieser Arbeitsgleise bleibt sogar während der Ausstellungszeit liegen, soweit wie möglich mit Gartenkies oder Rasen bedeckt, um die Gelegenheit zu haben, während der Nacht mit Eisenbahnwagen zur Auswechselung von Maschinentheilen u. dergl. überall hin zu kommen und insbesondere zur Versorgung der Ausstellung mit Lebensmitteln, Getränken und Kohlen. Es sollen nämlich so viele Maschinen im Betriebe vorgeführt werden, wie bisher noch auf keiner Ausstellung. Zum elektrischen Antrieb dieser Maschinen und für die elektrische Beleuchtung, 4 000 Glühlampen und 1 000 Bogenlampen umfassend, sowie für die Pumpen zum Betriebe der Springbrunnen usw. sind 24 Dampfmaschinen, eine Dampfturbine, eine Elektro-Rotations-Verbund-Dampfmaschine und zwei Gasmotoren aufgestellt, welche zusammen 12 645 PS darstellen. Den Dampf erzeugen 16 Dampfkessel mit 3 550 qm Heizfläche.

Zum Schluss empfehle ich den Besuch der Ausstellung allen Fachgenossen und wünsche dem grossartigen, gediegenen Unternehmen, dem ja die kaiserliche Gnadensonne durch Entsendung des erhabenen Protektors, Sr. kaiserl. und königl. Hoheit des Kronprinzen, zur Eröffnung so sichtbar leuchtet, guten Erfolg und recht viele schöne Sommertage, damit sich zahllose Besucher nicht nur an den Erzeugnissen von Industrie, Gewerbe und Kunst erbauen, sondern auch erfreuen können an den geplanten Festlichkeiten und an dem wunderbaren Anblick, den das Gesammtbild der Ausstellung von der Rheinbrücke aus bieten wird. Glück auf! Platt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vorschriften für den Blockdienst.** In einem Erlass an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Auffassung einverstanden erklärt, dass nach § 19 (2) der Vorschriften für den Blockdienst der schriftliche Befehl zum Ueberfahren des Haltsignales an einem Blockmaste stets von dem diesen Mast bedienenden Blockwärter ertheilt werden muss. Die schriftliche Benachrichtigung, die nach § 19 (5) der genannten Vorschriften bei Blockstörungen dem Zug- und Lokomotivführer eines jeden die gestörte Strecke befahrenden Zuges von dem Stationsbeamten auszuhändigen ist, soll das Zugpersonal nur darauf aufmerksam machen, dass auf der von ihm zu befahrenden Strecke an irgend einer Stelle eine Blockstörung besteht, und darf niemals die Aufforderung an den Lokomotivführer enthalten, ein von der Station nicht bedientes Signal auf der freien Strecke in Haltstellung zu überfahren.

— **Verstärkte Zugstangenmuffen.** In einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse spricht sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dahin aus, dass

nach den ihm zugegangenen Berichten der Eisenbahndirektionen sowohl mit den von der rheinischen Metallwaaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf-Derendorf bezogenen nahtlosen Zugstangenmuffen, als auch mit den von dem Röhren- und Eisenwalzwerk in Düsseldorf-Oberbilk gefertigten Muffen mit ovalem Querschnitt günstige Erfahrungen gewonnen worden sind. Die verstärkten Zugstangenmuffen sind, wie der Minister anordnet, daher künftig allgemein zu verwenden, sofern nicht die Bauart des Untergestelles die Beibehaltung der älteren Ausführungsformen bedingt. Um indessen die häufigen Brüche der selbstgefertigten geschweissten oder aus Rundeisen hergestellten Muffen zu vermindern, sollen fortan diese Ersatzstücke von geeigneten Fabriken bezogen und nur noch ungeschweisste Muffen aus bestem Flussstahl verwendet werden.

— **Bezirkseisenbahnrath Frankfurt a/M.** Am 22. d. Mts. findet die 51. Sitzung der 7. Wahlperiode des Bezirkseisenbahnraths für die Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M., Cassel und Mainz in Frankfurt a/M. mit nachfolgender Tagesordnung statt. I. Geschäftliche Mittheilungen. II. Neue Anträge: 1. Vorlage der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.: Empfiehlt es sich, für Manilahanf Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach Köln und Mannheim, erforderlichenfalls auch Landsberg a/W. und Breslau und vielleicht nach weiteren Stationen einzuführen, die für Bremen-Köln mit 1 *M.* für 100 kg gleich dem Satze London-Köln, und für Bremen-Mannheim und etwa Landsberg a/W. und Breslau zum Spezialtarif III, für Hamburg nach Bremer Einheiten und für etwaige weitere Empfangsstationen je nach der Entfernung in ähnlicher Weise gebildet sind? 2. Antrag des Generalsekretärs Dr. Moss in Halle a/S., Ingeniörs Macco in Siegen und Bergwerkbesitzers Freiherrn Waitz v. Eschen in Cassel, betreffend baldmöglichste Aufhebung des durch Bekanntmachung vom 7. September 1900 (siehe „Reichsanzeiger“ Nr. 213 vom 7. September 1900) eingeführten Rohstofftarifs, gültig von den Seehäfen und binnenländischen Wasserumschlagsstationen für ausländische Brennmaterialien, spätestens aber zu dem in der obenerwähnten Bekanntmachung angegebenen Endtermin, d. i. am 30. September d. J. 3. Antrag des Rechtsanwalts Dr. Haeuser in Höchst a/M., betreffend Aufnahme von Natronlauge, Chlorcalciumlauge und Chromlauge in das Verzeichniss der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Flüssigkeiten. 4. Antrag des Rittergutsbezitzers Maertens in Sieberhausen bei Warburg, betreffend Ablassung des Zuges Nr. 481, Nachmittags 4 Uhr 55 Minuten ab Arolsen, statt von Arolsen schon von Corbach und Weiterführung dieses Zuges über Volkmarsen-Wolfhagen nach Cassel. 5. Antrag des Kaufmanns Fertsch in Friedberg und Kommerzienraths F. C. B. Koch in Giessen, betreffend Einlegung eines beschleunigten Personenzuges auf der Strecke Frankfurt a/M.-Giessen etwa 7 Uhr Abends ab Frankfurt a/M. 6. Fahrplanänderungen im Sommer 1902 und Winter 1902/03.

— **Zweitheilige Rückfahrkarten.** Wie die Eisenbahndirektion Altona mittheilt, werden demnächst u. a. von Hamburg und Altona aus für verschiedene Verkehrsbeziehungen zweitheilige Rückfahrkarten ausgegeben, die aus je einem Abschnitt für die Hin- und Rückfahrt bestehen. Für die Hinfahrt haben die neuen Karten nur dann Gültigkeit, wenn beide Abschnitte zusammen hängen. Den Reisenden ist deshalb die sorgfältige Behandlung der Karten zu empfehlen. Die Einprägung des Datumstempels erfolgt lediglich auf dem Abschnitt für die Rückfahrt. Bei Beendigung der Hinfahrt wird der für diese bestimmte Abschnitt vom Bahnsteigschaffner von der Karte losgetrennt und abgenommen, so dass der Reisende für die Rückfahrt nur im Besitze des für sie bestimmten Abschnitts verbleibt.

— **Ueber Wagenmangel im Eisenbahndirektionsbezirk Altona** hat sich die Kaufmannschaft in Altona und Hamburg wiederholt lebhaft beklagt. Ein Mitglied der Eisenbahndirektion zu Altona hat sich nun dem „Berl. Akt.“ zufolge über diese Angelegenheit wie folgt geäussert: „In den Monaten September-November 1901 seien im Direktionsbezirk Altona rechtzeitig gestellt worden: 151 507 gedeckte und 48 129 offene Wagen; nicht pünktlich seien gestellt worden: 1 379 gedeckte und 807 offene Wagen. Vergleiche man mit diesen Ziffern die Zahl der als überständig aufgeführten Wagen, so ergebe sich, dass die Eisenbahndirektion zweifellos in der Lage gewesen wäre, alle Bedürfnisse glatt zu befriedigen, wenn die Verlader und Empfänger die Ladefristen pünktlich innegehalten und nicht die Rückgabe von 8 474 gedeckten und 11 051 offenen Wagen zum Theil tagelang verzögert hätten. In Wahrheit seien es die Verkehrstreibenden gewesen, die sich durch zahlreiche Säumnisse gegenseitig in der Benutzung der Güterwagen gehindert hätten. Was die Wünsche auf Vermehrung des Wagenparks anlange, so seien im März allein auf den mittleren und nördlichen Strecken des Direktionsbezirks nicht weniger als 1 535 leere offene Wagen unbenutzt aufgestellt gewesen. Die Eisenbahn wisse thatsächlich in vielen Monaten des Jahres nicht, was sie mit den leeren Wagen anfangen solle.“

— **Ueber die elektrische Beleuchtung einiger D-Züge bei den preussischen Staatsbahnen** hielt in der am 22. April d. J. abgehaltenen Versammlung der Vereins Deutscher Maschineningeniöre der Vorsitzende, Geheimer Oberbaurath W i c h e r t, einen höchst interessanten und eingehenden Vortrag. Die Eisenbahnverwaltungen, so führte er aus, schwärmen weder für das Gas, noch für die Elektrizität; sie nehmen das Gute da, wo sie es zu einem angemessenen Preise erhalten. Da die elektrische Zugbeleuchtung zweifellos mancherlei Vorzüge besitzt, so hat auch die preussische Staatsbahnverwaltung sich mit ihr eingehend beschäftigt und ein System ausgearbeitet, nach welchem bereits mehrere D-Züge mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet sind.

Für die elektrische Beleuchtung der Fahrzeuge eines Personenzuges bieten sich, soweit die Erzeugung der elektrischen Kraft in Frage kommt, zwei Möglichkeiten: entweder wird die Kraft in j e d e m Fahrzeuge erzeugt und in ihm aufgespeichert oder es wird für den ganzen Zug die elektrische Kraft nur an einer einzigen Stelle erzeugt und durch Kabel den einzelnen Fahrzeugen zugeführt. Man kann diese beiden Arten kurz als E i n z e l w a g e n b e l e u c h t u n g und als G e s a m m t z u g b e l e u c h t u n g bezeichnen. Vom Standpunkte des Betriebstechnikers aus ist die Einzelwagenbeleuchtung das beste, denn bei ihr ist jeder Wagen ohne Vorbereitung zu jeder Zeit und auf beliebige Dauer für die Beleuchtung bereit. Die Einrichtungen zur Beleuchtung bestehen hier aus der von einer Wagenachse angetriebenen Dynamomaschine, einer kleinen Hilfsbatterie und aus einem Regulirapparat, durch den die Unregelmässigkeiten der Stromerzeugung, hervorgerufen durch den Wechsel der Geschwindigkeit und die Richtung des Zuges, ausgeglichen werden sollen. Eine andere Art der Einzelwagenbeleuchtung ist die mittelst grosser Batterien, die von Zeit zu Zeit aufgeladen werden, sei es, dass dabei die Batterien im Zuge belassen oder herausgenommen werden. In beiden Fällen wird die erforderliche elektrische Kraft in besonderen Kraftwerken erzeugt. Diese Einrichtung entspricht ihrem Wesen nach unserer Gasbeleuchtung, bei der ebenfalls der Gasvorrath von Zeit zu Zeit ergänzt wird; sie arbeitet durchaus zufriedenstellend und hat den Vorzug, dass die Zugkraft der Lokomotive nicht beansprucht wird. Als Nachtheile sind anzuführen, dass die Grösse der Batterien mit der erstrebten grösseren Lichtfülle und längeren Brenndauer sehr bedeutend wird, dass die Kosten damit stark wachsen und dass die Ladung der Batterien mit sehr erheblichen betriebstechnischen Schwierigkeiten verbunden ist. Bei der Gesammtzugbeleuchtung ist nur eine einzige Dynamomaschine nothwendig; auch könnte man mit einer einzigen Batterie auskommen, wenn der Zug stets geschlossen bleibt. Anderenfalls wird man in jedem Wagen eine kleine Batterie unterbringen, da hierdurch der Wagen für eine bestimmte Dauer einen von der Dynamo unabhängigen Beleuchtungsvorrath enthält.

Auf Grund der Erwägungen, die im Schoosse der preussischen Staatsbahnverwaltung gepflogen wurden, entschloss man sich zur Ausführung einer Gesammtzugbeleuchtung unter Verwendung einer Dampfdynamo auf der Lokomotive und von Batterien in jedem Wagen, in der Hoffnung, dass es bei einer solchen Anordnung am leichtesten gelingen werde, die Kosten für Beschaffung, Unterhaltung und Bedienung thunlichst herabzudrücken, vor allem aber den Anforderungen des Betriebsdienstes in Bezug auf Einfachheit und Zuverlässigkeit am besten zu entsprechen. Für die ersten Versuche sind die auf der Strecke Berlin-Stralsund-Sassnitz verkehrenden sogenannten Schwedenzüge, die D-Züge Nr. 17 und 18, ausgerüstet worden und befinden sich seit einigen Wochen im Betriebe. Weitere Ausrüstungen von Zügen mit elektrischem Licht befinden sich in Arbeit. Für die Allgemeinbeleuchtung empfiehlt sich die Anbringung von Deckenlampen, wodurch eine sehr gleichmässige Beleuchtung erzielt wird. Ausserdem sind in den Abtheilen I. und II. Klasse noch vier Leselampen, je zwei auf jeder Seite, angeordnet, die von den Reisenden nach eigenem Belieben ein- und ausgeschaltet werden können.

Der Vortragende erläuterte an der Hand von Zeichnungen und Modellen die gesammte Einrichtung der elektrisch beleuchteten D-Wagen. An der Herstellung der bis ins kleinste tadellos durchgeführten Konstruktion sind betheiligt der Regierungs- und Baurath Wittfeld vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, die Hagener Akkumulatorenwerke, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin und der „Humboldt“ in Kalk bei Köln.

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901 betrugen die Einnahmen 4 672 474 *M.* (gegen 4 757 148 *M.* i. V.), die Ausgaben 1 507 043 *M.* (1 576 661 *M.*) und der Ueberschuss unter Mitrechnung des Vortrages aus 1900 von 227 093 *M.* 3 392 523 *M.* (3 180 487 *M.*). Hiervon fliessen 347 357 *M.* (503 293 *M.*) dem Erneuerungsfonds I zu, so dass sich ein reiner Ueberschuss von 3 045 166 *M.* (2 677 194 *M.*) ergibt, der wie folgt verwandt werden soll: Zum Reservefonds II 140 904

Mark (128 259 ℳ), Eisenbahnsteuer 249 375 ℳ (225 000 ℳ), Gewinnantheil an den Aufsichtsrath 67 500 ℳ (56 842 ℳ), 8,5 % Dividende auf 24 000 000 ℳ Stammaktien = 2 040 000 ℳ (wie im Vorjahre), 6⅜ % auf 6 000 000 ℳ junge Stammaktien = 382 500 ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 164 888 ℳ (227 093 ℳ). — Insgesammt wurden 1 132 751 Personen (1 121 208) und 2 604 104 t Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert. Sämmtliche Wagen haben 151 987 476 (136 095 262) Achskm zurückgelegt. Von diesen Achskilometern sind auf eigener Bahn 15 038 392 und auf fremden Bahnen und Neubaustrecken 136 949 084 zurückgelegt. Am Jahresschlusse 1901 waren 25 Lokomotiven mit Tendern vorhanden und 3 879 verschiedene Wagen mit 7 832 Achsen. Die Betriebslänge beträgt wie im Vorjahre 96,716 km; im ganzen sind 181,038 km Gleis vorhanden. Verausgabt sind zur Herstellung der Gesammtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1901: 31 790 088 Mark (31 704 056 ℳ).

— **Herstellung von Badeanstalten.** Aus Anlass einer Erinnerung der preussischen Ober-Rechnungskammer, betreffend die Herstellung einer Badeeinrichtung für das Beamten- und Arbeiterpersonal auf einem Bahnhof, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten seine Genehmigung zu der betreffenden Anlage sowie zu den in einer ihm vorgelegten Nachweisung sonst noch aufgeführten gleichen Anlagen nachträglich ertheilt und zugleich die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, in Zukunft derartige Anlagen ohne besondere Genehmigung des Ministers herzustellen, sofern die Anlagekosten den Betrag von 2 000 ℳ nicht erreichen und besondere Betriebskosten nicht entstehen oder diese aus den für die Benutzung der Anstalten aufkommenden Einnahmen Deckung finden.

— **Abfertigung von Reisegepäck.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat kürzlich über die Abfertigung von Reisegepäck an eine Betriebsdirektion folgende bemerkenswerthe Verfügung erlassen: „Die Abfertigung von Gepäck, das nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges am Gepäckschalter aufgeliefert ist, kann gemäss § 32 der Verkehrsordnung nicht beansprucht werden. Diese Bestimmung sagt jedoch nur, dass der Reisende, der sein Gepäck nicht mindestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges aufliefert, keinen Anspruch auf Abschluss eines Beförderungsvertrages gegen die Eisenbahn hat; sie sagt aber nicht, dass die Eisenbahn, wenn sie trotz dieser Bestimmung vorbehaltlos auch ein nicht mindestens 15 Minuten vor Zugabgang aufgegebenes Gepäck annimmt und abfertigt, das Gut nicht mehr mit dem betreffenden Zuge mitzunehmen verpflichtet ist. Der Eisenbahn steht daher nur die Wahl zu, entweder das nicht innerhalb der vorgesehenen Frist aufgegebene Gepäck ganz zurückzuweisen oder es nur unter der ausdrücklichen Bedingung zur Beförderung anzunehmen, dass die Mitgabe mit dem betreffenden Zuge bei der Kürze der Zeit noch möglich ist. Macht sie aber von diesem Rechte keinen Gebrauch und nimmt das Gepäck trotz der Kürze der zur Verladung zur Verfügung stehenden Zeit gleichwohl noch bedingungslos zur Beförderung an, so hat sie die Folgen, die aus dem etwaigen Zurückbleiben des Gutes entstehen, selbst zu tragen."

— **Wohlfahrtseinrichtungen bei den badischen Staatseisenbahnen.** Im Jahre 1899 hat die badische Staatseisenbahnverwaltung in dem grossen, fern von der Stadt gelegenen Centralgüterbahnhof Mannheim auf Wunsch des Personals eine Dienstkantine eingerichtet, welche von den Beamten und Arbeitern der Güterverwaltung Mannheim zugleich mit einem von ihnen mit Genehmigung der Generaldirektion schon vor Jahren daselbst begonnenen Waarenvertheilungsgeschäft unter eigener Leitung und eigenem Risiko geschäftsmässig betrieben wird. Eine Miethe für die Räume wird nicht erhoben; die Betriebskosten werden aus den Geschäftsüberschüssen gedeckt. Beide Betriebe unterstehen einer gemeinschaftlichen Kommission von Beamten und Arbeitern, die ihre Aemter als Ehrenämter versehen. Die eigentlichen Geschäfte besorgen ein Betriebsleiter, ein Kantinenwirth und die erforderlichen Hilfsarbeiter (bisherige Eisenbahnbedienstete) gegen volle Vergütung. Während die Dienstkantine dem Eisenbahnpersonal es ermöglicht, in den Vesperpausen ohne Zeitverlust bequem und billig Speisen, Getränke und andere Genussmittel — Bier (offen und in Flaschen), Kaffee, Sodawasser, Limonade, Wurst, Backwaaren, Käse, marinirte Fische, Gurken, Cigarren, Kautabak — sich zu beschaffen, bietet das Waarenvertheilungsgeschäft den im Centralgüterbahnhof auf der sogen. Kolonie der Neckarspitze sehr zahlreich in Dienstwohnungen untergebrachten Beamten- und Arbeiterfamilien Gelegenheit, sämmtliche Arten von Kolonialwaaren (auch Flaschenweine) zum Selbstkostenpreise, also wesentlich billiger, als in den öffentlichen Geschäften, zu beziehen. Auch die in den Dienstwohnungen im Personenbahnhof und die in der Stadt wohnenden Eisenbahnerfamilien machen von der billigen Bezugsquelle den ausgiebigsten Gebrauch. Zur Bereitung von Kaffee, Sodawasser und Limonade sind eigene Maschinen vorhanden. Im Jahre 1901 betrug der Gesammtumsatz in der Kantine 72 000 ℳ und im Waarenvertheilungsgeschäft 121 000 ℳ. Der Kaffee, ½ l mit Milch und Zucker zu 5 ₰ und ohne Milch zu 4 ₰, wird etwas unter dem Selbstkostenpreise abgegeben, um den Bierverbrauch einzuschränken.

Eine gleiche Dienstkantine hat die badische Staatseisenbahnverwaltung im Juni 1901 auch in dem sehr ausgedehnten und ausserhalb der Stadt gelegenen Rangirbahnhof Karlsruhe eingerichtet, deren Betrieb ebenfalls wie in Mannheim von den Beamten und Arbeitern übernommen wurde. Sie befindet sich im westlichen Theile des Bahnhofs. Da der Bahnhof sehr lang ist, so wurde vom 1. Januar d. J. ab auch die im östlichen Theil gelegene bisherige Bahnhofswirthschaft, nachdem dem Wirthe gekündigt worden war, dem Personal zur Errichtung einer zweiten Kantine überlassen. Letztere befindet sich im I. Stock des Gebäudes, der von der Verwaltung miethsfrei zur Verfügung gestellt wurde, während im II. Stock der Kantinenwirth gegen Miethzins wohnt. Zwei im II. Stock noch übrig gebliebene Zimmer wurden als Lesezimmer für das Personal eingerichtet. In dieser Kantine werden auch warme Speisen zum Selbstkostenpreise verabfolgt, damit das Nachts im Rangirbahnhof ankommende und dort übernachtende auswärtige Zugpersonal sich zur Einnahme einer Mahlzeit nicht mehr in die Stadt hinein zu begeben braucht. Beide Kantinen erfreuen sich einer starken Benutzung.

In der Eisenbahnhauptwerkstätte in Karlsruhe hat die Verwaltung im letzten Jahre einen Kaffeeapparat aufgestellt und lässt an heissen Sommertagen, um die am Feuer beschäftigten Arbeiter vom übermässigen Genuss von Bier und Wasser zur Stillung des Durstes abzuhalten, gleich wie in grösseren privaten Fabriken an die Schmiedearbeiter Kaffee unentgeltlich verabfolgen.

Da sich der im Jahre 1899 für die auf Station Mannheim im Betriebsdienst beschäftigten Arbeiter der badischen Staatsbahnverwaltung errichtete Arbeiterausschuss gut bewährt hat, hat diese Verwaltung vor kurzem nun auch für die auf den übrigen grossen Stationen des Landes im Betriebsdienst beschäftigten Arbeiter, und zwar in Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel und Konstanz, Arbeiterausschüsse errichtet. Durch diese wird die Möglichkeit geschaffen, die vorgesetzte Dienstbehörde über die Wünsche und Anliegen der Arbeiter durch die von diesen selbst gewählten Vertrauensmänner unmittelbar zu unterrichten und im Wege geordneter Verhandlungen eine Verständigung über alle die Arbeiter betreffenden dienstlichen Angelegenheiten allgemeinerer Art herbeizuführen. Verhandlungen der Arbeiterausschüsse finden je nach Bedürfniss, mindestens aber einmal in jedem Jahre statt. Für die Arbeiter aller Betriebswerkstätten bestehen schon seit vielen Jahren solche Arbeiterausschüsse.

— **Die Beförderung von Auswanderern durch Deutschland.** Nach einem im „Handelsmuseum" mitgetheilten Bericht des österreichischen Generalkonsulats in Hamburg sind, da die Rückbeförderung von Auswanderern, deren Landung in Nordamerika wegen Mittellosigkeit oder Mangel an Arbeit nicht zugelassen wird, auf Kosten der betreffenden Schifffahrtsunternehmungen in letzter Zeit stark überhand genommen hat, mit Zustimmung des Regierungspräsidenten zu Oppeln zwischen der Eisenbahndirektion Kattowitz und den Direktionen des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikalinie neue Bestimmungen für die Beförderung ausländischer Auswanderer vereinbart worden, um auch der widerrechtlichen Aneignung von Erkennungsmarken und Gesellschaftsfahrkarten wirksam begegnen zu können. Nach diesen Bestimmungen werden fortan die aus Russland kommenden Auswanderer vom Eintritt in das preussische Staatsgebiet unbedingt ausgeschlossen, wenn sie nicht im Besitze a) eines ordnungsmässigen Passes, b) einer Kajütenfahrkarte nach Amerika und c) von Baarmitteln sind, die bei gesunden und nicht gebrechlichen Personen im Alter von mehr als 10 Jahren mindestens 400 ℳ und bei jüngeren Personen mindestens 100 ℳ betragen müssen. Von dem Nachweise des Besitzes ausreichender Baarmittel sind nur diejenigen russischen Auswanderer befreit, welche die Kajütenfahrkarte einer deutschen Rhederei zur Ueberfahrt nach Amerika und direkte Eisenbahnfahrkarten nach dem Einschiffungshafen vorweisen können. Der Besitz der Kajütenfahrkarte einer ausländischen Rhederei genügt nicht mehr zum Ersatze des Vermögensnachweises. Aus oder durch Oesterreich-Ungarn kommende Auswanderer sollen von der Zulassung nach Preussen ausgeschlossen sein, wenn sie nicht besitzen a) die oben näher bezeichneten Baarmittelsummen oder b) Schifffahrtkarten einer deutschen Rhederei zur Ueberfahrt nach Amerika und Eisenbahnfahrkarten nach dem Einschiffungshafen oder c) Eisenbahnfahrkarten nach dem Einschiffungshafen und eine Legitimationskarte des Norddeutschen Lloyds oder der Hamburg-Amerikalinie über ihre erfolgte Eintragung in eine der für die beiden Gesellschaften in Myslowitz und Ratibor geführten Beförderungslisten.

— **Der Verband der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsbediensteten** hat seinen zweiten Rechenschaftsbericht ausgegeben. Am 1. Januar d. J. betrug die Mitgliederzahl 6716. Der Bericht erwähnt den im Jahre 1900 vollzogenen Ministerwechsel und hebt hervor, dass ebenso wie der in den Ruhestand getretene Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht auch der jetzige Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Verkehrsanstalten Freiherr v. Soden überall, wo es angängig und möglich war, gezeigt habe, dass er ein fürsorglicher Vater seiner Bediensteten sei und stets ein warmes Herz für ihre berechtigten und erfüllbaren Bitten habe. Ihren Dank dafür wollen die Bediensteten durch treue Pflichterfüllung und Hingebung an den Beruf, durch Pflege eines guten patriotischen Geistes bethätigen. Der Verband will, wie im Bericht betont ist, eine politisch neutrale Haltung, wie sie ihm die Satzungen vorzeichnen, einnehmen, und er hat bei der Generalversammlung im Mai 1901 in die Satzungen, in denen den Mitgliedern Treue zu König und Vaterland zur Pflicht gemacht wird, den Zusatz aufzunehmen beschlossen, dass sozialdemokratische Tendenzen und Bestrebungen aus dem Verbande ausgeschlossen seien. Zu der Frage einer Eisenbahnbetriebs- oder Finanzgemeinschaft mit Preussen will der Verband, obwohl sich nicht leugnen lasse, dass diese Frage ein ganz wesentliches Interesse auch für die Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter habe, keine Stellung nehmen; er habe bei jeder Gelegenheit betont, dass die Bediensteten zu den Leitern des württembergischen Verkehrswesens das Vertrauen haben, dass sie auch in dieser schwierigen und wichtigen Frage nicht nur für das Land überhaupt, sondern auch für die Angestellten im besonderen das richtige finden werden. Der Bericht glaubt mit Genugthuung feststellen zu dürfen, dass das Bestehen des Verbandes im ganzen Lande dazu geführt habe, dass sich das Ansehen des Standes der Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter merklich und fühlbar gehoben habe. Dieses Ergebniss wird als hocherfreulich bezeichnet. Der Pflicht, die Ziele und Zwecke, die sich der Verband vorgesteckt habe, und auf deren Erreichung er hinarbeite, nicht in stetigem Kampf mit den vorgesetzten Behörden, sondern im Einvernehmen mit ihnen anzustreben, sei sich der Verband stets bewusst gewesen mit dem Erfolg, dass das gute Einvernehmen keine Trübung erfahren habe. Eine wesentliche Vorbedingung hierzu sei das grosse Wohlwollen gewesen, das von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen dem Verband erwiesen wurde, und in besonderem Maasse die persönlichen Sympathien, die der Präsident der Generaldirektion, Staatsrath v. Balz, für den Verband von Anfang an gehegt und bis auf den heutigen Tag ihm erhalten habe. Die allgemeine Gehaltsaufbesserung habe alles in allem die Gehälter der Unterbeamten so gestaltet, dass sie einen Vergleich mit denen in anderen deutschen Bundesstaaten wohl aushalten können. Der Bericht erwähnt, es wäre eine grosse Reihe von Verbesserungen dienstlicher Natur namhaft zu machen; er führt an die Beschaffung billigerer Brennmaterialien durch Vermittelung der Generaldirektion, die von Sr. Majestät dem König dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, ertheilte Ermächtigung, den Angehörigen der Verkehrsanstalten an den im Gebiet dieser Verwaltung erwachsenden Ersatzschuldigkeiten Nachlässe bis zum Betrage von 500 ℳ. einschliesslich zu gewähren, die Erhöhung der Kassenleistungen für die Mitglieder der Zuschusskasse zur Invalidenversicherung für Angehörige der württembergischen Verkehrsanstalten, ermöglicht durch die Zuweisung weiterer ausserordentlicher Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln, ferner die Einrichtung, wonach den Arbeitern, die mindestens 10 Jahre im unmittelbaren Dienst der Eisenbahnverwaltung ständig beschäftigt sind, unter Belassung des Tagelohns bis zu fünf Tagen Urlaub im Jahre gewährt werden könne, woneben es bei den Arbeitern mit einer Beschäftigungszeit von unter 10 und mehr als 3 Jahren bei der seitherigen Urlaubsgrenze von drei Tagen verbleibt. Endlich werden erwähnt weitere Vergünstigungen bezüglich der Dienstkleider, die planmässige Fortsetzung des Baues von Dienst- und Miethwohnungen durch die Verwaltung usw. Der Verband hat eine besondere Sterbekasse, eine ausserordentliche Unterstützungskasse, eine Rechtsschutzkasse. Das Verbandsorgan, der „Schwäbische Eisenbahner", erscheint in grossem achtseitigen Format zweimal monatlich. Die Verbandsbibliothek besteht aus 414 Bänden.

Oesterreich.

— **Wechselsperren.** Zur Erhöhung der Sicherheit des Zugverkehres auf den österreichischen Staatsbahnen hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass gewisse, von den verkehrenden Zügen gegen die Spitze befahrene Wechsel, sofern sie nicht in Sicherungsanlagen einbezogen sind, baldmöglichst mit Wechselsperren zu versehen sind. Solche Sperrvorrichtungen sind in erster Linie an allen jenen Wechseln anzubringen, welche von den Zügen mit grosser Geschwindigkeit befahren werden, ferner bei solchen von Hauptgleisen in Nebengleise abzweigenden Wechseln, bei denen kein eigener Wächter aufgestellt ist und welche beim Zugverkehre nicht oder nur selten umgestellt werden müssen, oder welche aus dem Hauptgleise unmittelbar ins Magazinstutzgleis oder andere nicht freigehaltene oder unfahrbare Gleise einmünden. Für Wechsel, welche von den verkehrenden Zügen gegen die Spitze befahren werden, dürfen nur mit Kontrolschlössern versehene Wechselsperren verwendet werden, welche bestimmten Bedingungen entsprechen müssen. Nur zur vorübergehenden Sperrung von central gestellten Wechseln bei plötzlich eintretenden Gebrechen oder nach dem Aufschneiden der Wechsel ist die Anwendung von Sperren ohne Kontrolschloss zulässig, jedoch müssen diese so beschaffen sein, dass hierdurch das Anschliessen der Wechselzunge an die Stockschiene sicher bewerkstelligt wird.

— **Die Prioritätenfrage der Südbahn.** Die Eingabe, welche vor kurzem der Prioritätenkurator der Südbahn dem Handelsgericht überreicht hat, enthält eine kurze Darstellung über die im Umlaufe befindlichen Prioritäten der Südbahn und schliesst mit den Anträgen, die der Kurator wegen Einberufung einer Versammlung der Besitzer der Prioritäten stellt. Wie der Kurator mittheilt, waren im Geschäftsjahre 1900 von dreiprozentigen Obligationen 3 825 107 Stück im Betrage von 1 821 244 494 Kr., an fünfprozentigen Obligationen 235 791 Stück mit 112 266 940 Kr., von den vierprozentigen auf Mark lautenden Obligationen 57 982 Stück mit 45 544 106 Kr., endlich von den vierprozentigen Prioritätsobligationen vom Jahre 1900: 99 428 Stück mit 47 340 557 Kr. im Umlaufe. In der Eingabe wird mitgetheilt, dass die Vorschläge der Südbahn, soweit sie dem Prioritätenkurator bisher im allgemeinen bekannt geworden seien, die Aufstellung eines neuen Tilgungsplanes für alle Serien der dreiprozentigen Obligationen und das Recht des zeitweiligen freiwilligen Rückkaufes statt der Einlösung im Verloosungswege zum Gegenstande haben, also von der weittragendsten Bedeutung für die Prioritätenbesitzer seien. Es handle sich nicht nur um die Rechte, sondern auch um die Interessen der Besitzer von Prioritäten, worüber sich diese auszusprechen haben. Demnach erscheine die Einberufung einer Versammlung zum Zwecke der Einvernehmung der Prioritätenbesitzer und der Wahl von Vertrauensmännern unbedingt geboten. Da sich jedoch die Vorschläge nur auf die dreiprozentigen Prioritäten beziehen, scheine es dem Kurator, um den Berathungen der Vertrauensmänner nicht vorzugreifen, entsprechend, zunächst nur die Besitzer der dreiprozentigen Prioritäten einzuberufen, wobei er sich jedoch ausdrücklich vorbehalte, je nach den Ergebnissen der Berathung mit den Vertrauensmännern oder, wenn sich sonst aus irgend einem Anlasse die Nothwendigkeit hierzu ergeben sollte, auch die Einberufung der Besitzer der fünf- und vierprozentigen Prioritäten beziehungsweise die Bestellung von besonderen gemeinsamen Kuratoren für jede dieser Gattungen von Prioritäten zu beantragen. Ein Nachtheil könne hieraus den Besitzern der vier- oder fünfprozentigen Prioritäten ebenso wenig erwachsen, wie den Inhabern der dreiprozentigen Obligationen. In der Versammlung werde der Kurator noch keine Anträge stellen, sondern nur Bericht erstatten und die Ansichten, Wünsche und Anträge der erschienenen Prioritätenbesitzer entgegennehmen, um diese mit den zu wählenden Vertrauensmännern unter Prüfung des ganzen bis dahin gesammelten Materials in Berathung und Erwägung zu ziehen. Er halte es daher noch für verfrüht, jetzt oder in der Versammlung eine sachliche Aeusserung über die Vorschläge der Südbahngesellschaft abzugeben. Was die Einberufung der Besitzer der dreiprozentigen Prioritäten betrifft, so ergebe sich aus den von der Südbahn gemachten Zusammenstellungen über die Einlösung des Kupons, dass die dreiprozentigen Prioritäten nicht nur in Oesterreich, sondern auch in der Schweiz, Italien, Deutschland, England und hauptsächlich in Frankreich verbreitet seien. Daher solle nicht nur in den bezeichneten Ländern der gerichtliche Beschluss veröffentlicht, sondern es sollen auch Stellen in diesen Ländern bezeichnet werden, bei denen die Prioritäteninhaber ihre Obligationen hinterlegen können. Als Zeitpunkt der Versammlung werden die letzten Tage des Juni vorgeschlagen. Für die Hinterlegung der Obligationen bei den bezeichneten Stellen wird der Endtermin auf etwa 10 Tage vor der einzuberufenden Versammlung festgestellt. Die Eingabe führt nun die Bestimmungen an, die in den Gerichtsbeschluss aufzunehmen wären. Es wird sodann beantragt, das Gericht möge einen Beschluss erlassen, wonach der vom Kurator zu erstattende Bericht zur Kenntniss genommen und eine Versammlung der Besitzer der dreiprozentigen Prioritäten zum Zwecke ihrer Einvernehmung, zur Wahl von Vertrauensmännern und drei Ersatzmännern auf einen bestimmten Termin angeordnet wird.

— **Ein Antrag auf Aenderung der Satzungen der Südbahn.** Der Verein für die Interessen der Fondsbörse in Berlin

hat die Direktion der österreichischen Südbahn ersucht, auf die Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung einen Antrag auf Abänderung der Satzungen zu setzen, dahin gehend, dass der Aufsichtsrath anstatt aus 21 Mitgliedern, von denen 13 in Oesterreich wohnen müssen, während 8 ihren Wohnsitz in England und Frankreich haben können, künftig aus 25 Personen bestehen soll, von denen 4 in Deutschland ihren Wohnsitz haben können. In der Begründung des Antrags wird darauf hingewiesen, dass ein erheblicher Prozentsatz des Aktienkapitals der Südbahn sich in deutschen Händen befindet. Die sich immer ungünstiger gestaltenden Verhältnisse des ganzen Unternehmens haben schon seit Jahren deutsche Aktionärgruppen dazu geführt, einen Einfluss auf die Gesellschaft zu suchen. Diesen Bestrebungen habe die Verwaltung nur in geringem Maasse Rechnung getragen. Der Verein für die Interessen der Fondsbörse in Berlin habe es abgelehnt, seinerseits zu denjenigen Fragen Stellung zu nehmen, welche das Verhältniss zwischen den Inhabern der Obligationen und den Aktionären der Gesellschaft betreffen. Er sei dagegen nach sorgfältigen Erwägungen zu dem Entschlusse gekommen, dass im wesentlichen Interesse sowohl der Aktionäre wie der Obligationenbesitzer zu verlangen sei, dass die ausserordentlich bedeutenden deutschen Interessen an der Gesellschaft durch Vertretung in der Gesellschaft wahrgenommen werden. Auch für die Verwaltung dürfte dieser Vorschlag wünschenswerth und annehmbar sein, da damit die Bestrebungen einzelner Aktionärgruppen zur Zufriedenheit erledigt werden dürften.

— **Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn.** Der Geschäftsbericht der Kommission für die Verkehrsanlagen in Wien hinsichtlich des Jahres 1901 enthält nähere Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn. Er hebt insbesondere hervor, dass auf der Stadtbahn im Berichtsjahre 32 222 266 Reisende gegen 28 245 436 Reisende im Jahre 1900 befördert worden sind. Beschränkt man den Vergleich mit Rücksicht darauf, dass die Donaukanallinie erst am 6. August 1901 eröffnet wurde, auf die letzten fünf Monate der Jahre 1901 und 1900, so ergibt sich eine Anzahl von 14 253 649 Reisenden im Jahre 1901 gegenüber einer solchen von 11 667 374 in der gleichen Zeit des Jahres 1900. Die höchste an einem Tage beförderte Personenzahl wurde am 26. Mai 1901 mit 308 963 erreicht. Die Betriebseinnahmen der Stadtbahn betrugen im Jahre 1901 5 333 851 Kr. (gegen 4 681 520 Kr. im Jahre 1900), die Betriebsausgaben 5 520 323 (4 833 200) Kr., sie überstiegen sonach im Jahre 1901 die Betriebseinnahmen um 186 472 Kr., während im Jahre 1900 der Betriebskostenabgang sich auf 151 680 Kr. bezifferte. Die höhere Ziffer des Betriebsabganges ist vornehmlich durch die ungewöhnlich hohen Kohlenpreise des Berichtsjahres verursacht.

Die mit dem elektrischen Betrieb auf der Wiener Stadtbahn eingeleiteten Versuche wurden, wie im Berichte mitgetheilt wird, auch im Jahre 1901 fortgesetzt, und sind im Dezember während der verkehrsfreien Nachtzeiten mit günstigem Erfolge Probefahrten mit zwei Fünfwagenzügen mit je vier Motoren unternommen worden.

— **Die Prioritätenumwandlung der Graz-Köflacher Bahn.** In der vor kurzem stattgefundenen Generalversammlung dieser Bahn erstattete der Verwaltungsrath einen Bericht über die schwebende Angelegenheit der Prioritätenumwandlung. Nach dem vom Vorsitzenden erstatteten Berichte habe sich die Verwaltung mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse des Geldmarktes veranlasst gesehen, um nicht eine augenfällige Schädigung des Interesses der Unternehmung eintreten zu lassen, neuerlich zu versuchen, das Ausmaass der Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritäten im Wege der Konvertirung herabzumindern. Die Verwaltung habe daher am 20. Februar bei der Regierung unter Zurückziehung aller seit dem Jahre 1885 eingebrachten Gesuche ein neuerliches Ansuchen behufs Ausgabe von vierprozentigen, innerhalb 42 Jahren rückzahlbaren Prioritäten im Gesammtbetrage von 16 000 000 Kr. unter Zugewährung aller gesetzlichen Begünstigungen überreicht. Dieses Anlehen solle dazu bestimmt sein, die derzeitige Prioritätenschuld zurückzuzahlen und zu gleicher Zeit ein Kapital zu beschaffen, das zur Tilgung der schwebenden Schuld und vorkommendenfalls zur Erweiterung oder besseren Ausgestaltung des Betriebes verwendet werden soll.

Es sei der Verwaltung auf das Gesuch vom 20. Februar d. J. ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugekommen, nach welchem das Ansuchen der Gesellschaft derzeit den Gegenstand eingehender Studien und Erörterungen im Schoosse des Eisenbahnministeriums bilde und nach Erzielung des erforderlichen Einvernehmens mit den betheiligten Ministerien eine mündliche Besprechung mit den Vertretern der Gesellschaft zur Verhandlung über die Bedingungen, unter welchen die Staatsverwaltung bereit wäre, die Bewilligung zur Aufnahme des angesuchten Prioritätsanlehens zu ertheilen, stattfinden werde; diese Verhandlung könne nach dem Inhalte des Erlasses nicht vor Mitte Mai dieses Jahres in Aussicht genommen werden. Wenn indessen die Bedingungen, unter welchen die Regierung zur Genehmigung der Konvertirung bereit wäre, sich mit jenen decken würden, welche vor einiger Zeit in einem Fachblatte zur Veröffentlichung gelangt sind, so wären diese Bedingungen für die Gesellschaft ebenso wenig annehmbar, wie die bei früheren Verhandlungen über diesen Gegenstand aufgestellten Forderungen der Regierung.

In diesem Falle müsste die Gesellschaft sich allerdings mit dem Gedanken vertraut machen, dass sie wie bisher die hohen Zinsen werde weiter bezahlen müssen, und ihr auch zunächst die Möglichkeit benommen bleiben werde, das Unternehmen zu erweitern und in wünschenswerther Weise auszugestalten.

— **Umtausch der Aktien der galizischen Karl Ludwigbahn.** Behufs Rückzahlung oder Umtausch der in Staatsschuldverschreibungen umgewandelten Aktien der ehemaligen galizischen Karl Ludwigbahn, deren Verloosung, wie in Nr. 28 S. 459 mitgetheilt, bereits erfolgt ist, gibt die Staatsverwaltung eine neue steuerfreie 4 prozentige Staatseisenbahnanleihe im Nennbetrage von 94 320 000 Kr. aus, welche in auf Inhaber lautende Schuldverschreibungen zu 400, 2 000 und 10 000 Kr. zerfällt. Die neuen Staatsschuldverschreibungen werden längstens bis 1989 mit dem Stammwerthe verloost. Den Besitzern der genannten Aktien wird das Recht eingeräumt, sie gegen die neuen 4 prozentigen Staatsschuldverschreibungen umzutauschen.

— **Höhe des Schmerzensgeldes bei Eisenbahnunfällen.** Anlässlich eines Zugzusammenstosses in einer Eisenbahnstation wurde eine Person von heissem, aus der Lokomotive herausströmendem Wasser übergossen und erlitt am ganzen Körper schwere Brandwunden. Mehrere Monate dauerte es, bis die betreffende Person von den Folgen des Unfalls geheilt war. Der Verletzte strengte gegen die Bahn eine Klage auf Zahlung eines Schmerzensgeldes im Betrage von 100 000 Kr. an. Bei der Verhandlung vor dem Handelsgerichte bestritt die beklagte Bahn nicht ihre Haftpflicht, bezeichnete jedoch den Anspruch des Klägers als maasslos übertrieben. Das Handelsgericht sprach dem Kläger ein Schmerzensgeld in der Höhe von 12 000 Kr. zu. In den Urtheilsgründen wurde betont, dass ein Eisenbahnunfall nicht als ein Haupttreffer zu betrachten sei; das Schmerzensgeld müsse entsprechend der Dauer und Stärke der Schmerzen bemessen werden. Die zweite Instanz bestätigte die erstgerichtliche Entscheidung.

Ungarn.

— **Die bosnischen Bahnen.** Am 26. April d. J. zog der Kommunikationsausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses den Gesetzentwurf über die bosnischen Bahnen in Berathung. Der Berichterstatter empfahl die Vorlage im allgemeinen zur Annahme.

Ein Abgeordneter bemängelte, dass diese Bahnen schmalspurig gebaut werden, denn das sei ein Hinderniss sowohl für den bosnischen als auch für den ungarischen Handel. Es scheine, dass man Bosnien mit einer chinesischen Mauer von Ungarn abschliessen wolle. Er verschliesse sich nicht der Nothwendigkeit, dass man Oesterreich die Möglichkeit gewähren müsse, auch Dalmatien mit Bosnien zu verbinden. Dem gegenüber jedoch wäre es zu erwarten gewesen, dass die Interessen Ungarns besser und energischer gewahrt werden, als es thatsächlich geschehen ist. Namentlich meinte Redner, dass der Ausbau der Linie Doboj-Samac nicht hinreichend durch die Vorlage gesichert sei. Auch gebe die Vorlage über die Ertragfähigkeit der neuen Bahnen keinen Aufschluss und stelle keinen Finanzplan auf. Ein anderer Redner beanstandete die Vorlage, weil die Nothwendigkeit des Baues nicht gehörig dargethan sei. Die Bahnen seien ferner zu kostspielig, da das Kilometer auf 200 000 Kr. zu stehen komme. Befremden müsse es ferner, dass man die Nothwendigkeit einer schmalspurigen Bahn mit strategischen Gesichtspunkten begründen wolle. Letztere sprechen gerade für die Anwendung der Vollspur.

Der Ministerpräsident behandelte in seiner Antwort die Frage der bosnischen Bahnen in sehr eingehender Weise und widerlegte der Reihe nach die gegen die Vorlage erhobenen Einwürfe. Diejenigen, welche behaupten, die ungarische Regierung habe in den Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf eine Niederlage erlitten, indem sie diese Vorlage annahm, haben nach seiner Ansicht offenbar die Verhandlungen über denselben Gegenstand im österreichischen Reichsrathe nicht gelesen; dort sei gerade das Gegentheil behauptet worden, dass nämlich die österreichische Regierung eine Niederlage erlitten und die ungarische Regierung einen Erfolg davongetragen hätte. Die Wahrheit sei, dass nach sehr langen Verhandlungen diese Vorlage als ein Vergleich zustande gekommen sei. Es seien dabei

die Interessen beider Staaten gewahrt und in einen glücklichen Einklang gebracht worden. Es sei daher weder eine Niederlage noch ein Erfolg der einen oder anderen Regierung zu verzeichnen. So wie man es unmöglich verhindern kann und darf, dass Dalmatien mit Bosnien durch einen Verkehrsweg in Verbindung gebracht und der Seeweg nicht versperrt werde, so wie es also unbedingt gerecht ist, die Linie Bugojno-Arzano zuzugestehen, so sei es ein Interesse Ungarns und der ungarischen Verkehrspolitik im Einklange mit den Interessen beider Staaten der Monarchie, den gleichzeitigen Ausbau der Linie Samac-Doboj, demnach den gleichzeitigen Ausbau beider Linien, jener, welche Oesterreich, und jener, welche Ungarn in erster Linie interessiren, sicherzustellen. Der Ministerpräsident leugnet nicht, dass ein Theil der geplanten Verkehrswege nicht gerade ausschliesslich aus Verkehrsrücksichten von Wichtigkeit sei, sondern durch die Rücksicht auf die in den besetzten Ländern befindlichen Truppen begründet erscheine. Die Vorlage entspreche einem wahren Bedürfnisse.

Die Linie nach der Sandschakgrenze, und zwar Sarajevo-Ovac, werde im Unterbau als eine vollspurige Bahn hergestellt werden und ihrer späteren Umwandlung in eine vollständig normalspurige würden wohl keine bedeutenden Schwierigkeiten entgegenstehen. Der Ausbau sämmtlicher Linien auf Vollspur würde den Bau um nahezu 30 bis 40 % vertheuert haben, und das wäre eine Last, welche die okkupirten Provinzen allein aus eigenen Mitteln zu tragen kaum imstande wären, so dass man allenfalls bei Ausführung der Bahnen mit Vollspur auch die Mittel der beiden Staaten hätte in Anspruch nehmen müssen, was für keinen wünschenswerth erscheine. Ueber die Anleihe seien in dem Gesetzentwurfe schon aus dem Grunde keine Einzelheiten enthalten, weil man auf dem Geldmarkte bekanntlich nicht auf lange Zeit vorher Pläne machen könne. Nun sei die Vereinbarung über die gegenwärtige Vorlage im November des Jahres 1900, also vor nahezu anderthalb Jahren, zustande gekommen. Welche Wandlungen habe seither der Geldmarkt durchgemacht! Es wäre daher ganz gegenstandslos, wie die Erfahrung lehrt, wenn man schon damals mit Bezug auf diese Anleihe und deren Durchführung irgend welche Verfügungen in den Gesetzentwurf aufgenommen hätte. Immerhin glaube der Ministerpräsident, dass die grosse Konversionsmaassnahme, welche der ungarische Finanzminister nunmehr bis zur thatsächlichen Durchführung vorbereitet hat, in ihren Rückwirkungen auf diese bosnische Anleihe nur vortheilhaft sein werde. Der Ministerpräsident brachte sodann verschiedene Einzelheiten über das bosnische Budget vor, aus denen hervorgeht, dass die okkupirten Provinzen in der Lage sind, die Zinsen der aufzunehmenden Anleihe aus eigenen Mitteln zu decken.

Die Mehrheit des Ausschusses nahm sodann die Vorlage sowohl im allgemeinen wie im einzelnen an. Der Finanzausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses hat in der Sitzung vom 28. April die Gesetzvorlage über die bosnischen Bahnen gleichfalls in Berathung gezogen und ihr nach den vom Ministerpräsidenten gegebenen Aufklärungen vollinhaltlich zugestimmt.

— **Zur Erweiterung und Neuherstellung von Zugförderungsanlagen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen** wurde der Betrag von 559 000 Kr. in das Budget für das Jahr 1902 aufgenommen. Das vom Handelsminister genehmigte Arbeitsprogramm umfasst ausser einem Theile der Verlegungsarbeiten rücksichtlich der Heizhausanlagen am Budapester Westbahnhof die Erweiterung des Heizhauses in Agram, die Herstellung einer Zugförderungsanlage in Bánhida, ferner die Erweiterung mehrerer Wasserstationen, schliesslich die Herstellung von Kohlenlagerplätzen und Kohlenschuppen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1901.** Die Betriebslänge der französischen Hauptbahnen betrug nach dem amtlichen Bericht am 31. Dezember 1901: 38 502 km gegen 38 277 km am 31. Dezember 1900; davon entfallen 35 161 km auf die Eisenbahngesellschaften, 2 780 km auf das Staatsbahnnetz, 328 km auf Linien ohne Konzession und 233 km auf industrielle und sonstige Bahnen. Konzessionirt waren am 31. Dezember 1901: 43 503 km, darunter befanden sich 40 935 km endgültig konzessionirte Bahnen, 408 km von öffentlichem Nutzen erklärte Bahnen, 1 010 km etwa noch zu konzessionirende Bahnen und 1 150 km bereits eingereichte Bahnen (lignes classées).

Die Betriebslänge der Nebenbahnen (lignes d'intérêt local) betrug am 31. Dezember 1901: 5 386 km gegen 4 783 km im Vorjahre, konzessionirt waren 7 225 km. Die Betriebslänge der Trambahnen belief sich am 31. Dezember 1901 auf 4 896 km gegen 4 231 km am 31. Dezember 1900, konzessionirt waren 6 932 km. Die algerischen Hauptbahnen hatten am 31. Dezember 1901 eine Betriebslänge von 3 051 km und sind gegen das Vorjahr um 118 km gewachsen; konzessionirt waren 3 726 km. Die Betriebslänge der Nebenbahnen, die im Laufe des Jahres 1901 eröffnet wurden, betrug am 31. Dezember 1901: 43 km, konzessionirt waren 162 km; die Betriebslänge der Strassenbahnen belief sich auf 220 km, konzessionirt waren 349 km. Die französischen Bahnen in Frankreich und Algerien hatten also am 31. Dezember 1901 eine Gesammtlänge von 52 098 km; davon entfallen 3 314 km auf Algerien und 48 784 km auf Frankreich selbst.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** In der soeben abgeschlossenen Tagung des eidgenössischen Parlaments wurde der durch den Rückkauf der Nordostbahn nothwendig gewordene Nachtragsetat genehmigt. Die Vorlage beziffert die Einnahmen auf etwa 28 500 000, die Ausgaben auf etwa 19 500 000, den Einnahmeüberschuss auf fast 9 000 000 Fr. Die Kommission des Ständeraths gab dabei der Meinung Ausdruck, dass auf allen Gebieten und von allen Betheiligten gespart werden müsse. Allerdings wurden gegenüber dieser etwas gedrückten Stimmung betreffs der Eisenbahnverstaatlichung auch Mahnungen laut, dass man vertrauensvoll in die Zukunft sehen dürfe. Praktisch zeige sich der Sparsamkeitsgrundsatz u. a. bei der Dampfschifffahrt auf dem Züricher See. Mit dem Uebergang der Nordostbahn auf den Staat wollen die betreffenden Gemeinden die bisher der Dampferunternehmung gezahlte Beihilfe von 18 000 Fr. nicht mehr zahlen. Der Berichterstatter betonte, trotzdem seien die Bundesbahnen gehalten, dieses Verkehrsmittel weiter zu betreiben, denn keine Gegend solle durch die Verstaatlichung schlechter gestellt werden. Bundesrath Comtesse erklärte darauf, die Dampfschifffahrt auf dem Züricher See sei nur im Sommer durchaus nothwendig. Die Bundesbahnen könnten nicht ein neues Opfer bringen. Wenn die Gemeinden nicht zur Weiterzahlung des Beitrags zu bringen seien, so müsste eine ganz neue Organisation geschaffen werden.

Die Bundesbahnverwaltung hat eine neue Ausschreibung erlassen, laut welcher das Reklamewesen für die schweizerischen Bundesbahnen an Privatunternehmer verpachtet werden soll. Dagegen hat der Verband der schweizerischen Verkehrsvereine Einwendungen erhoben, indem darauf hingewiesen wird, wie die Verkehrsvereine durch langjährige Vorarbeit, Erfahrung und mit bedeutenden Opfern verbundene erspriessliche Leistungen am besten zu dieser Thätigkeit imstande seien und ein Anrecht darauf zu haben glauben. Infolge dessen haben Besprechungen zwischen dem Direktionspräsidenten Weissenbach sowie den zuständigen Dienstleitern und der Vertretung der Verkehrsvereine stattgefunden.

Mit der Verstaatlichung treten natürlich auch im einzelnen verschiedene Rechts- und Zuständigkeitsfragen auf. So betreffs der Bahnhöfe in Basel und Zürich, wo grosse Veränderungen vorgenommen werden. Im Bundesparlament erklärte u. a. ein Kommissionsberichterstatter, es würde kurzsichtig und unglücklich sein, einen Theil des zum Züricher Bahnhof gehörenden Grund und Bodens, wie beabsichtigt ist, zu veräussern. Die Erfahrung lehre, dass solcher möglichst im Besitz der Bahn behalten werden müsse. Die Kommission sei auch nicht belehrt worden durch das Urtheil der Techniker des Eisenbahndepartements. Dabei wird der derbe Ausspruch gethan: „Der gesunde Menschenverstand habe (in der Kommission) das technische Gutachten überwogen.“ Bundesrath Zemp bestritt die Zuständigkeit der eidgenössischen Räthe in der Angelegenheit. Materiell würde der Bundesrath bei der Basler Bahnhofsangelegenheit Stellung in dieser Frage nehmen.

— **Direkte Eisenbahnlinie Rom-Neapel.** Der von uns schon früher erwähnte Gesetzentwurf wegen Herstellung einer direkten Eisenbahnlinie zwischen Rom und Neapel ist vor einigen Tagen von der italienischen Abgeordnetenkammer genehmigt worden. Die nur 195 km lange Strecke wird durchgehends zweigleisig angelegt und soll keine einzige Fahrstrasse in Schienenhöhe schneiden.

Der Betrieb wird mittelst elektrischer Kraft durch Drehstrom mit hoher Spannung bewirkt werden; doch kann die Linie auch mit Lokomotiven befahren werden. Die Personenzüge, welche alle drei Klassen führen, werden sich in Abständen von drei Stunden folgen, bieten Platz für 200 Reisende und sollen eine Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde erreichen. Für den Lokalverkehr ist eine solche von 50 km vorgesehen. Was die Beschaffung der Mittel betrifft, so wird nach Annahme der Münch. „Allg. Ztg.“ wahrscheinlich die Konzession einer leistungsfähigen Elektrizitätsgesellschaft durch Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs auf eine längere Reihe von Jahren übertragen werden, unter Zubilligung eines Kilometerzuschusses von 6 000 L. durch den Staat. Dagegen würde dieser, nachdem das in dem Unternehmen angelegte Kapital 5 % Dividende erhalten, von dem alsdann noch verbleibenden Reingewinn 50 % für sich beanspruchen.

— Schnelle Eisenbahnfahrten. Am 22. April d. J. kam es auf der englischen Nordwestbahn vor, dass eine Anzahl Herren, die über Crewe nach Birmingham zu einer Versammlung reisen wollten, den Zug in Crewe verpassten. Sie mietheten sich sofort einen Sonderzug, mit dem sie versuchen wollten, den versäumten fahrplanmässigen Zug wieder einzuholen. Der Zug wurde sofort bereit gestellt und legte die Strecke von Crewe nach Norton, eine Entfernung von 34 km, theilweise mit sehr starker Steigung, in 18 Minuten zurück, wobei er eine Geschwindigkeit von 128 km, auf die Stunde bezogen, erreichte. Der Sonderzug überholte bei Stafford den verpassten Birminghamer Zug, den die Reisenden nunmehr bestiegen.

Weiterhin wird berichtet von schnellen Zugfahrten, die am 23. und 24. März d. J. auf der pensylvanischen Bahn zwischen dem Broad Street-Bahnhof in Philadelphia und Jersey City zurückgelegt wurden. Am 23. März kam der Zug in Philadelphia um 1 Uhr 12 Minuten Nachmittags an, von hier aus durchlief er die 144 km lange Strecke bis Jersey in 80 Minuten mit einer Geschwindigkeit von 108 km in der Stunde. Am 24. März wurde dieselbe Fahrt in 79 Minuten zurückgelegt, was rund 110 km Geschwindigkeit in der Stunde entspricht.

— Eisenbahnprojekt Kjelzy-Busk (Russland). Der Kommission beim russischen Finanzministerium zur Prüfung von Bauprojekten neuer Eisenbahnen hat das Gesuch einer Warschauer Firma vorgelegen um Genehmigung zum Bau einer schmalspurigen Bahn mit 0,75 m Spurweite, die Kjelzy, Station der Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn, mit dem Badeorte Busk verbinden soll. Die Gesammtlänge der Bahn würde 49,2 Werst (= 52,28 km) betragen und ein Baukapital von 990 000 R. in Anspruch nehmen. An Einnahmen sind 138 000 R., an Ausgaben 98 000 R. veranschlagt und somit eine Reineinnahme von 40 000 R. in Aussicht gestellt. Da der Badeort, der Schwefelquellen hat, schon seit langem viel besucht wird, aber in seiner Entwickelung doch sehr darunter leidet, dass eine bequeme Verbindung fehlt, so ist von dem Generalguvernör von Warschau anerkannt worden, dass es im allgemeinen Interesse ausserordentlich erwünscht wäre, die Eisenbahnverbindung Kjelzy-Busk herzustellen. Dem entsprechend ist die Staatsregierung bereit, die Konzession zum Bau und Betriebe unter der Bedingung zu ertheilen, dass die Bahn nach Verlauf von 60 Jahren an den Staat fällt und dass diesem schon nach 20 Jahren das Recht zustehen soll, die Bahn anzukaufen und zwar für einen Preis, der gleichkommt der mit 5% kapitalisirten Durchschnittseinnahme der fünf besten Jahre aus den letzten sieben Jahren. Der Staat betheiligt sich aber weder mit einer Garantie, noch wird er das Recht der Zwangsenteignung ertheilen. In Bezug auf die Festsetzung der Tarife unterwirft sich das Unternehmen den Bestimmungen des Gesetzes vom 8. März 1889, d. h. die Tarife sollen die Sätze von 3,5 Kopeken für 1 Werst in der II. Klasse und 2 Kopeken in der III. Klasse sowie für Güter 1/4 Kopeken für 1 Pud und 1 Werst nicht übersteigen.

— Die Beförderung von Kommandos der Landgemeinde-Feuerwehren zur Löschung von Waldbränden soll demnächst nach einer Bestimmung des russischen Ministers der Verkehrsanstalten kostenfrei auf eine Entfernung von 50 Werst (= 53,35 km) erfolgen und zwar sowohl in Personen-, als auch in Güterzügen. Zur Bedingung der frachtfreien Beförderung wird nur gemacht, dass bei der Abfertigung ein Ausweis beigebracht wird, der entweder von der Guvernements- oder von der Kreispolizeibehörde ausgestellt worden ist.

Ob nicht die zuletzt gestellte Bedingung einen Theil des Nutzens dadurch beeinträchtigen wird, dass die Ausfertigung der Bescheinigung viel kostbare Zeit rauben wird? Im übrigen scheint die Besorgniss, dass Betrügereien verübt werden könnten, ziemlich ausgeschlossen zu sein, denn wenn die in einem Umkreise von 50 Werst liegenden Ortschaften zur Hilfeleistung bei einem Waldbrande ausrücken, so wird die Gefahr in der Regel schon so gross sein, dass ein Zweifel an der Berechtigung und Nothwendigkeit ganz ausgeschlossen sein wird. Es erscheint daher die Bescheinigung als ein lästiges und zugleich entbehrliches Beiwerk.

— Die Krankenpflege der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter hat in Russland mit Rücksicht auf die eigenartigen Verhältnisse, die es mit sich bringen, dass auf weiten Strecken keine Stadt von der Bahn berührt wird, von jeher besondere Schwierigkeiten gemacht. War das schon früher der Fall, wo man den Einzelnen mehr selbst für sich sorgen liess, so ist das in neuerer Zeit als ein wirklicher Nothstand den maassgebenden Kreisen zum Bewusstsein gekommen, nachdem überall in Europa der Staat organisirend und helfend in Bezug auf Krankenpflege und Versorgung eingetreten ist. Es hat sich daher auch in Russland die Ueberzeugung durchgerungen, dass die alten, unmodern gewordenen Gepflogenheiten verlassen werden mussten.

Aber gerade die schon vorangedeuteten Verhältnisse, die ihren Grund in der undichten Besiedelung des weiten Reiches haben, bringen es mit sich, dass die staatliche wie private Eisenbahnverwaltung dazu übergehen mussten, eigene Krankenhäuser zu erbauen.

Wie wenig aber hierin bisher geschehen ist, geht aus folgendem deutlich hervor. Auf den sämmtlichen Staatseisenbahnen beträgt die Zahl der Beamten und Arbeiter einschliesslich deren Familienmitglieder 982 064 Personen. Die Staatsbahnen sowie die im Bau begriffenen 19 Bahnen verfügen im ganzen über 35 Krankenhäuser insgesammt mit 1 276 Betten. Daraus ergibt sich, dass auf ein jedes Bett durchschnittlich 770 Personen entfallen. Auf den Privatbahnen sind diese Verhältnisse noch schlimmer, da auf ihnen die Bediensteten sammt ihren Familien 482 817 Personen betragen, welche im Krankheitsfalle nur 19 Hospitäler, die für 408 Kranke eingerichtet sind, und demnach durchschnittlich nur ein Bett auf 1 183 Personen besitzen. Dass dieser Missstand die übelsten Folgen nach sich zieht und die Eisenbahnverwaltungen wiederholt veranlasst hat, ihre Kranken in Privat- oder Gemeindekrankenhäusern unterzubringen, welche aber nicht selten aus Mangel an Raum die Aufnahme der Kranken verweigern mussten, ist eine allgemein bekannte Thatsache. Besonders fühlbar macht sich der Mangel an Hospitälern bei Infektions- und Geisteskranken. Auf den Staatseisenbahnen wurden im Jahre 1900: 297, auf Privatbahnen 82 Fälle von Geisteskranken gezählt, die alle in Irrenheilanstalten untergebracht werden mussten.

Nun theilt die „St. Petersburger Zeitung“ mit, dass diese wenig günstigen Verhältnisse Anlass gegeben haben, der Frage näher zu treten, wie den berechtigten Klagen am besten abgeholfen werden könne. Dabei ist man zu dem Entschlusse gekommen, verwaltungsseitig Krankenhäuser an den nachstehenden grösseren Knotenpunkten zu erbauen und zwar: in Moskau für den gemeinsamen Dienst der Moskau-Brester, der Moskau-Kursker, der Moskau-Jarosslaw-Archangelsker und der Moskau-Kiew-Woronesher Bahn; in Kursk für die Moskau-Kiew-Woronesher, die Moskau-Kursker und die Kursk-Charkow-Ssewastopoler Bahn; in Pensa für die Rjäsan-Uralsker, die Ssysran-Wjäsmaer und die Moskau-Kasaner Bahn; in Debalzewo für die im Donezbecken befindlichen Zweige der Katharinenbahn; in Dwinsk für die Riga-Oreler und die St. Petersburg-Warschauer Bahn; in Perm für die Permer Bahn; in Odessa für die Südwestbahnen; in Warschau soll das bereits vorhandene Krankenhaus erweitert werden. Zur Zeit wird es freilich nur von den Weichselbahnen benutzt, soll aber nach dem Ausbau auch der St. Petersburg-Warschauer und der Warschau-Wiener Bahn zur Verfügung gestellt werden. Wilna besitzt schon seit einigen Jahren die Erlaubniss, ein Hospital zu errichten, warum es aber bis jetzt nicht geschehen, ist nicht bekannt.

Es ist eine eigenartige Lösung der allerdings für Russland schwierigen Frage. Immerhin fragt man sich, warum in Moskau, Kursk, Odessa, Pensa, Dwinsk und vielen anderen grösseren Städten von der Eisenbahnverwaltung eigene Krankenhäuser erbaut werden, während doch zweifellos überall städtische oder staatliche Krankenhäuser vorhanden sind. Man sollte eigentlich erwarten, dass die Erörterung der Frage dazu geführt hätte, an abgelegenen Knotenpunkten, an denen keine Städte belegen sind, Krankenhäuser zu erbauen, wodurch die Möglichkeit, an mehreren Stellen Kranke leicht unterzubringen, gewonnen worden wäre. Leider theilt die „St. Petersburger Zeitung“ nur den Beschluss mit, ohne auch die Gründe bekannt zu geben, die bestimmend gewesen sind, dass die Wahl gerade auf die grossen Städte gefallen ist.

Fremde Welttheile.

— Verlängerung der Bahnlinie Smyrna-Aidin-Diner. Der Plan der Smyrna-Aidin-Eisenbahn, ihr bis nach Diner (im westlichen Phrygien) reichendes Netz bis nach Burdur und Isparta (in der Nähe der Salzseen des östlichen Phrygiens, in der Landschaft Hamid) zu verlängern, wurde nach Mittheilung des „Handelsmuseums“ von der türkischen Regierung genehmigt. Von Isparta aus soll sodann eine Zweiglinie in östlicher Richtung nach Egerdir am gleichnamigen ostphrygischen See gebaut werden.

— Rückgabe der Bahn Peking-Tientsin-Schanhaikwan an China. Die „Times“ erfahren aus Peking, dass am 28. April vom englischen Gesandten Satow und den chinesischen Bevollmächtigten Junanschikai und Hujusen ein Abkommen unterzeichnet worden sei, in welchem die Bedingungen für die Zurückgabe der Bahnlinie Peking-Tientsin-Schanhaikwan an China festgesetzt werden.

— Tariferhöhung bei den japanischen Bahnen. Die mit dem Rechnungsjahre 1899 bei den Staatsbahnen eingeführte all-

gemeine Erhöhung der Personentarife (vergl. hierüber S. 557 Jahrg. 1899 d. Ztg.), der die Privatbahnen alsbald fast sämmtlich mit ähnlichen Erhöhungen nachgefolgt sind, hatte, wie sich erwarten liess, das Ergebniss wesentlich höherer Einnahmen, ungeachtet eines vorübergehenden, beträchtlichen Rückganges im Verkehrsumfange selbst. Es wurden von der Preiserhöhung im wesentlichen die Reisen im Nahverkehr getroffen, die ja den ganz überwiegenden Antheil an den Einnahmen des Personenverkehres ausmachen. Nach diesem günstigen Erfolge hat die Staatsbahnverwaltung jetzt wiederum eine weitere Erhöhung der Tarife beschlossen, die sich aber nur auf die Reisen bis zu einer Entfernung von 100 engl. Meilen — 160,9 km — erstrecken und im allgemeinen einen Aufschlag von 20 % gegen den seitherigen Fahrpreis enthalten soll. Ausserdem sollen für die Benutzung des sogen. Expresszuges, der einmal am Tage und einmal des Nachts in beiden Richtungen zwischen Tokio und Kobe verkehrt, allgemein besondere Zuschlagkarten unabhängig von der Entfernung zum Preise von 80, 50 und 30 Sen für die I., II. und III. Klasse eingeführt werden. Diese letztere Maassregel soll nur die Expresszüge vom Ortsverkehr möglichst frei machen, wird aber zweifellos eine nicht unerhebliche Einnahme bringen, da der Personenverkehr auf der Tokaido-Staatsbahn sehr stark entwickelt ist. Seither wurde der Zweck, den Ortsverkehr von dem Expresszuge fern zu halten, dadurch erreicht, dass man keine Fahrkarten auf Entfernungen unter 40 engl. Meilen (64 km) beim Tagesschnellzuge, unter 60 Meilen (96,6 km) beim Nachtschnellzuge verkaufte.

Die Erhöhung der Tarife soll, wie verlautet, einstweilen nur vorübergehend und zwar zu dem Zwecke eingeführt werden, um die Mittel zu beschaffen für eine staatsseitig zu gewährende finanzielle Unterstützung an Privatgesellschaften beim Bau von zwei Privatbahnen. Die eine von diesen ist die schon länger geplante Bahn von Hakodate nach Otaru auf der nördlichen Insel Hokkaido, 155 Meilen 65 Chains, 250,75 km, lang; der staatsseitige Bauzuschuss soll 8 000 Yen für die Meile (engl.), im ganzen 1 246 500 Yen betragen, im kommenden Rechnungsjahre sollen etwa 18,5 Meilen hergestellt und eröffnet werden.

Die andere Bahn ist die Tokushimabahn im Südosten der Insel Shikoku von Funado nach Kochi, 73,5 Meilen (118,28 km), mit einem Baukostenzuschuss von 34 000 Yen auf die Meile, im ganzen von 2 499 000 Yen, eine Summe, die natürlich erst im Laufe einiger Jahre fällig wird.

Jedenfalls soll die erwähnte Tariferhöhung zunächst nach Genehmigung des Reichstags dazu benutzt werden, um die zur Zahlung der angeführten Bauzuschüsse erforderlichen Mittel zu beschaffen; ob man indess die Tariferhöhung später wieder preisgeben wird, darf man wohl billig bezweifeln; dagegen ist es äusserst wahrscheinlich, dass auch diesmal alle Privatbahnen alsbald mit entsprechenden Preiserhöhungen folgen werden, soweit nicht Wettbewerbsrücksichten auf die Küstenschifffahrt entgegenstehen. Ueberraschend ist jedenfalls für den Europäer der Gleichmuth, um nicht zu sagen die Gleichgültigkeit, mit der im vorliegenden Falle öffentliche Meinung, Parlament und Presse und das grosse Publikum in Japan derartige Absichten und Maassregeln der Regierung aufnehmen, die immerhin den Einzelnen finanziell etwas mehr belasten als früher. Von irgend welchem Widerspruch, geschweige denn von Entrüstungskundgebungen, wie sie in solchen Fällen im deutschen Vaterlande gang und gäbe sein würden, ist auch nicht das Mindeste wahrzunehmen. Wem fielen dabei nicht Seume's Worte ein: „Ja, wir Wilden sind doch bessere Menschen!" Indessen 30 Jahre später wird man wohl auch im Lande der aufgehenden Sonne über solche Dinge nicht mehr so leichten Sinnes hinweggehen, wie heute.

— **Staatliche Werke in Japan.** Die im vorigen Jahre vom Parlament abgelehnte Vorlage zu dem Unternehmen eines staatlichen Panzerplattenwalzwerkes in Kure*) ist, wie wir dies s. Zt. in Aussicht gestellt hatten, von der Regierung in der letzten Sitzungsperiode des Reichstags wieder eingebracht worden, und diesmal hat das Parlament dem Plane zugestimmt. Danach wird man also die Marinewerkstätten in Kure (in der Binnensee, südöstlich von Hiroshima gelegen) durch Herstellung eines Panzerplattenwalzwerkes erweitern; für diesen Zweck sollen innerhalb vier Jahren 6 300 000 Yen aufgewendet werden; als erster Theilbetrag für das nächste Rechnungsjahr (1902) ist ungefähr 1 000 000 Yen im Staatshaushalt vorgesehen. Dem Vernehmen nach sollen die Lieferungen der für die neue Anlage erforderlichen Maschinen und Einrichtungen in der Hauptsache an Armstrong in England vergeben sein.

Gleichzeitig wird vom kürzlich vollendeten älteren staatlichen Stahlwerk in Yawatamura auf der Insel Kiushiu**) wenig Erfreuliches bekannt. Die feierliche Eröffnung des Betriebes war im November 1901 in Gegenwart eines kaiserlichen Prinzen, zahlreicher Mitglieder der Landesvertretung und sonstiger geladener Gäste festlich begangen worden. Um so auffallender musste es berühren, dass fast unmittelbar danach der bisherige Oberleiter des ganzen Werkes, Herr Wada, seine Entlassung einreichte. Wie jetzt mitgetheilt wird, ist der Grund hierfür darin zu sehen, dass, wie allerdings an maassgebender Stelle längst bekannt war, der gesetzlich bewilligte Kredit für das Unternehmen durch Ueberzahlungen erheblich überschritten worden war, so dass die Regierung jetzt wiederum mit einer Geldforderung an das Parlament herantreten musste, um die für eine Anzahl unbedingt nothwendiger Beschaffungen fehlenden Mittel sich nachbewilligen zu lassen. Einschliesslich dieses Fehlbetrages, der auf die Summe von 1 050 000 Yen angegeben wird, soll die Gesammtnachforderung für die weitere Vervollständigung der ganzen Anlage sich auf im ganzen 4 000 000 Yen belaufen. Auf diese Nachforderung war man um so weniger gefasst, als bereits früher mehrfache Ueberschreitungen des anfangs offenbar viel zu niedrig ausgestatteten Kostenanschlages für das Werk vorgekommen waren. Die Aufwendungen sollen jetzt den Gesammtbetrag von 21 000 000 Yen erreicht haben, während man anfangs geglaubt hatte, die ganze Anlage mit 6 000 000 Yen bestreiten zu können. Der Umfang des Werkes ist indess nachträglich auch wesentlich über den Rahmen der zuerst geplanten Anlage erweitert worden. Weitere Ergänzungen des Werkes sind jetzt dringend nothwendig; der vorhandene einzige Hochofen z. B. deckt bei weitem nicht den Bedarf an Rohmaterial, wie er für den Gesammtbetrieb sich ergibt. Ebenso sind die Kesselanlagen ungenügend, da weit mehr Dampf gebraucht wird, als die bis jetzt aufgestellten Kessel zu liefern vermögen. Um also die ganze Anlage in vollem Umfange in Betrieb zu bringen, sind zunächst noch einige Ergänzungen unerlässlich, für die man auch die Ausgaben jetzt in Kauf nehmen muss.

Auf Grund dieser Vorkommnisse, die das Parlament und die Tagespresse in letzter Zeit vielfach beschäftigt haben, ist das Stahlwerk in der Oeffentlichkeit zu einer „bête noire" gemacht worden, womit niemandem mehr gedient war, als den Förderern und Anhängern des neuen Panzerplattenwalzwerkes in Kure, die diese Umstände aufs vortheilhafteste für ihre Zwecke zu verwerthen wussten. Der parlamentarische Erfolg für das Werk in Kure ist theils hierauf, theils auf eine gewisse Eifersucht zwischen der Marineverwaltung und dem Ministerium für Ackerbau und Handel, dem das Kiushiu-Stahlwerk untersteht, zurückzuführen. Der „Ressortpatriotismus" gedeiht in Japan vielleicht mehr, als in irgend einem Lande von ältester Kultur.

*) Vergl. die Mittheilungen im Jahrg. 1901 S. 270 und 938 dieser Zeitung.

**) Vergl. die Mittheilungen im Jahrg. 1900 S. 1013 d. Ztg.

— **Die Bahnbauten in Südafrika** haben trotz des Krieges in Transvaal auch während des letzten Jahres ihren Fortgang genommen, und auch der Tod ihres kühnen Förderers Cecil Rhodes scheint ihnen keinen Stillstand geboten zu haben. Nach neuen Mittheilungen, welche „Engineering" über die dortige Sachlage bringt, ist eine neue 440 km lange Linie nördlich von Buluwayo, deren wir in Nr. 37 S. 593 Jahrg. 1901 erwähnten, bis zum Zambesi fertig vermessen und auf einer Länge von 65 km theilweise im Unterbau hergestellt. Auch wird sie auf einer kurzen Strecke bereits mit Arbeitszügen befahren, und man erwartet, dass sie im nächsten Jahre bis zum Zambesi dem Betriebe wird übergeben werden können. Dieser Fluss soll an den Viktoriafällen mittelst einer stählernen Brücke von 160 m Spannweite überschritten werden, und auch dieses Bauwerk soll bereits in Angriff genommen sein. Zugleich ist eine Untersuchungskommission in der Richtung von den Viktoriafällen nach dem Tanganyikasee abgesandt, um hier eine für den Weiterbau geeignete Linie zu ermitteln. Auch der Bahnbau von Buluwayo nach Salisbury wird eifrig gefördert. Von Buluwayo aus hat man mit dem Verlegen der Schienen bereits den Arguzafluss erreicht, während gleichzeitig der Bahnbau von Salisbury bis Sebakwe vorgeschritten ist. Wenn diese Strecke fertiggestellt ist, werden Züge von Kapstadt nach Delagoabay über Buluwayo, Salisbury und Umtali fahren können.

Ferner meldet Reuter's Büro, dass am 14. April in Brüssel ein Abkommen unterzeichnet wurde, durch welches bestimmt wird, dass der Plan der Eisenbahnverbindung zwischen Kapstadt und Kairo so zur Ausführung gelangen soll, dass die Bahnlinie durch den Kongostaat geht und nicht durch deutsches Gebiet. Der Kongofreistaat habe erlaubt, dass die Bahn von der Nordgrenze von Rhodesia zu dem See Kasali, in dem Wasserlauf des Lualaba, durchgeführt werde. König Leopold werde den Präsidenten und zwei Direktoren für diesen Theil der Bahn zu ernennen haben, während von englischer Seite der Vizepräsident und zwei andere Direktoren zu ernennen sind. Diese Ernennung soll bereits stattgefunden haben. Das Abkommen schreibt vor, dass 40 % des ganzen Eisenbahnbedarfs in England zu kaufen sind. Der Erfolg dieses Planes würde der sein, dass die transkontinentale Eisenbahnlinie, die nach den bisherigen Bestimmungen nördlich vom Zambesi zu dem Tanganyika und den grossen Seen führen sollte, verlegt wird. Diese Linie werde jetzt wahrscheinlich nördlich der Viktoriafälle nach der Kongo-

grenze gerichtet werden, von wo sie 350 englische Meilen weit nach Norden durch Katanga nach dem südlichsten schiffbaren Punkt des Lualaba gerichtet werden wird, von wo ein Wasserweg nach Stanleyville am oberen Kongo offen steht. Von dort ist eine Eisenbahn nach Mahagi am Albertsee in Aussicht genommen, die weitere Wasserverbindung auf dem Nil bieten würde. Was die Verbindung der neuen Linie mit dem Rhodes'schen System anbetrifft, so soll Mr. Williams, der Leiter des Unternehmens, von Rhodes schriftliche Vollmacht besitzen, die Maschonalandlinie mit der Sektion des Kongofreistaates zu verbinden und auf diese Weise eine direkte Verkehrsverbindung zwischen Kairo und der Kapstadt über den Lualaba, den oberen Kongo, den Albertsee und den Nil herzustellen.

Diese Mittheilungen werden im wesentlichen auch von den „Berl. N. Nachr." wiedergegeben, die dazu mit Recht bemerken: „Sie erscheinen aus dem Grunde der Bestätigung bedürftig, weil Cecil Rhodes mit Rücksicht auf die später durch Deutsch-Ostafrika zu bauende Eisenbahn den bekannten Telegraphenvertrag abgeschlossen hat, auf Grund dessen der Kap-Kairotelegraph durch das deutsche Gebiet gelegt wird. Die Trennung der beiden Verkehrsmittel würde der bisher stets geübten Praxis durchaus zuwiderlaufen. Es ist daher wohl am Platze, weiteres über den angeblich in Brüssel abgeschlossenen Vertrag abzuwarten."

Wie sich nun alsbald herausgestellt hat, hat der in Brüssel mit dem englischen Unternehmer Williams abgeschlossene Vertrag mit der nach wie vor durch das deutsche Gebiet östlich von Tanganyika geplanten Kap-Kairobahn nichts zu thun. So versichert wenigstens das Londoner „Daily Chronicle" aus bester Quelle. Uns scheint es nicht unwahrscheinlich, dass der Kongostaat eine Verbindung des schiffbaren Lualaba mit der einstigen Kap-Kairobahn anstrebt, wie sie durch das oben beschriebene Williams'sche Projekt hergestellt würde. Die Kap-Kairobahn würde davon unabhängig ihre bisher geplante Linie durch Deutsch-Ostafrika nach Englisch-Uganda beibehalten.

— **Bau von Abkürzungslinien auf der Union Pacificbahn (Nordamerika).** Von baulichen Verbesserungen der Strecke, welche jetzt in Amerika an der Tagesordnung sind, weiss auch die Union Pacificbahn zu berichten (s. „Eng. News", Heft 10). Beachtenswerth ist schon die Begründung der Aenderungen. Es war beim Bau der Bahn im Staate Wyoming, insbesondere beim Ueberschreiten des Gebirgszuges östlich vom grossen Salzsee, nur darauf angekommen, eine billige, leicht zu bauende Linie herzustellen. Und „da der Kongressbeschluss eine Prämie für die Meile gewährte, war noch ausserdem ein auf der Hand liegender Grund vorhanden, nicht die kürzeste Linie zu wählen". Die so entstandene Gestaltung der Strecke äusserte nun aber einen mit dem Wachsen des Verkehrs stetig zunehmenden ungünstigen Einfluss auf die Betriebskosten. Man entschloss sich daher, in Wyoming acht Abkürzungslinien zu bauen, welche seit April 1899 zur Ausführung kamen. Die Gesammtabkürzung beträgt 49 km. Ausserdem wurden todte Steigungen vermindert und die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse verbessert.

Die bedeutendste Abkürzung ist die zwischen Leroy und Bear-River, unmittelbar an der westlichen Grenze des Staates Wyoming (gegen Utah). Die neue Linie ist 34,8 km lang. Dabei ist sie 15,4 km kürzer als die alte Linie. Sie verringert die todte Steigung von Osten her von 247 m auf 152 m. Alles dies erreicht sie auf Kosten eines 1798 m langen Tunnels, der sich schwierig erwies und daher wohl einer kurzen Betrachtung werth ist, zumal er eine eigenartige Handhabung des Tunnelbaues zeigt.

Der Tunnel (Aspentunnel genannt) ist eingleisig und liegt ganz in einem west-östlichen Gefälle von 1:250. Sehr bedeutende, schwer zu entwässernde Voreinschnitte schliessen sich an. Das zu durchbrechende Gebirge ist kohleführender Thonschiefer, unterbrochen von Schichten gelben Sandsteins. Das Einfallen geht unter 20—30° nach Osten. Das Gebirge ist wenig fest und brachte starken Wasserzudrang. Die Hoffnung, einen Theil des Tunnels unverkleidet lassen zu können, erwies sich als trügerisch. Man musste überall mindestens eine Holzzimmerung einbauen, welche, weil sie während des Betriebes bleiben sollte, keine Quersteifen haben konnte, und also wohl geeignet war, einen gewissen gleichmässigen Druck aufzunehmen, aber keinen irgend wie nennenswerthen einseitigen. Diese Zimmerung besteht aus längsliegenden Sohlschwellen, darauf Wandstiele, 5,18 m lang, 0,3 × 0,3 m stark. Diese tragen in Kämpferhöhe wieder Langschwellen, und auf ihnen bauen sich Bohlenbögen auf, welche die 10 cm starke Längsverpfählung tragen. In den Seitenwänden ist letztere nur 7,6 cm stark. Der Abstand der Zimmerungsbinder von einander sollte normal nahezu 1 m von Mitte zu Mitte betragen. Er konnte jedoch nur auf dem geringsten Theil der Tunnellänge, in der Nähe der Mundlöcher, so ausgeführt werden. Beim weiteren Vordringen ins Gebirge musste man die Binder näher aneinander rücken, bis sie sich berührten. Auch wurden noch die Füsse der Wandstiele dicht über der Tunnelsohle gegeneinander abgesteift. In dem druckhaftesten Theil des Tunnels genügte aber selbst diese massive Holzzimmerung nicht. Ihrer ungeachtet bewegte sich das Schiefergebirge „langsam, aber sicher (nicht über 25 mm täglich)" in das Innere des Hohlraumes. Man musste also schleunigst eine kräftigere Maassregel ergreifen. Als solche scheint sich eine Betonmauerung und Wölbung mit eingebetteten I-Stahlrippen bewährt zu haben. Die mit dieser Mauerung versehene Strecke ist 217 m lang. Das Rippenprofil ist 0,3 m hoch, die Rippen sind in 0,3 bis 0,6 m Abstand angeordnet. Der Beton ist 0,6 bis 0,9 m stark und überdeckt die Rippen nach dem Inneren des Tunnels um 0,1 bis 0,17 m. Die Betonsohle hat 1,68 m grösste Stärke. Eine Lage alter Schienen ist quer zum Tunnel in die Sohle einbetonirt.

Die Ausführung des Tunnels begann am 16. November 1899 mit der Abteufung eines 100 m tiefen Schachtes. Hier arbeitete man anfangs im Trockenen, schlug aber am 3. Februar 1900 in 78 m Tiefe eine Wasserader an, welcher noch andere folgten, so dass man im Schacht bis 459 cbm Wasser in 24 Stunden zu bewältigen hatte. Man begann vom Schacht nach beiden Seiten den Tunnelausbruch. Als man aber 76 m nach jeder Seite vorgedrungen war, hatte der Wasserzudrang so sehr (auf 1360 cbm im Tage) zugenommen, dass man sich veranlasst sah, die Arbeiten vom Schacht aus aufzugeben. Inzwischen hatte man am 12. April 1900 vom östlichen und am 14. März 1900 vom westlichen Ende den Tunnelvortrieb begonnen. Der letzte Durchschlag erfolgte am 8. September 1901. Zu erwähnen ist noch, dass immer mit dem Ausbruch der Kalotte im vollen Querschnitt vorgegangen wurde und dass der Abbau der etwa 5 m hohen Strosse in zwei Schichten von 1,8 und 3,2 m nachfolgte. Zum Verladen des Schotters in die Rollwagen im Tunnel bediente man sich einer fahrbaren Dampfschaufel.

Der Aspentunnel und damit die betreffende Abkürzungsstrecke wurde in den ersten Tagen des Oktober 1901 vollendet. Der regelmässige Zugverkehr begann am 15. Oktober „kurz vor Mitternacht".

Ausser dem Tunnel waren auf den Abkürzungsstrecken bedeutende Erd- und Felsarbeiten sowie Brückenbauten auszuführen. Dabei verdienen die sehr hohen Belastungsannahmen zur Berechnung eiserner Brücken Beachtung. Der vorgeschriebene Lastzug besteht aus zwei „Konsolidations"-Lokomotiven von je 175 t und folgenden Wagen mit einem Gewicht von 5,96 t für 1 m Gleis.

Der Oberbau der neuen Strecken ist ebenfalls stärker als der der alten. Das Gewicht der neuen Schienen beträgt 39,7 kg/m.

Allgemeines.

— **Ueber die Sicherheit im Eisenbahnwesen** hat der Professor Hans Wegele zu Darmstadt zur Geburtstagsfeier des Grossherzogs Ernst Ludwig von Hessen am 23. November 1901 eine Rede gehalten, in der er die grossartigen Fortschritte, welche im Laufe der Jahre auf dem gedachten Gebiete gemacht worden sind, in übersichtlicher und anschaulicher Weise zusammenstellte. In kurzen und klaren Zügen schilderte er zunächst die beim Oberbau durch die Einführung des Stahls statt des Eisens, durch die Verwendung längerer Schienen und den Gebrauch eines stärkeren Schienenprofils, durch die Verbesserung und Verstärkung der Verbindungsmittel sowie durch Vermehrung der Zahl der Schwellen und das Einbauen eines besseren Bettungsstoffes erzielte grössere Sicherheit. Beim Betriebe wies der Redner auf die Einführung der Stellwerksanlagen, auf die Verbesserungen im Bau der Betriebsmittel, die Vervollkommnung der Kuppelungs- und Bremsvorrichtungen, namentlich auf den Ersatz der Spindelbremsen durch Luftdruckbremsvorrichtungen hin und ging sodann auf die Verbesserung im Signalwesen über, das man die „Sprache des Eisenbahnwesens" genannt habe. Mit dem Ersatz des ursprünglich gebrauchten optischen Telegraphen durch den elektrischen habe die Sicherheit des Betriebes einen sehr wesentlichen Fortschritt gemacht, namentlich nachdem auch die elektro-magnetischen Glockensignale hinzugekommen sind. Die auf diese Weise erzielten Erfolge fasste der Redner dann in nachstehenden Worten zusammen: „Nun ergibt sich im allgemeinen, für manchen vielleicht unerwartet, dass die persönliche Sicherheit des einzelnen während einer Eisenbahnfahrt sehr gross ist, und zwar hat man berechnet, dass der Aufenthalt im Zuge erheblich sicherer ist als die Thätigkeit in einer sonstigen Beschäftigung. Es fuhren nämlich in den Jahren 1889—1899 auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen jährlich durchschnittlich 424000000 Reisende. Jede Person wurde durchschnittlich befördert auf 24,4 km. Die Dauer des Aufenthalts derselben kann somit durchschnittlich zu ½ Stunde angenommen werden. Demnach kommt die Zeit, welche die Reisenden im Zuge verlebten, einer Gesammtlebenszeit von rund 24000 Menschen während eines Jahres gleich. Von diesen Reisenden wurden aber

für den 10jährigen Zeitraum durchschnittlich nur 4,7 ohne ihr Verschulden getödtet. Nun kommen aber durchschnittlich beim Gehen, Fahren, Reiten, beim Aufenthalt in den Wohnungen in den Kulturländern durch Unfälle aller Art, durch Ueberfahrenwerden, Ausgleiten, Fallen, Vergiften usw. von je 2000 Einwohnern einer jährlich um. Hieraus ergibt sich das Verhältniss von 5100 : 2000 oder etwa die $2\frac{1}{2}$ fache Sicherheit eines Reisenden vor Verlust des Lebens während des Aufenthalts im Zuge gegenüber den Verhältnissen des gewöhnlichen Lebens. Legt man die Berechnung der Unfälle zu Grunde, von welchen Reisende auf dem Gebiete der Vereinsbahnen in den Jahren 1896—1899 betroffen worden sind, so ergibt sich, dass ein Mensch, der im Zuge das Licht der Welt erblickt und täglich 900 km während seines ganzen Lebens zurücklegt, wahrscheinlich 135 Jahre alt werden müsste, bis er verletzt, oder 730 Jahre, bis er durch einen Unfall getödtet würde. Nach der französischen Statistik hat sich bei einer Vergleichung der Zeiträume von 1835/75 für den Eisenbahn- und von 1846—1855 für den Reisepostverkehr nach der Zahl der festgestellten Tödtungen und Verletzungen die Sicherheit zu Gunsten der Eisenbahnen um das 16 fache gesteigert.“ Diese Durchschnittszahlen beziehen sich selbstredend nur auf Eisenbahn r e i s e n d e. Bei Einrechnung der Verletzungen und Tödtungen, von welchen Eisenbahnbedienstete und dritte Personen im Betriebe betroffen werden, nimmt die Unfallziffer ein weit ernsteres und ungünstigeres Gepräge an, doch ist auch die Gesammtzahl der Betriebsunfälle in den Jahren 1880/99 bei den preussisch-hessischen Bahnen von 15,2 auf 6,5 und in Deutschland von 17,9 auf 7,4 für 1000000 Zugkm zurückgegangen.

— **Kohlenausfuhr der Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Eine statistische Uebersicht, welche von der Wochenschrift „Glückauf“ über die Kohlenausfuhr der Vereinigten Staaten gebracht wird, ergibt die in wirthschaftlicher Beziehung beachtenswerthe Thatsache, dass sich die Ausfuhr von Kohlen aus den Häfen der Union nach Europa in dem gedachten kurzen Zeitraum von 35000 t auf 589000 t gehoben hat. Den hervorragendsten Antheil an diesen Bezügen hatten die Mittelmeerländer mit rund 300000 t. Deutschland empfing im Jahre 1901 nur 48000 t, und nach Lage der Umstände dürfte auch schwerlich zu erwarten sein, dass sich diese Einfuhr im Laufe der Zeit noch wesentlich steigern wird, da Deutschland seinen Bedarf an Kohlen billiger aus den eigenen Bergwerken und aus England wird decken können. Dagegen hat sich die Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Südamerika in jenen Jahren von 89000 t auf 278000 t gehoben, also mehr als verdreifacht. Freilich spielt sie dort gegenüber der Einfuhr der englischen Kohle, die sich im letzteren Jahre auf 2225000 t stellte, immer noch eine recht bescheidene Rolle; aber in der Folgezeit wird sich wahrscheinlich auch hier ein scharfer Wettbewerb zwischen den beiden Nebenbuhlern entwickeln, wie er im Gebiete der Mittelmeerländer bereits besteht. Auf dem südamerikanischen Markte haben die Vereinigten Staaten vor England den Vortheil des kürzeren Weges voraus, und wie gut sie diesen auszunutzen wissen, das beweist der Umstand, dass sie in Mexiko, Westindien und Mittelamerika den englischen Wettbewerb nahezu aus dem Felde geschlagen haben. Dort stand im Jahre 1900 einer Einfuhr englischer Kohlen von 250000 t eine solche von 1400000 t aus den Vereinigten Staaten gegenüber. Die Ueberlegenheit Englands auf den Kohlenmärkten der südlichen Länder beruht auf dem Umstande, dass zahlreiche Schiffe, welche aus den letzteren nach Europa befrachtet werden, als Rückfracht in den englischen Häfen Kohlen als Ballast an Bord nehmen, die sie dann im Süden mit einem ganz geringen Vortheil zu verkaufen pflegen. Aus diesem Grunde hat man die Vorherrschaft Englands im Kohlenverkehre lange Zeit für unerschütterlich gehalten. Die oben angeführten Thatsachen aber dürften beweisen, dass sie durchaus nicht unangreifbar ist.

— **Ueber die Waldeisenbahnen in der Oberförsterei Schirmeck in den Vogesen,** deren Bauart und Herstellungskosten wir in Nr. 22 S. 363 d. Ztg. besprochen haben, geht uns eine weitere Mittheilung zu, in der die während der Jahre 1900 und 1901 erwachsenen Unterhaltungskosten der nach dem Bierau'schen System ohne Schwellen angelegten Gleise denjenigen gegenübergestellt sind, welche an den auf Schwellenunterlage verlegten älteren Waldbahnstrecken erwachsen sind. Ein näheres Eingehen auf die einzelnen hierbei gemachten Wahrnehmungen und Erfahrungen verbietet uns der Raum, doch dürften folgende Thatsachen die Beachtung auch weiterer Kreise verdienen. Im Jahre 1900, in welchem zuerst genaue vergleichende Anschreibungen geführt worden sind, betrugen die Unterhaltungskosten bei den Bierau'schen Waldbahnen je nach Lage und Inanspruchnahme der Strecken zwischen 9,60 und 51,20 ℳ für 1 km Betriebslänge und zwischen 2,7 und 5,4 ₰ für 1 tkm, bei den auf Schwellen verlegten Strecken dagegen zwischen 25,32 und 108,16 ℳ für 1 km Betriebslänge und 6,3 und 22,0 ₰ für 1 tkm. — Im Jahre 1901 schwankten die Unterhaltungskosten dann bei ersteren Bahnen zwischen 9,60 und 53,76 ℳ für 1 km Betriebslänge und zwischen 2,6 und 8,1 ₰ für 1 tkm, während sich die gleichen Kosten bei den letzteren Strecken zwischen 18,98 und 170,56 ℳ für 1 km Betriebslänge und 6,3 und 30,2 ₰ für 1 tkm bewegten.

— **Ein amerikanischer Eierschnellzug.** Von einer amerikanischen Eierfirma in Newton Kansas wurde vor kurzem ein nur mit Eiern belasteter Schnellzug von zwölf eigens eingerichteten, mit Eiskühlung und elastischer Federung wie bei Pullmanschlafwagen versehenen Wagen auf der Atchison-Topeka und Santa Fé-Eisenbahn zur Verschiffung nach San Francisco befördert, wo diese 2000000 Eier vollständig unversehrt ankamen. Der Raum der Wagen wurde der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ zufolge sehr vortheilhaft ausgenutzt. Es wurden Körbe aufeinander gestellt, durch welche abgekühlte Luft strömte. Es ist dies der erste Fall, dass ein Zug mit so heikler Fracht den Weg von 2500 km nach Kalifornien zurücklegte.

Bücherschau.

— **Schweizerische Eisenbahnlitteratur (1830—1901).** Bearbeitet von Albert S i c h l e r, Beamter der schweizerischen Landesbibliothek. Bern, Verlag von K. J. Wyss. — Die unter Mitwirkung der Bundesbehörden und kantonalen Amtsstellen herausgegebene „Bibliographie der schweizerischen Landeskunde“ bringt als neuesten Band ihrer Arbeiten eine umfassende Zusammenstellung der schweizerischen Eisenbahnlitteratur. Der sachkundige Verfasser hat die einzelnen Veröffentlichungen nach ihren Gegenständen sorgfältig geordnet, der erste Theil des Werkes umfasst „das Eisenbahnwesen im allgemeinen“, der zweite Theil führt die Druckschriften auf, welche sich mit „den einzelnen Eisenbahnunternehmungen“ des S c h weizerlandes beschäftigen. Durch diese Anordnung ist es dem Benutzenden ermöglicht, sich bei einschlägigen Fragen über den ganzen Umfang der darüber erschienenen Druckschriften rasch und vollständig klar zu machen. Wie nothwendig aber ein solches Hilfsmittel für diesen Zweck geworden ist, das erhellt schon aus dem Umfange des vorliegenden Werkes mit einer den Fernerstehenden geradezu überraschenden Deutlichkeit. Der lediglich die einzelnen Büchertitel wiedergebende Haupttheil des Werkes umfasst 374 eng gedruckte Seiten; die auf das Eisenbahnwesen bezügliche Litteratur der Schweiz ist danach gegenwärtig bereits zu einer so reichhaltigen Bücherei angeschwollen, dass sie eine Anzahl von rund 5000 Bänden umfasst. — Ein dem Hauptinhalt zugefügter Anhang führt dann noch die in der „Eisenbahn-Aktensammlung“ (1850—1899) abgedruckten Aktenstücke in alphabetischer Ordnung auf. Der Verfasser der mühevollen Arbeit fügt seiner Einleitung die Worte nach: „Wenn nun auch dieses Verzeichniss der schweizerischen Eisenbahnlitteratur weder auf unbedingte Vollständigkeit, noch auf Gleichmässigkeit einen Anspruch erhebt, so denke ich, wird es dessenungeachtet manche guten Dienste leisten.“ Wir können dieser Voraussetzung in vollem Maasse beitreten und bestätigen gern, dass durch die Herausgabe des Werkes dem schweizerischen Eisenbahnwesen u. E. ein wichtiger und dankenswerther Dienst geleistet worden ist.

— **Woerl's Reisehandbücher.** Kleiner Orientführer für Reisende nach Unterägypten, Palästina und Syrien. Herausgegeben von Leo Woerl. Mit 120 Illustrationen, Plan- und Kartenbeilagen. Leipzig. Woerl's Reisebücherverlag. Preis 2 ℳ.

Der bekannte Woerl'sche Reisebücherverlag hat seinen beliebten Reisebüchern durch den „Kleinen Orientführer“ ein werthvolles neues hinzugefügt. Es ist eine Zusammenfassung der über Aegypten und Palästina gemachten Studien und Erfahrungen und eine Zusammenstellung alles für den Orientreisenden Wissens- und Beachtenswerthen, ohne ein grösseres Reisehandbuch entbehrlich zu machen, also gewissermaassen nur ein Auszug aus einem solchen. Es leitet uns von Alexandria nach Kairo, einer Strecke, die der Expresszug in $3\frac{1}{2}$ Stunden zurücklegt. Die Sehenswürdigkeiten in und um Kairo, Heluan, Memphis, die Todtenfelder von Sakkara, die Pyramiden von Gizeh werden eingehend gewürdigt, der Besuch des Fayûms, dieser durch ihre grosse Fruchtbarkeit berühmten Oase, die von Kairo etwa 120 km entfernt ist und die man mit der Eisenbahn etwa in 4 Stunden erreicht, gerühmt. Daran schliesst sich ein Besuch Oberägyptens. Die Stadt Suez, die Sinaihalbinsel leiten zu dem zweiten Theil des „Kleinen Orientführers“, zu Palästina und Syrien, über. Die Bahnfahrt von Jaffa nach Jerusalem, die 3—4 Stunden dauert, wird eingehend beschrieben. Daran schliesst sich eine ausführliche Beschreibung Jerusalems, die, ebenso wie die übrigen geschilderten Gegenden, durch zahlreiche Bilder veranschaulicht wird. Mit einem Besuch von Nazareth, Tiberias, Damaskus, Palmyra, Baalbeck, Beirut

schliesst der Reiseführer. Ausser den schon erwähnten zahlreichen Bildern der Gegenden, Sehenswürdigkeiten, Bewohner, Trachten, den eingestreuten Plänen und Panoramen enthält er noch Orientirungskarten von Palästina, von Aegypten und Syrien und eine Eisenbahn- und Schifffahrtslinienkarte. Sehr erwünscht wäre eine etwas sorgfältigere Sprache des Reiseführers: das pro und per anstatt für oder auf, das inkl. und resp., das etc. und ca. ist auf jeder Seite zu finden; geradezu unleidlich aber ist die stete Wiederholung des Wortes retour für zurück. Das sollte doch in einem deutschen Reisebuch nicht mehr vorkommen!

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Neuses bei Kronach für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst.

Am 5. Mai d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Neuses bei Kronach für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet.

München, den 30. April 1902. (1225)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die pfälzische Station Glanmünchweiler für den Versand von Steinkohlen in die Saarkohlentarife Nr. 4 (Direktionsbezirk Mainz), Nr. 6 (Main-Neckarbahn), Nr. 9 (Reichsbahn) und Nr. 18 (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) aufgenommen. Bis auf weiteres kommen die Frachtsätze des Rohstoffausnahmetarifs der betreffenden Gütertarife zur Anwendung. (1226)

St. Johann=Saarbrücken, 30. April 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Bleihüttenbetrieb von Station Lenne (Direktionsbezirk Elberfeld) nach Station Frankenscharrn=Hütte (Direktionsbezirk Magdeburg) tritt am 1. Mai d. J. ein Frachtsatz von 0,55 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 26. April 1902. (1227)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. wird die Station Beuthen O. S. E. des Direktionsbezirks Kattowitz in den direkten Verkehr aufgenommen; ferner wird die Südharzbahn in den direkten Verkehr mit der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und eine Reihe Staatsbahnstationen in den direkten Verkehr mit der Brohlthal-Eisenbahn einbezogen; ferner treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Gronau M. E. des Direktionsbezirks Münster, Gronau D. G. E. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und Elten der niederländischen Staatsbahn in Kraft. Im Verkehr mit der Brohlthalbahn treten einige Frachtermässigungen ein. Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 und 7 wird ergänzt und das des Ausnahmetarifs für Zucker 14 a geändert.

Am 15. Juni werden erhöhte Frachtsätze in den Eilgut- und Stückgutklassen im Verkehr zwischen Gronau M. E. und Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der holländischen Eisenbahn eingeführt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 28. April 1902. (1228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt ein neuer „Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe“ zur Einführung.

Dieser Ausnahmetarif gilt nur bei Verkehrsleitung über Aschaffenburg, Schneeberg bei Amorb., Wertheim und Würzburg.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Dienststellen.

München, den 28. April 1902. (1229)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Tarif vom 1. November 1901 der Nachtrag II, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Osterstedt des Direktionsbezirks Altona, Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld und Essen Segeroth des Direktionsbezirks Essen enthält.

Die Entfernungen der Station Essen Segeroth gelten erst vom Tage der Wiedereröffnung der Station Essen Hauptbhf. für den gesammten Wagenladungsverkehr.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Soweit durch die ausserdem in dem Nachtrage enthaltenen Entfernungsberichtigungen Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juni 1902 ab.

Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Essen, den 26. April 1902. (1230)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Stationen Dolhain und Régissa der belgischen Staatseisenbahnen werden ab 1. Mai d. J. als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 11 für Holzstoff usw. aufgenommen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilt das Tarifbüreau der bayerischen Staatsbahn zu München, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.

Cöln, den 27. April 1902. (1231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die auf Seite 30 des Gütertarifs Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) unter lfd. Nr. 26 für die Beförderung von Wagenladungsgütern nach und von dem Hafen in Tönning vorgesehene Gebühr von 4 ₰ für 100 kg wird vom 1. Mai ab auf 2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Altona, den 18. April 1902. (1232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 15. Mai 1893.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Frachtsätze für Weilheim theilweise ermässigt worden. Auskunft ertheilt diese Station.

München, den 27. April 1902. (1233)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. August 1894.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Frachtsätze für Weilheim theilweise ermässigt worden. Auskunft ertheilt diese Station.

München, den 27. April 1902. (1234)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Der Frachtsatz Boenen-Warendorf wird mit sofortiger Gültigkeit in 0,18 ℳ, der Frachtsatz Boenen-Warstein vom 8. Juni d. J. ab in 0,25 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 26. April 1902. (1235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr (Gruppen VII/VIII, Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann=Saarbrücken).

Am 1. Mai d. J. erscheint der 8. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Mai 1899. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 26. April 1902. (1236)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Am 1. Mai d. J. treten für Heu und Stroh bei Frachtzahlung für mindestens

10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen einer Anzahl ungarischer Stationen und der Station Alt-Carbe des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg neue direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber diese für die deutschen Bahnen in regelrechter Weise gebildeten Sätze ertheilt die Station Alt-Carbe sowie die Auskunftsstellen näheren Aufschluss.

Breslau, den 30. April 1902. (1237)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 10. Mai 1902 treten im obengenannten Tarifhefte für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 A unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von	nach Deutsch-Lissa	nach Hundsfeld
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Frankstadt a/R. K. F. N. B.	105	99
Krasna K. F. N. B.	105	99
Kunowitz-Louczka K. F. N. B.	105	99
Mähr. - Weisskirchen K. F. N. B.	93	87
Wall-Meseritsch K. F. N. B.	105	99

Breslau, den 26. April 1902. (1238)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. werden die Stationen Speldorf des Direktionsbezirks Essen mit den Frachtsätzen der Gruppe Altenessen usw. und Stadtoldendorf des Direktionsbezirks Cassel mit den Frachtsätzen der Gruppe Einbeck usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 28. April 1902. (1239)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Unsere Bekanntmachung vom 17. März d. J., betreffend die Ermässigung der Frachtsätze für die Station Altona in allen den Ausnahmetarifen, in welchen die Frachtsätze der Stationen Harburg H. und U. E. mit denen von Hamburg gleichgehalten sind, bezieht sich ausser den daselbst genannten Verkehren auch auf den norddeutsch - hessisch - südwestdeutschen Gütertarif (Heft 1—3), für diesen jedoch nur auf die Klasse II b des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl.

Altona, den 28. April 1902. (1240)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes Theil I, Abtheilung B vom 1. April 1902.

In dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

a) Auf Seite 27 in der ersten Spalte, dritte Zeile von oben ist „13 bezw.“ zu streichen und in der fünften Zeile von oben „der Gruppe 11“ auf „der Gruppe 12 a“ richtig zu stellen.

b) Auf Seite 84 ist die ausserfranzösische Tarifirung der Post Nr. 165 c) von „{12 a / 13 †}“ auf „{12 a / 13 a †}“ abzuändern.

Wien, am 29. April 1902. (1241)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Schlempekohle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Kolin Oe. N. W. B. u. St. E. G.	72 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Kolin Oe. N. W. B. u. St. E. G.	68 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Kolin Oe. N. W. B. u. St. E. G.	67 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Kolin Oe. N. W. B. u. St. E. G.	101 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 29. April 1902. (1242)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 125 t Laschen, 45 000 Stück Spurplättchen, 30 900 Stück Unterlagsplatten, 46 t ungelochte Unterlagsplatten und Herzstückplatten, 15 000 Stück Hakenplatten für Weichen, 16 000 Stück Neigungsplättchen, 50 600 Stück Futterbleche, 30 000 Stück Gleitstühle, 256 500 Stück Klemmplatten und 101 t Seitenbleche für Weichenschwellen;

Gruppe B: 65 t Laschenschrauben, 244 800 Stück Federringe, 47 t Schwellenschrauben und 250 t Hakenschrauben;

Gruppe C: 600 t Eisengusstheile zu Weichen (Futterstücke usw.).

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B, 2 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin am 9. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 24. Mai d. J.

Essen (Ruhr), den 19. April 1902. (1243)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung und Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Pr. Stargard am 27. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33 a bis 41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen ohne die Zeichnungen 33, 33 a bis 41 ist 1,50 ℳ zu zahlen.

Danzig, den 23. April 1902. (1244)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung der Platten für 2 Stück kupferne Lokomotivfeuerbüchsen soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Lieferung von Feuerbüchsplatten“ längstens bis 16. Mai l. J., Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr an den Unterzeichneten einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im April 1902. (1245)

Der Maschineningenieur.
Gugler.

---

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung sollen verkauft werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 15. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbüreau hier, Bahnhofstrasse Nr. 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere“ einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen, auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Oeffnung der Angebote findet am 15. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, statt.

Erfurt, den 28. April 1902. (1246)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 36. | 7. Mai 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrspolitische Wahrscheinlichkeitsberechnungen.
Französische und deutsche Eisenbahnverhältnisse in französischer Beleuchtung.
Nachrichten:
Deutschland: Dritte Berathung des Gesetzentwurfs, betr. die Erweiterung u. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes. — Gesetz, betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen u. Kleinbahnen. — Theilnahme von rechtskundigen Direktionsmitgliedern an den Sitzungen des Materialienausschusses. — Vorschüssige Zahlung von Kommunaleinkommensteuer. — Die Frage der Staffeltarife für Holz und Getreide. — Eisenbahnunglück bei Zschortau. — Geschäftsbericht der Halberstadt-Blankenburger E. — Das Geräusch der Berliner Hochbahnzüge. — Fahrkartenkontrole durch das Zugpersonal auf den bayer. Staatsbahnen. — Eröffnung der Strecke Gmund-Tegernsee. — Leipziger Hauptbahnhof. — Bodenseeverkehr. — Verkehr mit Motorwagen in Württemberg. — Entschädigungen an die vom Heidelberger Eisenbahnunglück Betroffenen. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Staatsvertrag wegen eines Eisenbahnanschlusses nach Preussen. — Bauvergebung des Wocheiner Tunnels. — Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Rechnungsabschluss der Südbahn. — Versammlung der Südbahnaktionäre. — Ersparnisse im Lokalbahnbetriebe. — Verbot der Gründung eines Lokomotivführerverbandes.
Ungarn: Die bosnischen Eisenbahnprojekte. — Die Gehaltsregelung bei den ungar. Staatsbahnbeamten.
Uebrige europäische Länder: Die Abgeordnetenwahlen und die Eisenbahnen in Frankreich. — Die neue Eisenbahnlinie Paris-Versailles. — Franz. Südbahn. — Pariser Stadtbahn. — Die „Normaleisenbahnkonzession“ und die staatliche Eisenbahnzuständigkeit in der Schweiz. — Die Eisenbahn-Volksabstimmung im Kanton Bern. — Eisenbahnbauthätigkeit der schweizer. Kantone. — Tunneleinsturz in der Schweiz. — Ein Schachzug der italien. Eisenbahngesellschaften. — Ueber bulgarische Frachttarife.
Fremde Welttheile: Vorlage, betr. die ostafrikanische Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro.
Bücherschau.
Berichtigung.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verkehrspolitische Wahrscheinlichkeitsberechnungen.

Von Dr. rer. politic. Ernst Heubach.

Eine im Verkehrsleben nicht seltene und, wo sie vorliegt, nicht unrichtige Aufgabe ist die, festzustellen, welchen Einfluss die Entstehung eines neuen Verkehrsweges, etwa einer Wasserstrasse, auf die Thätigkeit schon vorhandener Verkehrswege, z. B. des von jener Wasserstrasse beeinflussten Eisenbahnnetzes, wahrscheinlich ausüben wird. Es ist klar, dass derartigen Untersuchungen grosse Bedeutung zukommen kann, denn ihr Ergebniss wird stets darin gipfeln, dass den Vortheilen, die man sich von dem neu herzustellenden Verkehrsmittel verspricht, ein gewisser, unter Umständen allerdings nur vorübergehender Nachtheil gegenübersteht. Je nach der gegenseitigen Grösse von Vortheil und Nachtheil wird sich die Stellungnahme der maassgebenden staatlichen Faktoren zu derartigen Projekten gestalten, und es ist daher keineswegs werthlos, nach Untersuchungsmethoden umzuschauen, die solchen Ergebnissen ein möglichst grosses Maass von Wahrscheinlichkeit verleihen.

I.

Vor allem ist es bei derartigen Untersuchungen angezeigt, zu überlegen, dass es sich darum handelt, ein Urtheil über zukünftige, unter gewissen Bedingungen voraussichtlich eintretende Massenbewegungen zu gewinnen. Der sicherste Weg zu diesem Ziele dürfte es sein, festzustellen, wie sich Massenbewegungen ähnlicher Art bisher vollzogen haben.

Wenn sich z. B. der Nachweis führen lässt, dass in wichtigen Verkehrsbeziehungen von einer grossen Menge Kohlen, der die Wahl zwischen Eisenbahn- oder Wassertransport frei stand, sich in mehrjährigem Durchschnitte bestimmte Antheile des Wasserweges bedienten, z. B.

etwa 26 %, wenn der Wasserweg etwa 16 % Frachtersparniss,
„ 50 „ „ „ „ „ 22 „ „
„ 90—100 „ „ „ „ „ 45 „ „

bot, so ist man zu der Folgerung berechtigt, dass in ähnlich liegenden Fällen auch künftig eine ähnliche Verkehrstheilung Platz greifen wird.

Die angedeutete Zunahme des Wasserverkehrantheiles mit der Frachtersparniss durch die Schifffahrt liegt in der Natur der Sache. Denn angenommen, es würde keiner der beiden Transportwege hinsichtlich der Frachtkosten einen Vorsprung besitzen, so würde lediglich die persönliche Bevorzugung des einen oder anderen Weges, die Gewohnheit, der Anspruch auf Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung entscheidend für die Wahl des Transportweges sein. Diese bei Frachtgleichheit zu voller Wirkung kommenden persönlichen Erwägungen der Verfrachter bleiben auch bestehen, wenn Frachtunterschiede auftreten, allein sie verlieren gegenüber ökonomischen Momenten nothwendigerweise mehr und mehr an Einfluss, wenn der Frachtvorsprung eines der beiden Verkehrsmittel gross und schliesslich sehr gross wird.

Betrachtet man für einen längeren, mehrjährigen Zeitabschnitt statistisch genau erfasste, grosse Gütermengen, die sich zwischen bestimmten Bezirken theils auf der Eisenbahn, theils auf dem Wasser bewegten, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass in hinreichend gross gewählten Mengen zahlreiche Sendungen enthalten sind, bei denen alle oben geschilderten persönlichen Erwägungen der Verfrachter mit einer gewissen Regelmässigkeit zur Wirkung kommen und im Verein mit der Frachtersparniss maassgebend für die Vertheilung der gesammten Gütermenge auf die beiden Verkehrswege sind.

Derartige Verkehrstheilungen sind daher nicht zufällige Ergebnisse, sondern das Ergebniss bestimmter Verhältnisse. Es geht dies am deutlichsten daraus hervor, dass in einzelnen Verkehrsbeziehungen, wie im Verkehr der böhmischen Braunkohlen

nach Dresden, Magdeburg, Berlin, der oberschlesischen Steinkohlen nach Berlin, im Transporte der Ruhrkohle nach Mannheim, Frankfurt, Heilbronn usw. sowohl ein bestimmter Zusammenhang zwischen Verkehrsantheil des Wasserweges und Frachtersparniss durch den Wasserweg, als auch eine gewisse dauernde Gleichheit der beiderseitigen Verkehrsantheile vorliegt. Einige Beispiele mögen dies nachweisen.

a) Ueber den Versand böhmischer Braunkohlen nach Berlin

enthält Anlage II der preussischen Kanalvorlage von 1901 auf S. 16 folgende Angaben:

	Berlins Bezug an böhmischen Braunkohlen im ganzen	davon zu Wasser
1897	127 689 t	42 533 t = 33,4 %
1898	105 208 „	24 925 „ = 23,7 „
1899	94 344 „	29 316 „ = 31,1 „
	durchschnittlich	29,4 %

Die von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft alljährlich herausgegebene Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs gibt den Berliner Bezug hinsichtlich der Mengen abweichend an. Die prozentuale Betheiligung des Wasserweges nach der letzteren Quelle war in den drei oben genannten Jahren 32, 27, 27, durchschnittlich also 28,7 %. Betrachtet man einen längeren Zeitraum, etwa 1894/1900, so berechnet sich der durchschnittliche Verkehrsantheil des Wasserweges zu 25,6 %.

Wie verhält es sich nun demgegenüber mit den Kosten des Bahn- und Wassertransportes? Die Berechnung dieser Kosten soll für den einen Verkehr Böhmen-Berlin ausführlich dargestellt werden, um ein Urtheil über die Zuverlässigkeit der gewonnenen Ergebnisse zu ermöglichen. Zur Betrachtung kommen zwei vorbildliche Versandstrecken, Karbitz-Berlin mit kurzer Eisenbahnvorfracht zum Elbhafen und Brüx-Berlin, bei der die Zechenstation von der Elbe weiter entfernt ist.

Karbitz-Berlin.

1. Die Eisenbahnfracht betrug 1894—1900: 77,0 und 78,5 ℳ für 10 t.

2. Wasserfracht.

Nach der Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres für 1896 (chronologisch-statistische Tafel) betrug die durchschnittliche Wasserfracht Aussig-Magdeburg 1890/96: 36,00 ℳ für 10 t.

Der amtliche, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin herausgegebene Führer auf deutschen Wasserstrassen benennt die Durchschnittsfracht für Braunkohle von Aussig nach Magdeburg mit 37,50 ℳ, die niedrigste Fracht mit 24 ℳ. Die gleiche Quelle gibt für die Strecke Aussig-Brandenburg die Durchschnittswasserfracht mit 56 ℳ, die niedrigste Fracht mit 30 ℳ an.

Hiernach kann die durchschnittliche Höhe der zusammengesetzten Wasser- und Bahnfracht Karbitz-Berlin berechnet werden wie folgt:

Eisenbahnvorfracht[1]) sowie Umschlag in Aussig und Berlin[2]) (11,20 + 1,00 + 3,50)	15,70 ℳ	69,90 ℳ
durchschnittliche Elbefracht Aussig-Magdeburg (361 km zu 1,0 ₰ für 1 tkm) . . .	36,00 „	
durchschnittliche Wasserfracht Magdeburg-Berlin (182 km zu 1,0 ₰ für 1 tkm) . .	18,20 „	

Gegenüber den angeführten Bahnfrachten bot hier somit der zusammengesetzte Bahn- und Wassertransport eine Frachtersparniss von 9,3—11,0 %.

[1]) Seit 1901 ist die Bahnvorfracht auf 15,20 ℳ erhöht.

[2]) Da die mit der Bahn ankommenden Güter sich schon auf dem Lande befinden und häufig im Bahnwagen bis zur Verwendungsstelle gelangen (Industriegleise), so müssen beim Wassertransport noch die Kosten des Umschlags auf das Land an der Bestimmungsstation eingerechnet werden.

Rechnet man — was wohl richtiger ist, weil die meisten Kohlen zur Zeit billiger Sätze verfrachtet werden und weil bei jenen Unternehmungen, die mit eigenem Schiffsparke arbeiten, nur die Selbstkosten in Frage kommen — mit den Durchschnittssätzen, die Sympher angibt (0,7 ₰ für 1 tkm für den Thalverkehr der Elbe, 1 ₰ für 1 tkm für die märkischen Wasserstrassen), so ergibt sich folgendes:

Vorfracht und Umschlag wie oben	15,70 ℳ	58,60 ℳ
Elbefracht Aussig-Niegripp (381 km zu 0,7 ₰ für 1 tkm)	26,70 „	
märkische Wasserstrassen (162 km zu 1 ₰ für 1 tkm)	16,20 „	

Hier beträgt die Ersparniss durch den Wassertransport somit 23,9—25,4 %.

Brüx-Berlin.

1. Die Eisenbahnfracht betrug hier im Zeitraum 1894/1900 83,0 und 85,00 ℳ für 10 t.

2. Die zusammengesetzte Bahn- und Wasserfracht:

Vorfracht[3]) und Umschlag . . .	22,50 ℳ	oder 22,50 ℳ
Elbefracht	36,00 „	„ 26,70 „
märkische Wasserstrassen . . .	18,20 „	„ 16,20 „
	76,70 ℳ	oder 65,40 ℳ

Die Frachtersparniss beträgt hier 8 bis 9,8 % sowie 21,2 bis 23,0 %.

Nimmt man den Durchschnitt aller berechneten Frachtersparnisse, so kommt man zu dem Schlusse, dass während der letzten sieben Jahre im Braunkohlenverkehre von Böhmen nach Berlin bei Benutzung des Wasserweges eine durchschnittliche Frachtersparniss von 16 % zu erzielen war und dass diese Ersparnissmöglichkeit durchschnittlich 26 % des gesammten Braunkohlenverkehres der Wasserstrasse zuführte.

b) Versand böhmischer Braunkohlen nach Dresden.

	Dresden bezog an böhmischen Braunkohlen[4]) im ganzen	davon zu Schiff
1897	698 340 t	286 138 t = 41,0 %
1898	671 034 „	257 463 „ = 38,3 „
1899	641 629 „	238 558 „ = 37,2 „
	durchschnittlich	38,8 %.

Im Durchschnitt der Jahre 1894/1900 stellt sich der Antheil des Wasserweges auf 38,3 % bei einer mittleren Frachtersparniss von 18 %.

c) Transport oberschlesischer Kohlen nach Berlin.

Nach Anlage II zur preussischen Kanalvorlage vom Januar 1901, S. 16 liegen hier folgende Verhältnisse vor:

	Bezug Berlins an oberschlesischer Steinkohle im ganzen	davon zu Wasser
1897. . . .	1 417 947 t	648 494 t = 46,0 %
1898. . . .	1 540 132 „	640 522 „ = 41,5 „
1899. . . .	1 610 778 „	686 651 „ = 42,5 „
	durchschnittlich	43,3 %.

Was die Frachtkosten anlangt, so enthält die Begründung zur Kanalfrage auf S. 20 folgende Frachtsätze für den Verkehr Königshütte-Berlin:

Bahnfracht nach Rohstofftarif		10,52 ℳ für 1 t
Wasserfracht mit Bahnvorfracht und Umschlag in Kosel	8,20	8,55 „ „ 1 „
hierzu Umschlag in Berlin .	0,35	

Hier entspricht daher einer Frachtersparniss von 19 % ein Verkehrsantheil der Wasserstrasse von durchschnittlich 43,3 %.

[3]) Die Bahnfracht Brüx-Aussig betrug bis 1900: 18 ℳ, ab 1901: 22,50 ℳ für 10 t.

[4]) Nach der Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres.

d) Ruhrkohlenverkehr nach Mannheim.[5])

Jahr	Kohlenanfuhr in Mannheim auf dem Rhein [1]) t	Kohlenbezug der badischen Bahnen vom Niederrhein [2]) direkt mit der Bahn [3]) t	Verkehrsantheil des Wasserweges %	Frachtkosten für 10 t: Bahntransport ℳ	Frachtkosten für 10 t: Wassertransport [4]) ℳ	Frachtersparniss durch den Wasserweg %
1896	1 664 047	39 116	97,7	87	47,80	45
1897	1 496 421	52 656	96,6	82	42,90	47,7
1898	1 671 753	93 182	94,7	82	44,60	45,6
		durchschnittlich	96,3		durchschnittlich	46,1

[1]) Nach den Jahresberichten der Handelskammer Mannheim Darunter befindet sich auch eine statistisch nicht ausgeschiedene geringe Menge englischer Steinkohlen, die das nachgewiesene Verhältniss nicht erheblich ändert.
[2]) D. h. vom Ruhrrevier, Rheinprovinz, Westfalen und Rheinhafenstationen. Verkehrsbezirke 22, 23, 24, 25, 26, 28.
[3]) Nach den Jahresberichten der grossherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung.
[4]) Nach den Tonnenkilometersätzen für Massengüter in Bd. 89 der „Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik", S. 413. Hierzu 15,50 ℳ durchschnittliche Bahnvorfracht, 1 ℳ Umschlag in Ruhrort, 3,50 ℳ Umschlag in Mannheim.

e) Versand von böhmischen Braunkohlen nach Magdeburg.

Magdeburg bezog an böhmischen Braunkohlen

	im ganzen	davon mit Schiff
1897	447 243 t	446 732 t = 99,9 %
1899	429 502 „	429 363 „ = 100,0 „
1900	335 266 „	329 302 „ = 98,0 „
	durchschnittlich	99,3 %.

Der Antheil des Wasserweges im Durchschnitt der Jahre 1894 bis 1900 berechnet sich zu 97,5 %.

Die Bahnfrachten Karbitz-Magdeburg waren 1894/1900: 86,0 und 87,5 ℳ für 10 t; die mittlere Wasserfracht betrug 51,8 und 41,0 ℳ. Für den Verkehr Brüx-Magdeburg stellten sich die Bahnfrachten auf 89,0 und 92,0 ℳ für 10 t, die mittlere zusammengesetzte Bahn- und Wasserfracht auf 58,60 und 47,80 ℳ für 10 t. Als durchschnittliche Frachtersparniss erhält man 42,5 %, die also genügt, um fast den ganzen Verkehr auf den Wasserweg zu bringen.

Beachtenswerth ist die Aehnlichkeit der Ergebnisse für Mannheim und Magdeburg. Diese, wie auch die früher nachgewiesene Aehnlichkeit der Ergebnisse für die Verkehre Böhmen-Dresden und Oberschlesien-Berlin dürfte einen deutlichen Hinweis darauf bilden, dass hier eine Erscheinung allgemeiner Art vorliegt, die bei gleichartigen Gütertransporten an den verschiedensten Orten gleichmässig zu Tage tritt.

f) Zur Vervollständigung des Bildes für Kohle ist es nothwendig zu untersuchen, welche Frachtersparniss mindestens nothwendig ist, um den Wettbewerb der Schifffahrt überhaupt in Frage kommen zu lassen.

Maassgebend ist hier der Güteverlust, den die Kohle bekanntlich beim Wassertransport dadurch erleidet, dass sie öfters umgeschlagen werden muss, ferner dadurch, dass die Lagerung innerhalb des Schiffes in Schichten von 2—3 m Höhe eine viel stärkere Pressung und Zerkleinerung der unteren Schichten veranlasst, als dies im Bahnwagen der Fall ist, endlich dadurch, dass die beschädigte Kohle nach dem Wassertransporte neu aufbereitet, d. h. gesiebt und sortirt werden muss. Dieser Güteverlust ist sehr verschieden, je nach den einzelnen Kohlensorten, und beträgt für 10 t:

bei Kohlengries	—
„ Förderkohle	5—12 ℳ
„ Nusskohle	bis 23,50 „ [6])

Selbstverständlich trägt die Kohlenförderung und der Kohlenverkehr diesen Verhältnissen Rechnung und zwar dadurch, dass auf den Wasserweg überwiegend solche Kohlensorten gehen, die wenig Güteverlust erleiden. So hat eine bei Homberg unmittelbar am Rhein gelegene und daher besonders auf diesen Verkehrsweg angewiesene Zeche ihre Sortirwerke vollständig ausser Betrieb gestellt und liefert nur noch Förderkohle. Stellt man den Eisenbahn-Kohlenfrachten von 80—100 ℳ, wie sie in den betrachteten Fällen vorlagen, einen durchschnittlichen Güteverlust von 8—10 ℳ gegenüber, so ergibt sich die Folgerung, dass der Wassertransport mindestens etwa 10 % Frachtersparniss bieten muss, um überhaupt wettbewerbsfähig zu sein.

g) Ueberblickt man die unter a—f betrachteten Einzelfälle, so zeigt sich zunächst allgemein, dass durchweg hochentwickelte Verkehrsverhältnisse sowohl auf den Bahnen, als auch auf den Wasserwegen vorliegen. Ferner zeigt sich, dass bei allen Verkehrsbeziehungen insofern ähnliche Verhältnisse gegeben sind, als es sich um die gleiche Waare und um Transporte handelt, bei denen der Abgangsort nicht am Wasser, der erste Bestimmungsort dagegen am Wasser liegt. Diese Gleichartigkeit erlaubt es, zusammenfassende Schlussfolgerungen aus den bisherigen Betrachtungen zu ziehen.

1. Im Kohlenversand gibt es wichtige Verkehre, in denen bei einer Frachtersparniss durch die Binnenschifffahrt von durchschnittlich:

weniger als 10 %	durchschnittlich — %
„ „ 16 „	„ 26 „
„ „ 18 „	„ 38 „
„ „ 19 „	„ 43 „
„ „ 42,5 „	„ 97 „
„ „ 46,1 „	„ 96 „

vom gesammten einschlägigen Kohlenverkehr sich des Wasserweges bedienen.

2. Es besteht ein gewisser Zusammenhang zwischen der Grösse der Frachtersparniss und der Grösse des Verkehrsantheiles. Dieser Zusammenhang stellt sich graphisch als eine stetig verlaufende Kurve dar.

3. Um den grösseren Theil des Kohlenverkehres — mehr als 50 % — von der Eisenbahn auf die Wasserstrasse zu ziehen, muss die letztere eine Frachtersparniss von mindestens etwa 25 % bieten. Um den ganzen Kohlenverkehr der Wasserstrasse zuzuführen, bedarf es einer Frachtersparniss von etwa 45—50 %.

4. Eine Frachtersparniss von nur 15 % ist jedenfalls nicht gross genug — nicht einmal bei Kohlen —, um den überwiegenden Theil des Verkehres auf die Wasserstrasse zu ziehen.

Der Kern der Sache bleibt auch dann unverändert, wenn man den statistisch überaus schwer durchzuführenden Versuch macht, noch die Weiterversendung der Kohlen vom Umschlagsplatze aus in die Betrachtung einzubeziehen. Auch ist es fraglich, ob der Werth dieses Versuches der aufzuwendenden Mühe entsprechen würde. Denn sowohl von den zu Wasser, als auch von den mit der Bahn ankommenden Gütern wird ein gewisser Theil nicht an dem betreffenden Hafenplatze verbraucht, sondern theils sofort, theils nach einer Zwischenlagerung weiter be-

[5]) Da Spalte 3 den Bezug der gesammten badischen Bahnen enthält, so ist der Verkehrsantheil des Wasserweges für Mannheim jedenfalls noch etwas grösser, als ihn Spalte 4 angibt.
[6]) Handelskammerbericht Frankfurt. 1897. Anhang S. 11.

fördert. Wie gross dieser Theil ist, hängt von den verschiedensten bei der Wahl des Haupttransportweges — ob Bahn, ob Wasser — vielfach noch nicht bekannten Umständen ab. Maassgebend für die Wahl des Weges bis zum Bestimmungshafen wird daher im allgemeinen das Verhältniss der Frachtkosten zwischen dem Ursprungsorte und jenem ersten Hauptziele des Transportes sein.

Man würde das Wesen dieser Ausführungen verkennen, wenn man sie jenen von der sogen. mathematischen Schule der Nationalökonomie unternommenen, heute fast allgemein als verfehlt erkannten Versuchen zuzählen wollte, wirthschaftliche Vorgänge in Gestalt mathematischer Formeln darzustellen. Nicht eine mathematische Analyse der betrachteten Verkehrsvorgänge ist es, die hier vorgeführt wird, sondern lediglich ein Versuch, vorbildliche Massenerscheinungen in eine Form zu bringen, die ein zuverlässiges Urtheil über zukünftige Massenbewegungen in ähnlich liegenden Fällen ermöglicht.

h) Man findet auch Verkehre im Kohlenbezug, welche den bisher entwickelten Zusammenhang zwischen Frachtkosten und Verkehrstheilung nicht zu bestätigen scheinen. So zeigt sich z. B. im Ruhrkohlenbezug der Stadt Heilbronn a/Neckar, dass hier

	einer durchschnittlichen Ersparniss durch den Wassertransport von:	ein durchschnittlicher Verkehrsantheil der Schifffahrt entsprach von:
vor Einführung des Rohstofftarifs	40,5 %	63,7 %
nach Einführung des Rohstofftarifs	34,6 „	49 „

Die Zahlen geben ausser einem bemerkenswerthen Einblick in die Wirkung des Rohstofftarifes neuerdings die Bestätigung, dass einer grösseren Frachtersparniss auch ein grösserer Verkehrsantheil der Schifffahrt entspricht. Allein das zahlenmässige Verhältniss ist hier ein anderes; während an Rhein und Elbe bei etwas über 40 % Frachtersparniss mehr als 90 % des Gesammtverkehres sich des Wasserweges bedienen, verlockt am Neckar ungefähr der gleiche Frachtvortheil nur 63,7 % zur Benutzung der Wasserstrasse.

Der scheinbare Widerspruch verschwindet, wenn man bedenkt, dass beim Kohlentransport vom Ruhrgebiet nach Mannheim unterwegs nur e i n Umschlag, in Ruhrort vom Bahnwagen in das Schiff, nothwendig wird, während beim Wassertransport nach Heilbronn entweder n o c h e i n z w e i t e r Umschlag unterwegs, und zwar in Mannheim vom Rheinschiff in das kleinere Neckarschiff oder der theuerere Transport im kleinen Schiff ab Ruhrort Platz greift. Der Wasserversand der Kohle wird umständlich und theuer, sobald kleinere Seitenflüsse mit stärkerem Gefälle, mangelhaften Fahrwasserverhältnissen in Frage kommen, auf denen die Schifffahrt nicht so entwickelt und ausgebildet sein kann, wie auf den Hauptwasserstrassen. Es ist daher ganz selbstverständlich, dass bei gleicher Frachtersparniss in derartigen Fällen der Verkehrsantheil der Schifffahrt geringer ist, dass die Eisenbahn hier nicht so leicht verdrängt werden kann.

Wieder anders geartet ist der scheinbare Widerspruch, der im Kohlenverkehr nach Seehäfen, z. B. im Ruhrkohlentransport nach Rotterdam, zu Tage tritt. Die Begründung zur preussischen Kanalvorlage gibt auf S. 20 die bisherigen Frachtkosten für Ruhrkohle von Oberhausen nach Rotterdam mit 4,45 ℳ für 1 t auf der Bahn, mit 2,50 ℳ für 1 t auf dem Wasser an, so dass unter Zuschlag von 0,35 ℳ für 1 t zur Wasserfracht für den Umschlag in Rotterdam eine Frachtersparniss von rund 36 % sich darbietet.

Während nun nach den für wichtige Verkehre im Binnenverkehr angegebenen Verhältnissen bei 36 % Frachtersparniss etwa 80 % des Verkehres als Antheil der Schifffahrt zu erwarten wären, gehen nach Rotterdam trotz der hoch entwickelten Rheinschifffahrt sehr beträchtliche Kohlenmengen mit der Bahn.

Diese Zufuhr betrug nach dem Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer für 1899, S. 128—131:

	1897	1898	1899
	Tonnen		
seitens der Staatseisenbahngesellschaft	397 800	635 463	555 573
seitens der holländischen Eisenbahngesellschaft	57 653	181 592	90 508
zusammen	455 453	817 055	646 081

Die genannte Quelle lässt leider die Rotterdamer Kohlenzufuhr auf dem Rhein aus Deutschland nicht ersehen. Es ist jedoch sicher, dass der Rhein viel weniger als 80 % der Rotterdamer Ruhrkohlenzufuhr vermittelt. Auch dies ist kein Widerspruch gegen die Darlegung über die Verhältnisse im Binnenverkehr; denn hier handelt es sich nicht nur um die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt, hier greift auch die Seeschifffahrt ein, die erhebliche Mengen englischer Steinkohle nach Holland einführt. Der Rhein vermittelt hier also nur einen Theil der Kohlenzufuhr auf dem Wasser.

i) Derartige Ausnahmefälle dürften somit nicht geeignet sein, das unter a—g für die Binnenschifffahrt auf leistungsfähigen Wasserwegen entwickelte Verhältniss der Verkehrstheilung zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen und der beiderseitigen Frachtkosten als unzutreffend erscheinen zu lassen.

Sammelt man Angaben, wie sie unter a—g für Kohlen enthalten sind, für verschiedene Güterklassen, so lassen sich diese in ein Diagramm zusammenstellen, das etwa folgende Gestalt aufweisen mag.

Frachtersparnis durch den Wassertransport in Prozenten der Eisenbahnfracht.

Die Anwendung dieses Diagramms ist sehr einfach und bequem. Man weiss z. B., dass vom Bezirke A nach dem Bezirke B 130 000 t Steinkohlen gehen, dass bisher die Bahn diesen ganzen Verkehr vermittelte und dass ein projektirter Wasserweg die bisherigen Frachtkosten um durchschnittlich 16 % verbilligt. Aus dem Diagramm entnimmt man, dass bei 16 % Frachtersparniss in einem ähnlich liegenden Falle 26 % des Gesammtverkehrs auf die Wasserstrasse übergegangen sind. Man ist daher berechtigt anzunehmen, dass auch von den fraglichen 130 000 t voraussichtlich 26 %, d. h. rund 34 000 t, der Bahn verloren gehen und sich dem neuen Wasserwege zuwenden.

D a s W e s e n d i e s e s V e r f a h r e n s l i e g t a l s o d a r i n, d a s s M a s s e n b e o b a c h t u n g e n a l s G r u n d l a g e f ü r d i e V o r a u s b e r e c h n u n g z u k ü n f t i g e r, unter ähnlichen Bedingungen zu erwartender M a s s e n b e w e g u n g e n b e n u t z t w e r d e n.

II.

Es ist nicht leicht, zuverlässige Angaben in genügender Zahl zu finden, um das vorher angedeutete Diagramm für die wichtigsten Güterklassen aufstellen zu können. Allein unlösbar ist diese Aufgabe nicht, und wenn sie gelöst ist, so hat auch der Einblick in die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse eine nicht werthlose Vertiefung erfahren.

Ausserdem vermeidet das geschilderte Verfahren mehrfache Schwierigkeiten, die sich anderen Untersuchungsarten entgegenstellen.

A. Vor allem wird man hier nicht vor die schwer zu beantwortende Frage gestellt: Wie verhält sich eine einzelne Sendung, wenn sie die Wahl zwischen Bahn- oder Wasserweg hat? Eine einigermaassen zuverlässige Beantwortung dieser Frage ist demjenigen, der nicht selbst der Verfrachter ist, kaum möglich; die persönliche Neigung des Absenders, seine bald grösseren, bald kleineren, mitunter bei einzelnen Sendungen sehr verschiedenen Ansprüche an die Schnelligkeit der Beförderung, die Einflüsse rasch vorübergehender geschäftlicher Konjunkturen und ähnliche Punkte kann nur der Verfrachter selbst, nicht aber ein Dritter beurtheilen. Betrachtet man dagegen Gruppen von vielen Einzelsendungen, so darf man, wie schon früher erwähnt, annehmen, dass in den Bewegungen dieser grossen Massen alle jene persönlichen Erwägungen mit einer gewissen Regelmässigkeit zur Wirkung kommen. Man kann daher mit einiger Sicherheit aus Massenbeobachtungen auf zukünftige Massenbewegungen schliessen; dagegen wird man nicht den gleichen Grad von Zuverlässigkeit für Untersuchungsmethoden beanspruchen können, welche auf Grund gewisser Erfahrungen und Beobachtungen eine Voraussage auf das Verhalten von einzelnen Sendungen aufstellen und erst durch Zusammenzählung dieser Einzelvoraussagen ein Massenbild konstruiren.

Wer, ohne selbst der Absender zu sein, es unternimmt, das Verhalten einer einzelnen, vor die Wahl, ob Wasser-, ob Bahntransport gestellten Sendung beurtheilen zu wollen, gleicht demjenigen, der mit Hilfe der Sterblichkeitstabellen versuchen wollte, die Lebensdauer einzelner Menschen zu berechnen. Jene Sterblichkeitstafeln geben auf Grund sorgfältigster Beobachtungen an, dass bei unseren klimatischen Verhältnissen von 10 000 gleichaltrigen 25 jährigen Menschen durchschnittlich nach einem Jahre noch 9 947, nach zwei Jahren noch 9 893 u. s. f. gelebt haben. Ihre Angaben gestatten daher den Schluss, dass bei einer anderen Gruppe von Menschen bei ähnlichen klimatischen und bei gleichen Altersverhältnissen die Sterblichkeit ähnlich sein wird. Auf solche Massenbeobachtungen und Massenvoraussagen konnte die exakte Rechnungsmethode der Lebensversicherung begründet werden; niemand aber wird aus der Sterblichkeitsstatistik für das Individuum A noch 10, für B noch 15 Jahre Lebensdauer vorhersagen wollen.

Aehnlich liegt es im Verkehrswesen. Man kann das Verhalten von Massen statistisch feststellen und man darf daraus Schlüsse auf das Verhalten anderer Massen unter ähnlichen Verhältnissen ziehen; auf die Voraussage für das Verhalten der einzelnen Sendung aber wird man besser verzichten.

B. Die dargestellte Untersuchungsmethode trägt einerseits der räumlichen Gestaltung des betreffenden Verkehrsgebietes, andererseits der Zusammensetzung des beeinflussten Gesammtverkehrs aus den Gütern der verschiedenen Tarifklassen vollkommen Rechnung.

Erkennt man die aus den Angaben über den Kohlenverkehr abgeleitete Aufstellung, dass mit zunehmender Frachtersparniss der Verkehr des Wasserweges wächst, auch nur im allgemeinen als zutreffend an, so kann man sich eine Angabe wie: „vom derzeitigen Gesammtverkehr gehen 41 % auf den Wasserweg über“ nur in folgender Weise entstanden denken:

1. Durch Feststellung der Frachtersparnisse und Verkehrsantheile für die Hauptgüterklassen und für vorbildliche Verkehre muss zunächst ein Ueberblick über die Verkehrsverschiebungen innerhalb der einzelnen Güterklassen gewonnen worden sein, so z. B. für den Kohlenverkehr:

Verkehr	Gesammtverkehr	Frachtersparniss	Antheil des Wasserweges
vom Bezirk A nach Bezirk B.	50 000 t	40 %	89 % = 44 500 t
vom Bezirk A nach Bezirk C.	120 000 „	13 „	12 „ = 14 400 „
vom Bezirk A nach Bezirk D.	40 000 „	22 „	51 „ = 20 400 „
zusammen	210 000 t	—	37,8 % = 79 300 t

In gleicher Weise wären Sonderuntersuchungen für die Güter der Spezialtarife, der Wagenladungsklassen, für Stückgut usw. durchzuführen.

2. Die Zusammenstellung der für die einzelnen Güterklassen gewonnenen Ergebnisse führt zu einer Gesammtübersicht, die etwa folgende Gestalt aufweisen mag:

Güterklasse	beeinflusster Gesammtverkehr	durchschnittliche Frachtersparniss	Antheil des Wasserweges
Kohlenverkehr	210 000 t	18 %	37,8 % = 79 300 t
Spezialtarif III	56 000 „	25 „	58 „ = 32 500 „
„ II	41 000 „	30 „	48 „ = 19 700 „
„ I	24 000 „	40 „	37 „ = 8 900 „
Wagenladungsklassen	5 000 „	55 „	6 „ = 300 „
Stückgüter	16 000 „	60 „	15 „ = 2 400 „
zusammen	352 000 t	—	40,7 % = 143 100 t

Sonach würden in diesem Falle der Bahn voraussichtlich rund 41 % des bisherigen Verkehrs verloren gehen. Dieser Satz ist nicht willkürlich gegriffen; er ist auf beobachteten Massenbewegungen und Verkehrstheilungen, auf der räumlichen Gliederung des Verkehrsgebietes und auf der Zusammensetzung des Gesammtverkehrs aufgebaut.

Da nun die einzelnen Verkehrsgebiete in ihrer räumlichen Gliederung meist sehr verschieden und da auch die gesammten Gütermengen verschiedener Gebiete nach ihrer Zusammensetzung im allgemeinen nicht gleichartig sind, ergibt die Entwickelung des Durchschnittssatzes von 41 % sofort den Schluss, dass derartige Sätze für jedes Verkehrsgebiet individueller Natur sind, dass Durchschnittssätze, die für ein Gebiet vollkommen zutreffend sein mögen, nicht ohne weiteres auf andere Gebiete übertragen werden dürfen.

Wie gross der Einfluss der örtlichen und räumlichen Unterschiede ist, lässt sich unschwer an bestimmten Beispielen nachweisen. So enthält die preussische Kanalvorlage von 1901 auf S. 21 der allgemeinen Begründung zahlreiche Angaben über die Frachtersparnisse, welche der beabsichtigte Ausbau des norddeutschen Wasserstrassensystems bietet; für ein anderes deutsches Projekt, die Fortsetzung der Mainkanalisirung bis zur bayerischen Stadt Aschaffenburg, gibt eine einschlägige Einzelschrift[7]) die zu erzielenden Frachtersparnisse.

Fasst man die beiderseitigen Angaben zusammen und stellt sie in Vergleich, so gibt dieses gewiss nicht ad hoc aufgestellte Material folgenden interessanten Ueberblick:

---

[7]) „Die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg bei Weiterführung der Mainkanalisirung.“ Denkschrift, herausgegeben vom Handelsgremium Aschaffenburg, bearbeitet von Heubach. Aschaffenburg 1899. S. 25—28.

	Frachtersparniss durch	
	Mittellandkanal und zugehörige Projekte	Mainkanalisirung bis Aschaffenburg
Spezialtarif I . . .	55,5–69 %	6–56 %
„ II . . .	56,7 %	5–48 „
Rohstofftarif . . .	15–50 %	1–33 „

Das grossartige Wasserstrassenprojekt Preussens muss daher auf die Beziehungen zwischen Bahn und Wasserstrasse eine viel stärkere und umfassendere Wirkung äussern, als die bescheidene, für Bayern aber doch werthvolle Verlängerung des Mainkanals. Nothwendigerweise werden dann auch die Verschiebungen in den beiderseitigen Verkehrsantheilen verschieden sein, und wenn im Gebiete des Mittellandkanals 60–80 % des in Frage kommenden Gesammtverkehrs auf den neuen Wasserweg übergehen, so darf aus der vorstehenden Zusammenstellung mit aller Bestimmtheit gefolgert werden, dass dieser Prozentsatz am bayerischen Main erheblich kleiner sein muss.

III.

Um das Gesagte nochmals kurz zusammenzufassen, sei wiederholt, dass dem soeben dargestellten Verfahren, den Verkehr einer zukünftigen Wasserstrasse mit einem möglichst grossen Maass von Wahrscheinlichkeit zu ermitteln, der leitende Gedanke zu Grunde liegt, statistisch erfasste Massenerscheinungen zum Schluss auf zukünftige Massenbewegungen zu benutzen, willkürliche Annahmen vollständig zu vermeiden, die Untersuchung zu individualisiren, d. h. sie auf den besonderen Raum- und Verkehrsverhältnissen jedes Verkehrsgebietes aufzubauen und dadurch der Gefahr der Schablone zu entgehen.

Mit der Vorausbestimmung des Verkehrs auf einer Zukunftswasserstrasse ist jedoch die Bedeutung der behandelten Frage keineswegs erschöpft. Man wird vielleicht nicht fehl gehen, wenn man ihre wichtigere Seite auf einem anderen Gebiete sucht.

Es wurde schon erwähnt, dass ein Diagramm, wie es oben angedeutet ist, den Einblick in die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt wesentlich zu vertiefen vermag. Dieser Einblick wurde bisher dazu verwerthet, um den Verkehr einer künftigen Wasserstrasse zu bestimmen. Aendert man nun die Aufgabe dahin ab, dass man nicht den künftigen Verkehr einer Wasserstrasse als die Unbekannte einer Gleichung betrachtet, sondern stellt man eine im bestimmten Fall vorliegende Verkehrstheilung zwischen Bahn und Wasser als bekannte Grösse ein, auf welche durch die Eisenbahntarife eine gewisse Wirkung erzielt werden soll, so wird die Frachtersparniss zur Unbekannten der Gleichung. Die Auflösung dieser Gleichung zeigt, welche Maassnahmen der Eisenbahntarifpolitik erforderlich sind, um gewisse beabsichtigte Verschiebungen im Verhältniss zwischen Bahn und Schifffahrt hervorzurufen. Diese Seite der Frage dürfte in manchen Fällen noch von erheblich grösserer Bedeutung sein, als die zuerst dargestellte.

Französische und deutsche Eisenbahnverhältnisse in französischer Beleuchtung.

Der eifrige Vorkämpfer für die noch im weiten Felde stehende Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich, der Abgeordnete Camille Pelletan, setzt in einer vom „Matin“ veröffentlichten Artikelreihe seine lebhafte und sachverständige, wennschon vielleicht etwas übertrieben und einseitig färbende Vertheidigung der Vorzüge des Staatsbahnsystems gegenüber dem Privatbahnsystem fort. Seine Ausführungen verdienen um so mehr auch in Deutschland Beachtung, als im preussischen Landtage unter Bezugnahme auf das Ausland wieder einmal ein verfehlter Angriff auf die Staatsbahnen versucht wurde, und als Pelletan immer von neuem gerade auf die deutschen Verhältnisse gegenüber den französischen eingeht und für seine Schlüsse sehr interessante Zahlenvergleiche vorbringt. Wir halten uns hauptsächlich an letztere. Er führt zum Beweise, wie die Privatbahnen willkürlich die Tarife in ihrem eigenen und einseitigen Interesse gestalten, während die Staatsbahnverwaltung mehr im allgemeinen Interesse vorgehe, die billigeren Tarife in Deutschland überhaupt an. Von den französischen Verhältnissen gibt er u. a. folgendes Beispiel aus den Getreidetarifen der französischen Südbahn: Ein Landwirth, welcher sein Getreide in einer 200 km entfernten Stadt verkaufen muss, zahlt 12,5 Fr. Fracht für die Tonne. Liegen aber seine Felder an der grossen Linie von Bordeaux nach Cette, in der Nachbarschaft der Kanäle, so verlangt mit Rücksicht auf deren Wettbewerb die Südbahn für 200 km nur 7,25 Fr. Fracht, also 40 % weniger. Ungefähr dasselbe werde an den Ufern der schiffbaren Flüsse stattfinden. Die Privatbahnen strebten stets nach ungleichen und willkürlichen Tarifen und liessen diejenigen Kunden sehr theuer zahlen, die genöthigt sind, sich ihren Geboten zu unterwerfen, gewährten aber solchen sehr niedrige Preise, welche diese schon durch eine Wettbewerbs-Verkehrslinie haben. Unter diesem Missbrauch blieben in Frankreich reiche Schätze des Landes unbehoben, Industrie und Landwirthschaft könnten sich nicht überall entsprechend entwickeln usw. Für die Gegenden der Pyrenäen, wo die bedeutendsten Mineralschätze der Erschliessung harren, vertheuert die Südbahn ungebührlich das nöthigste Hilfsmittel, die Kohle. Sie hat dort von den nächstgelegenen Kohlengruben einen sogenannten Vorzugspreis von 7,45 Fr. eingeführt, während nach den Sätzen des kleinen französischen Staatsbahnnetzes nur 6,25 Fr. gezahlt werden müssten. Der Unterschied zwischen den Preisen der beiden Netze ist für 200 km 2,50 Fr., für 300 km 3,60 Fr. Das fällt für die viel Kohlen brauchenden Industrien sehr schwer ins Gewicht. Allerdings habe der Süden auch einige sehr niedrige Kohlentarife, so weniger als 2 Cts. für das Kilometer, um Kohle von Tarn und Aveyron nach Bordeaux zu befördern, wo sie den Wettbewerb der englischen Kohle trifft. Für die Minenschätze der Pyrenäen aber werden keine billigen Kohlentarife gewährt. Namentlich im französischen Südwesten kann, abgesehen von der Nähe des Meeres, wegen der hohen Kohlentarife der Südbahn keine Industrie hochkommen. Ebenso wird, wie Pelletan darlegt, die Landwirthschaft durch die Tarife für den ihr höchst wichtigen Dünger geschädigt. Die Verwendung von Dünger zur Verbesserung des Betriebes hat sich allgemein bedeutend vermehrt. Die Eisenbahntransporte dieses Gutes haben sich in der Zeit von 1884 bis 1899 verdreifacht, aber mit riesigen Unterschieden, gemäss den verschiedenen Eisenbahntarifen. Während auf dem Staatsbahnnetz die beförderte Düngermenge in den genannten 15 Jahren von 91 000 auf 400 000 t, also um 350 % wuchs, vermehrte sie sich auf der Gesammtheit der Netze der französischen Privatbahnen nur ungefähr um halb so viel (180 %) und nur um ein Drittel (127 %), wenn man den Norden mit seinem starken Kanalwettbewerb aus der Berechnung lässt. Durchschnittlich bringen die Wagen der Staatsbahn den Feldern, welche jedes Kilometer der Eisenbahnen umgeben, 146 000 kg befruchtender Stoffe, d. i. 27 000 kg mehr als jene der Orléansbahn, 50 000 kg mehr als jene der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 90 000 kg mehr als jene der Südbahn. Es liegt auf der Hand, welch' grossen Einfluss das auf die Landwirthschaft hat. „Diese Beispiele genügen“, sagt Pelletan, „um zu zeigen, welche Bedeutung für den nationalen Wohlstand so möglichst niedrige und möglichst gleichmässige Tarife, wie die des belgischen, deutschen und französischen Staatsbahnnetzes, entgegen der Gepflogenheit aller Privatbahngesellschaften haben.“

Wenn Leroy-Beaulieu auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika verweist, wo unter dem Privatbahnsystem sehr billige Tarife bestehen und der Nationalwohlstand sich ausserordentlich stark entwickelt hat, so entgegnet Pelletan, dass ein solcher Vergleich wegen der gänzlich verschiedenen amerikanischen Verhältnisse und wegen des riesigen Wettbewerbs der amerikanischen Bahnen unter einander nicht zulässig sei. Man solle vergleichbare Lagen nehmen, wie Frankreich und Deutschland. Die Zahl der Tonnenkilometer ist bezeichnend für das wachsende Gedeihen des Erwerbslebens. In den 10 Jahren von 1888 bis 1897 ist nach der amtlichen deutschen Statistik

diese Zahl von 18,5 Milliarden Tonnenkilometern auf 26,5 Milliarden gewachsen, in Frankreich dagegen nur von 10,4 auf 13,8 Milliarden, also nur um 32 % gegen 44 % in Deutschland. Wenn man nun entgegenhält, dass Deutschland, was Pelletan als richtig anerkennt, seinen Nationalwohlstand viel schneller vermehre als Frankreich, so komme man doch zu demselben Schluss, wenn man nur auf französischem Boden bleibe. In den mehr ländlichen, also einer nicht so schnellen Entwickelung des nationalen Wohlstandes fähigen Bezirken, welche das französische Staatsbahnnetz bedient, ist die Zahl der Tonnenkilometer von 1884 bis 1899 von 210 000 000 auf 440 000 000 gewachsen, während sie bei den sechs grossen Eisenbahngesellschaften von 10 237 000 000 nur auf 15 200 000 000 stieg. Das Anwachsen war also auf dem Staatsbahnnetz zweimal so stark wie auf den Privatbahnen. Weiter vergleicht Pelletan die Eisenbahneinnahmen. Die deutschen Eisenbahnen seien nicht immer um so viel verkehrsreicher gewesen als die französischen, wie jetzt, sondern es erst nach der Verstaatlichung geworden. Im Jahre 1887 erbrachten die deutschen Bahnen durchschnittlich 35 000 Fr. auf das Kilometer, die französischen 33 000 bis 34 000; der Unterschied war also gering; im Jahre 1897 brachten die französischen 36 000, die deutschen aber 43 000; das Wachsen der Verkehrseinnahmen betrug also 2 500 Fr. in Frankreich, 8 000 in Deutschland. Allerdings seien die Ausgaben der deutschen Bahnen grösser. Aber im Jahre 1888 war der Reinüberschuss fast gleich in beiden Ländern: 16 000 Fr. auf das Kilometer; 1897 betrug er 17 000 in Frankreich und 19 000 in Deutschland. Dann gibt Pelletan wieder Zahlen von der Entwickelung der Einnahmen und Ueberschüsse auf den französischen Staats- und Privatbahnen, die stark zu Gunsten der Staatsbahnen sprechen. Sowohl der Verkehr wie die Ueberschüsse der letzteren sind danach in viel stärkerem Verhältniss gewachsen: die Reineinnahmen bei den Staatsbahnen in 15 Jahren um 200 bis 300 %, bei den Privatbahnen nur um 9 %. Unter den Privatbahnen selbst haben, wie er zeigt, diejenigen noch am besten abgeschnitten, die gezwungen waren, ihre Tarife herabzusetzen. Die Nordbahn, welche durch den Wettbewerb der Kanäle angetrieben wird, weist eine Steigerung der Roh- und Reineinnahmen um 19 % auf, die Ostbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine geringere Steigerung, die drei anderen, die Orléansbahn, Westbahn und Südbahn, welche die höchsten Tarife haben, verlieren erheblich an ihren Roheinnahmen und haben ihre Reineinnahmen in 15 Jahren nur gerade erhalten.

So weit der französische Politiker.

Eine andere beachtenswerthe Stimme, die sich im „Temps“ vernehmen lässt, zieht einen für Deutschland sehr schmeichelhaften Vergleich zwischen den reichsländischen (elsass-lothringischen) und den französischen Bahnen. In einer Reihe von Aufsätzen über die „fremden Eisenbahnen“, die mit ziemlicher Sachkenntniss geschrieben sind, werden von dem Verfasser von Colmar aus dem elsass-lothringischen Eisenbahnnetze interessante Betrachtungen gewidmet. Trotzdem er als Franzose für deutsche Angelegenheiten nicht einen politisch ungetrübten und unparteiischen Standpunkt einnimmt und eingangs mit starker Uebertreibung schildert, wie man in Süddeutschland die „Annexionsgelüste“ Preussens betreffs der süddeutschen Bahnen fürchte und zurückweise, kommt der Verfasser doch, fast widerwillig, zu einer hohen Achtung und Anerkennung des Standes und der Leistungen der Reichseisenbahnen, obwohl er sagt: „Schon kommt aller Antrieb (impulsion) aus dem preussischen Ministerium; von dieser fernen Leitung hängt die ganze Entwickelung und die ganze Verbesserung ab.“ Zunächst wird der grossartige Verkehr auf dem zu einem internationalen Knotenpunkt erster Bedeutung gewordenen Strassburger Bahnhof hervorgehoben und dabei auseinandergesetzt, wie die Reichseisenbahnen „die mächtigste Waffe in den Händen der germanischen Centralisatoren bildeten“ und durch sie die badischen Bahnen usw. lahm gelegt werden könnten. Dann lesen wir weiter: „Für den Besucher fallen diese Linien (die Reichseisenbahnen) von vornherein auf durch die Grösse ihrer Anlagen. Ueberall zeigen die deutschen Eisenbahnen weit ausgedehnte Bahnhöfe und auf jedem unterirdische Durchgänge; hier aber hat alles noch grösseren Umfang angenommen.“ Der Verfasser glaubt, dass dafür zwei Gründe vorhanden seien: erstens der strategische Gesichtspunkt; beinahe das ganze Netz sei vom Gesichtspunkt der militärischen Transporte aus angelegt. Hier könnte man einwenden, dass das Hauptnetz doch im Jahre 1871 von der französischen Ostbahngesellschaft so wie es war gekauft und übernommen worden ist, und doch nicht von Grund aus geändert, sondern nur verbessert werden konnte. Zweitens betont der Gewährsmann des „Temps“, übrigens unter nicht zutreffenden Bemerkungen über die finanziellen Beziehungen zwischen den Reichs- und den einzelstaatlichen Finanzen, dass die oberste Leitung betreffs der Anlagekosten und der Einnahmen nicht behindert worden sei durch die Nothwendigkeit, den Aktionären Dividende zu zahlen, Tilgung vorzunehmen oder eine Aufsicht zu dulden wie in Frankreich. Daraus ergibt sich, wieder ziemlich gegen den Willen des Verfassers selbst, wie der „Temps“ überhaupt die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich bekämpft, folgendes Lob des deutschen Staatsbahnsystems und der Eisenbahnverhältnisse in Elsass-Lothringen: „So kann die Verwaltung des elsass-lothringischen Netzes aus dem Grossen arbeiten (peut faire grand). Sie hat alle Dienstzweige reich ausgestattet, die Züge vervielfältigt, namentlich die direkten, sie hat es mit um so grösserer Leichtigkeit gethan, als der intensive, auf den Durchgangstransporten beruhende Verkehr des Netzes einen bedeutenden Ertrag des Anlagekapitals sichert. Auch kann ich wenig Klagen in der Meinung der Elsass-Lothringer gegen das Betriebssystem hervorheben. Im Gegentheil habe ich fast überall ein etwas verächtliches Mitleid für das Regime, dem wir in Frankreich unterworfen sind, festgestellt. Man hat mir die Bahnhöfe, die Güte und Bequemlichkeit der Wagen, die Schnelligkeit der Züge usw. gerühmt. Diese Vortheile sind nach der Meinung aller, mit denen ich darüber gesprochen habe, dem Staatsbahnbetriebe zu verdanken.“

Allerdings meint der Verfasser, man müsse von den Vortheilen „etwas abschlagen“. Aber er kann nicht umhin, noch zu erwähnen, dass einer seiner Freunde auf einem Spaziergang in Colmar ihm gegenüber mit lebhafter Energie die Vorzüge des Staatsbahnbetriebes verfochten habe; dabei erwähnt er folgenden Zwischenfall: In diesem Augenblick betrachtete ich die schöne Vorderseite des Posthotels, bewunderte ich die beinahe majestätische Grösse des Gebäudes, das doch nur für eine Mittelstadt bestimmt ist, und ich sah in Gedanken so viel andere noch ungeheurere und luxuriösere Postpaläste, die gleichfalls in deutschen Städten dritter und vierter Grösse errichtet sind. „Wem gehört dieses Hotel?“ fragte ich meinen Begleiter. Der sah mich erstaunt an: „Aber dem Staat!“ „Dem Staat? In Frankreich gehört die Post auch dem Staate. Aber die Postbüros, sogar in den grössten Städten, sind armselige Hütten gegenüber den monumentalen Postbauten in Deutschland. Wenn der Staat alle Tugenden hat, die Sie ihm zuschreiben, wenn er Luxus, Komfort, Schnelligkeit, Regelmässigkeit geben muss, so sind das dem deutschen Staate eigene Tugenden. Es ist zu fürchten, dass bei uns der Staat als Herr der Eisenbahnen uns nicht mehr Befriedigung gewähren würde, als bei der Einrichtung der Post und der verschiedenen öffentlichen Dienste der Fall ist.“ Der Gewährsmann des „Temps“ schliesst, er habe dieses Gespräch als bezeichnend wiedergegeben, versichert aber nochmals: Was dem Auslande gut anstehe, könne in Frankreich sehr schlecht sein. Darüber wollen wir nicht rechten. Jedenfalls dürften die neulich bei den Parlamentsdebatten wieder aufgetretenen Ankläger des Staatsbahnsystems wegen der vermeintlich zu grossen Sparsamkeit in Preussen mit Nutzen von solchen französischen, gewiss nicht für deutsche Verhältnisse voreingenommenen Stimmen Kenntniss nehmen. Dr. O. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die dritte Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen,** fand am 2. d. Mts. im preussischen Abgeordnetenhause statt. Auf einen Hinweis des Abg. Brütt, dass die Staatseisenbahnverwaltung in Ausübung ihres Aufsichtsrechts den Kleinbahnen eine Förderung dadurch zu Theil werden lassen sollte, dass die Techniker der Staatsverwaltung von vornherein bei dem Bau von Kleinbahnen zur Verfügung gestellt werden, erwiderte Staatsminister v. Thielen: „Ich bin gern bereit, alles Material über die Entwickelung des Kleinbahnwesens nach technischer, wirthschaftlicher und finanzieller Hinsicht dem Hause mitzutheilen. Ich warne aber davor, unser Kleinbahnwesen zu schematisiren. Wenn irgend eine wirthschaftliche Entwickelung der Selbstthätigkeit und der Individualisirung bedarf, so ist es das Kleinbahnwesen. Fast keine Kleinbahn ist der anderen vollständig gleich. Die Kleinbahn kann ihre Aufgabe nur erfüllen, wenn sie sich den individuellen Bedürfnissen und der individuellen Leistungsfähigkeit anschliesst. Durch die Staatsaufsicht wollen wir keineswegs finanzielle Vortheile für den Staat erlangen, sondern nur die Unternehmer vor Irrthümern und Schaden thunlichst bewahren. Aber grundsätz-

lich unsere Staatstechniker gewissermaassen in die Aufsichtsräthe der Kleinbahnunternehmungen hineinzukommandiren, hätte doch Bedenken. Denn dadurch würde der Staat die Verantwortung für die ganze technische und finanzielle Entwickelung der Kleinbahnen übernehmen. Der Staat kann wohl hier und da warnen und helfen bei den Verwaltungseinrichtungen, aber nicht durch seine Organe ein geordnetes Glied in der Verwaltung bilden. Wo der Staat finanziell betheiligt ist, muss er allerdings mit einer gewissen Vorsicht vorgehen. Aber wo er nicht finanziell betheiligt ist, ist es ganz ausgeschlossen, dass seine Organe in einen Aufsichtsrath hineinkommen. Sodann würde dadurch eine Belastung der Staatstechniker eintreten, die mit ihrer eigentlichen Aufgabe nicht vereinbar wäre.“ Es folgten nun wieder eine ganze Reihe örtlicher Eisenbahnwünsche, von denen die des konservativen Abgeordneten v. Heimburg, Landraths des Kreises Biedenkopf, für Erbauung der Ederthalbahn und von Bahnen im Dillkreise besonders lebhaft vorgetragen wurden. Ueber die Fortsetzung der im vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommenen Linie Spremberg-Hoyerswerda nach Königswartha in Sachsen entspann sich eine Erörterung, in deren Verlauf Unterstaatssekretär Fleck erklärte, dass nach den vorgenommenen Untersuchungen wohl für die vorgeschlagene Linie mit Abzweigung nach Petershain, nicht aber für die Fortsetzung nach Königswartha ein Bedürfniss anerkannt sei. Die Vorlage wurde unverändert angenommen und schliesslich noch über eine Anzahl von Eisenbahnpetitionen verhandelt.

— **Die Novelle zum preussischen Gesetz, betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen,** wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. d. Mts. in dritter Lesung ohne weitere Erörterung angenommen.

— **Theilnahme von rechtskundigen Direktionsmitgliedern an den Sitzungen des Materialienausschusses.** An den Berathungen des aus Vertretern der Eisenbahndirektionen zu Berlin, Köln, Essen, Hannover und Kattowitz bestehenden Materialienausschusses über Gegenstände, die nicht ausschliesslich technischer Natur sind, namentlich über die Aufstellung und Ergänzung der Lieferungsbedingungen soll nach einem neuerlichen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ein rechtskundiges Mitglied derjenigen königlichen Eisenbahndirektion sich betheiligen, in deren Bezirk der Ausschuss tagt. Wenn die Bedeutung des Gegenstandes es erheischt, bleibt es den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen unbenommen, auch ihrerseits rechtskundige Mitglieder zu der Berathung des Ausschusses zu entsenden.

— **Vorschüssige Zahlung von Kommunaleinkommensteuer.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, auch im laufenden Etatsjahre den darum nachsuchenden berechtigten Gemeinden und Kreisen auf die demnächst von diesen endgültig festzusetzenden Einkommensteuern Vorschüsse bis zur Höhe desjenigen Steuerbetrages zu zahlen, zu welchem der Eisenbahnfiskus herangezogen werden könnte, wenn der im laufenden Etatsjahre in den Gemeinden oder Kreisen zu versteuernde Einkommensantheil die Höhe von zwei Dritteln des im Vorjahre versteuerten erreichen würde.

— **Die Frage der Staffeltarife für Holz und Getreide** kam aus Anlass von Petitionen in der Sitzung des preussischen Herrenhauses vom 3. d. Mts. zur Sprache. Bei der Berathung einer Petition über den Bau des masurischen Schifffahrtkanals beklagte Abg. Graf Mirbach, dass die Aufhebung dieser für die Landwirthschaft des Ostens so wohlthätigen Staffeltarife höchst bedauerlich sei. Sie seien dem russischen Handelsvertrag zu Liebe beseitigt. Hoffentlich werde die Regierung diesen Vertrag kündigen und gleichzeitig die Staffeltarife wieder einführen. Auch auf dem Gebiete der Holztarife müsste schleunigst den Bedürfnissen des Ostens Rechnung getragen werden. Wolle man Ostpreussen nicht noch mehr herunterkommen lassen, so müsse die Regierung eine Tarifpolitik in der angedeuteten Richtung einschlagen. Redner streifte dann auch die Frage der Verstaatlichung der beiden grösseren östlichen Privatbahnen. Ihm erwiderte Staatsminister v. Thielen, er sei nicht darauf gefasst gewesen, dass ein Kanal, der nach Ansicht des Vorredners nicht einmal gebaut werden soll, so viel an den Strand spülen würde. (Heiterkeit.) Bezüglich der allgemeinen Staffeltarife stehe er noch genau auf dem früheren Standpunkt. „Der Vorredner kennt die Vorgänge, die zur Aufhebung des Staffeltarifs geführt haben. Heute liegen die Verhältnisse noch ebenso wie damals. Ich beziehe mich für die wirthschaftliche Bedeutung der Staffeltarife auf das, was ich 1893 darüber ausgeführt habe. Die Staffeltarife für Getreide und Holz nach Berlin vom Osten sind sofort nach der allgemeinen Aufhebung der Staffeltarife wieder eingeführt worden. Die Ausfuhrtarife nach den Ostseehäfen haben keinerlei nachweisbaren Schaden hervorgerufen; wir haben sie eingeführt, damit unser Getreide ebenso billig wie das russische nach den Seehäfen kommen kann. Der russische Handelsvertrag hat in dieser Beziehung nichts neues gebracht, er hat nur den bestehenden Zustand sanktionirt. . . Der Ausbau der Eisenbahnen wird den Wohlstand des Landes und die Absatzverhältnisse der ostpreussischen Produkte wesentlich fördern, das Interesse der ostpreussischen Produktion steht aber im Zusammenhange mit dem Interesse unserer Seehäfen. Was die Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn betrifft, so bedauere ich, erklären zu müssen, dass es sehr schwierig ist, Absichten der Regierung über Verstaatlichung von Privatbahnen irgendwie kundzugeben. Wenn gesagt worden ist, dass die Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Bahn von der Verstaatlichung der Südbahn abhängig ist, so muss ich dem widersprechen; denn beide Bahnen dienen dem Handel mit Russland und führen die Waaren nach den Seehäfen. Daher ist eine parallele Behandlung der Frage der Verstaatlichung der beiden Bahnen zweckmässig, und ich muss erklären, dass der Zeitpunkt der Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Bahn noch nicht gekommen ist. Wann dies geschehen wird, das hängt nicht von mir ab, sondern von den Beschlüssen der Staatsregierung und der Entschliessung der Allerhöchsten Stelle.“ Graf Mirbach ging nochmals auf die Staffeltarife ein. Die Aufhebung der Staffeltarife habe nichts geändert, nur sei an Stelle des ostdeutschen Getreides ausländisches getreten. Der Herr Minister habe selbst 1893 ausgeführt, dass infolge der Staffeltarife nicht ein Centner russischen Getreides nach dem westlichen Preussen gekommen sei, dass selbst vom österreichischen Getreide, welches ja auf diesem Gebiete sehr viel günstiger liegt, nicht irgendwelche nennenswerthen Mengen den westlichen preussischen Markt erreicht haben. Man müsse der Wiedereinführung der Staffeltarife näher treten, wenn man den ärmeren Landestheilen helfen, sie an der blühenden und glänzenden Finanzlage des preussischen Staates theilnehmen lassen will. Er richte nochmals an die Staatsregierung die dringende Bitte, im Interesse gerade der ärmeren Landestheile der Frage der Wiederaufnahme von Staffeltarifen nicht einseitig für Ostpreussen, sondern nach allen Richtungen hin näher zu treten. In Süddeutschland denke man über diese Frage ganz ebenso. Bayern habe mit grossem Nachdruck und mit grosser Entschiedenheit Staffeltarife verlangt und durchgesetzt, und zwar in neuester Zeit zur Ausfuhr von Holz und anderen Dingen nach dem Rhein und in weitere preussische Provinzen.

— **Ueber das schwere Eisenbahnunglück bei Zschortau,** welches am 5. d. Mts. früh den D-Zug 21 (München-)Leipzig-Berlin auf der zum preussischen Direktionsbezirk Halle gehörigen Strecke Leipzig-Bitterfeld betroffen hat, sind unsere Leser aus den Tageszeitungen unterrichtet. Soweit bis jetzt bekannt, sind 2 Reisende, darunter der Reichstagsabgeordnete Friedel aus Oberkonnersreuth bei Bayreuth, ausser ihm eine Dame, Frau Hirsch, getödtet, 8 Personen verwundet. Menschliches Verschulden scheint ausgeschlossen, da eine durch Bruch einer Tenderachse herbeigeführte Entgleisung vorliegt.

Von den bis jetzt bekannt gewordenen Einzelheiten scheint von besonderer Bedeutung die Aussage des Zugführers Larisch einem Berichterstatter gegenüber. Danach wurde der Packwagen mehrere Hundert Meter vor Bahnhof Zschortau, während sich der Zug in voller Fahrt befand, durch ein Krachen und Knirschen und einen furchtbaren Stoss erschüttert. Larisch, der sich im Packwagen befand, setzte die Luftbremse in Thätigkeit und sah, dass der Zug hinter dem Packwagen abgerissen war. Auf dem Bahndamm lagen umgeworfen von den vier Durchgangswagen die beiden dem Packwagen nächsten, rechts der erste, links der zweite. Die übrigen Wagen standen aufrecht und unversehrt auf dem Gleise.

— **Geschäftsbericht der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Im Geschäftsjahr 1901 hat der Personenverkehr eine Steigerung um 13,1 % infolge Eröffnung der neuen Linie Derenburg-Minsleben erfahren, doch sind auch die älteren Linien an dem Mehrergebniss betheiligt. Der Güterverkehr weist eine Steigerung von 442 832 auf 456 765 t auf; die Einnahmen aus ihm sind dagegen von 666 271 auf 663 906 ℳ zurückgegangen. Dieser Rückschlag hat im allgemeinen seine Ursache in der ungünstigen Gestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse und seine besondere Veranlassung in der Fortdauer der Absatzkrisis für Baukalk aus dem Harze nach Berlin. Die Betriebseinnahmen betrugen 1 048 793 ℳ gegen 1 050 020 ℳ im Vorjahre, die Betriebsausgaben 668 399 ℳ gegen 598 949 ℳ. Das finanzielle Erträgniss bleibt hinter dem des Vorjahres abermals nicht unerheblich zurück, woran die noch erhöhten Materialkosten und Löhne schuld waren. Aus dem Ueberschusse von 366 010 ℳ (417 756 ℳ in 1900) werden zur Tilgung und Verzinsung der Prioritäten 218 290 ℳ verwendet; aus dem Rest soll eine Dividende von 4 % vertheilt und 5 032 ℳ vorgetragen werden. Die ersten drei Monate des laufenden Jahres weisen eine Mehrein-

nahme von 13 800 ℳ auf, so dass die Verwaltung auf ein etwas günstigeres Ergebniss rechnet.

— **Das Geräusch der Berliner Hochbahnzüge.** Seit Eröffnung des Betriebes war in Berliner Blättern viel von den Belästigungen der Hausbesitzer namentlich in den Strassen der östlich vom Halleschen Thor liegenden Strecke durch das Geräusch der Hochbahnzüge die Rede. Die Hausbesitzer haben Vereine gegründet und gemeinschaftliche Eingaben an den Magistrat gemacht, damit dieser die Unternehmer veranlasse, durch bauliche Anlagen eine Verminderung des Geräusches herbeizuführen; es wurde aber auch eine Entwerthung des Grundbesitzes behauptet und Entschädigungsklagen in Aussicht gestellt. Es ist nicht zu leugnen, dass das Geräusch der rollenden Züge sehr stark ist, es wirkt aber seiner allmählich sich verstärkenden und gleichmässigen Natur wegen lange nicht so unangenehm, wie die sonstigen Geräusche der Berliner Strassenfahrzeuge, unter denen nur das stossende und schüttelnde der Lastwagen und das ewige Geklingel der Strassenbahnen erwähnt sein mag. Die Behauptung, dass eine Entwerthung der Häuser durch Miethskündigungen eingetreten sei, erschien schon bei oberflächlicher Beobachtung sehr unwahrscheinlich, denn in den von der Hochbahn durchzogenen Strassen zeigt sich der doch sonst in Berlin so häufige Miethszettel gekündigter oder leerstehender Wohnungen ganz ungewöhnlich selten, leerstehende Wohnungen sieht man auf der ganzen langen Linie im Osten kaum, so dass man eher zu der Ansicht kommen könnte, dass gerade die an der Hochbahn liegenden Wohnungen wegen der bequemen Verbindung und der immer neuen Reiz bietenden Aussicht auf die vorüberfahrenden Züge besonders beliebt seien.

Es lag nahe, von vornherein bei der Hausbesitzerbewegung starke Uebertreibungen anzunehmen, wie sie ja die regelmässige Begleiterscheinung eines jeden Eisenbahnbaues bilden, mag er auch die grössten Wohlthaten bringen. Diese Ansicht wird durch eine anscheinend von wohlunterrichteter Seite kommende Nachricht bestätigt, die wir der „Nat.-Ztg." entnehmen und nachstehend unseren Lesern mittheilen: „Eine vom Polizeipräsidium und der Eisenbahndirektion abgesandte Kommission hat vor einigen Tagen bei denjenigen Anwohnern der Hochbahn Umfrage gehalten, welche sich in Petitionen über das Zuggeräusch der Bahn beschwert hatten. Diese Umfrage hat ein recht überraschendes Resultat gehabt. Bei verschiedenen Hausbesitzern, die über das Leerstehen der Wohnungen klagten, stellte es sich heraus, dass die Wohnungen aus ganz anderen Gründen nicht vermiethet werden konnten; andere erhoffen eine Besserung der Miethsverhältnisse von dem neuen Verkehrsmittel, und in einem Falle konnte sogar festgestellt werden, dass die Wohnung schon vor der Inbetriebsetzung der Hochbahn unvermiethet, ganz kürzlich aber von einem Miether bezogen war, der Werth darauf legt, in der Nähe einer Hochbahnhaltestelle zu wohnen. Von den Miethern, welche die Petitionen unterzeichnet hatten, erklärten viele, dass sie sich an das Zuggeräusch bereits gewöhnt hätten, andere wieder, dass sie das Geräusch garnicht belästige, sie vielmehr grosses Vergnügen über den unter ihren Fenstern sich abspielenden Schnellverkehr empfänden usw. Die Kommission stellte ferner fest, dass die Beschwerden in den meisten Fällen stark übertrieben waren und dass das Hochbahngeräusch durchaus nicht als ein „aussergewöhnliches" zu bezeichnen ist. In einzelnen Zimmern der Gitschiner und Skalitzer Strasse sowie am Halleschen Ufer liessen sich die Herren die Fenster öffnen, und da war kein Wort zu verstehen, wenn ein Hochbahnzug vorüberfuhr. Die Mehrzahl der Miether aber erklärte, dass früher, wegen des Lärmes der Strassenbahn- und Lastwagen auf dem schlechten Pflaster, die Fenster auch nicht offen gehalten werden konnten. In der Flottwellstrasse usw., an der Stadtbahn, selbst im Polizeipräsidium hört man das Bahngeräusch mindestens ebenso stark, wie in den an der Hochbahn gelegenen Häusern. Dass das Rollen der Züge im Westen weniger belästigt, als im Osten, wurde als richtig anerkannt, dabei aber in Erwägung gezogen, dass die Hochbahn vom Osten her während eines Zeitraumes von fünf Jahren erbaut worden ist, und dass während des Baues natürlich die Fortschritte der Technik berücksichtigt worden sind. Soweit möglich, sollen die im Westen angewandten schalldämpfenden Vorrichtungen neuerer Konstruktion auch im Osten noch nachgeholt und zu diesem Zwecke Versuche gemacht werden."

— **Fahrkartenkontrole durch das Zugbegleitungspersonal.** In den von der bayerischen Staatsbahnverwaltung in den Jahren 1897 und 1899 hierüber erlassenen ausführlichen Bestimmungen ist u. a. besonders hervorgehoben, dass der Einführung der Bahnsteigsperre zum grossen Theil die Absicht zu Grunde lag, die Fahrkartenkontrole von der Aussenseite des fahrenden Zuges aus entbehrlich zu machen. Ein hierdurch veranlasster, kürzlich abermals vorgekommener Unfall hat aufs neue gezeigt, dass die im ausschliesslichen Interesse des Fahrpersonals erlassenen Weisungen noch immer keine allgemeine Beachtung finden. Die Generaldirektion hat deshalb neuerdings Veranlassung genommen, darauf hinzuweisen, dass das Zugbegleitungspersonal sehr wohl in der Lage ist, den ihm übertragenen Verpflichtungen nachzukommen, ohne sich der mit dem Klettern verbundenen Gefahren aussetzen zu müssen, und hat die Stations- und die Kontrolbeamten der Eisenbahnbetriebsdirektionen wiederholt angewiesen, darüber zu wachen, dass fernere Zuwiderhandlungen unterbleiben.

— **Eröffnung der Strecke Gmund-Tegernsee.** Am 28. April d. J. wurde die von der bayerischen Lokalbahnaktiengesellschaft München erbaute Linie Gmund-Tegernsee (Fortsetzung der Strecke Schaftlach-Gmund) durch eine Kommission der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen von Oberaufsichtswegen der vorgeschriebenen technischen Prüfung unterzogen. Da sich keinerlei Anstände ergeben haben, ist diese Strecke am 1. d. Mts. in Betrieb genommen worden. Mit dem Bau der 4,64 km langen Linie wurde im April 1901 begonnen; sie hat nur eine Zwischenstation, den Halteplatz St. Quirin am Tegernsee. Damit ist ein alter Wunsch der Bevölkerung und der Turistenwelt erfüllt worden; man gelangt nun endlich zu dem berühmten Sommerfrischorte ohne Vermittelung von Landfuhrwerk.

— **Leipziger Hauptbahnhof.** Wie die „Zeitschrift des Allg. deutschen Sprachvereins" mittheilt, hat das königlich sächsische Finanzministerium auf Antrag des Leipziger Zweigvereins neuerdings bestimmt, dass der künftige allgemeine Bahnhof in Leipzig den Namen Hauptbahnhof führe. Die Zeitschrift fügt hinzu: „Das ist um so erfreulicher, als die andere, fremdsprachliche Bezeichnung dort bereits sehr in Uebung gekommen war." Wir unsererseits freuen uns gleichfalls und hoffen, dass es nach diesem Vorgang allmählich gelingt, den „Centralbahnhof" im deutschen Eisenbahnwesen überall durch den „Hauptbahnhof" zu ersetzen.

— **Bodenseeverkehr.** Seit 1. d. Mts. können Reisende mit Fahrtausweisen zur Benutzung der Bodenseedampfschiffe zwischen Friedrichshafen und Rorschach auch zu Schiff von Friedrichshafen über Romanshorn und von dort weiter mit der Bahn nach Rorschach oder umgekehrt ohne Taxnachzahlung reisen, wenn auf der Strecke Friedrichshafen-Rorschach eine Schiffsverbindung zur unmittelbaren Fortsetzung der Reise nicht zu Gebote steht. Die Maassnahme gilt für einfache und Rückfahrkarten aus den direkten Verbindungen über den Bodensee, für Rundreisekarten des deutsch-schweizerischen Verkehrs sowie für zusammengestellte Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Das eingeschriebene Gepäck solcher Reisenden wird ebenfalls ohne Taxnachzahlung über Romanshorn befördert. Diejenigen Kurse, für welche die Einräumung Platz greift, werden für jede Fahrplanperiode besonders festgestellt. Nähere Auskunft hierüber geben die Dampfschifffahrtsstellen Friedrichshafen und Romanshorn, ferner das Personal der Linien zwischen Friedrichshafen und Rorschach sowie zwischen Friedrichshafen und Romanshorn befahrenden Schiffe. Auf den Bodenseelokalverkehr findet die Einräumung keine Anwendung. Schiffsfahrkarten von Friedrichshafen nach Rorschach berechtigen also zur Fahrt über Romanshorn nicht.

Zur Bequemlichkeit der Reisenden findet für die Zeit des Sommerfahrplans bei den folgenden Schiffskursen die zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks während der Ueberfahrt auf dem Dampfschiff statt:

ab Friedrichshafen	2.15,	in Romanshorn	2.55
„ „	1.15,	„ Rorschach	2.25
„ „	2.20,	„ „	3.25
„ Rorschach	12.25,	„ Friedrichshafen	1.35
„ Romanshorn	12.40,	„ „	1.25

ferner in den Monaten Juli und August bei dem Kurs

ab Friedrichshafen 9.25, in Romanshorn 10.10.

— **Ueber den Verkehr mit Motorfahrzeugen in Württemberg** hat das württembergische Ministerium des Innern vom 1. Juni d. J. an in Kraft tretende Vorschriften erlassen. Die Verfügung bezieht sich auf den nicht auf Bahngleisen sich bewegenden Verkehr der durch Dampf-, Elektrizitäts-, Benzin-, Petroleum- und dergleichen Motoren getriebenen Fahrzeuge — Strassenlokomotiven, Motorwagen, Motorfahrräder — auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen. Die Verfügung, die auf Grund des § 366 Ziffer 2, 3 und 10 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich und des Art. 52 des Landespolizeistrafgesetzes erlassen ist, enthält Bestimmungen über die Benutzung der Wege, die Bauart, Einrichtungen und Ausrüstungen der Fahrzeuge, die Anzeigepflicht der Inhaber von Motorfahrzeugen, die Führung der Fahrzeuge, die Fahrgeschwindigkeit und das Verhalten bei entgegenkommenden und eingeholten Fuhrwerken, Motorfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten u. dergl. In keinem Falle darf die Fahrgeschwindigkeit innerhalb der

Ortschaften und auf belebten Strassen 12 km in der Stunde (= 200 m in der Minute) und ausserhalb der Ortschaften bei freier Bahn 30 km in der Stunde (= 500 m in der Minute) überschreiten. Wenn auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen Wettfahrten mit Motorfahrzeugen veranstaltet werden sollen, so ist die Genehmigung des Ministeriums des Innern nachzusuchen.

— **Ueber die Entschädigungen an die vom Heidelberger Eisenbahnunglück Betroffenen** machte Staatsminister v. Brauer in der badischen Kammer vor einiger Zeit Mittheilungen. Demnach beträgt die Gesammtsumme 1 383 000 ℳ. Die höchste Entschädigung bezifferte der Minister auf 139 000 ℳ, die zweithöchste auf 96 000 ℳ, mehrere andere auf je 80 000 ℳ. Die Regierung ist von dem Bestreben geleitet worden, den Opfern des Unglücks das grösste Entgegenkommen zu zeigen. Die Auszahlung wurde in manchen Fällen etwas verzögert, weil Gutachten von Sachverständigen erhoben werden mussten.

— Personalnachrichten. Der Regierungs- und Baurath Echternach, Vorstand der Werkstätteninspektion Halberstadt, ist am 4 d. Mts. gestorben. Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königl. Eisenbahndirektion Magdeburg widmen ihm im Anzeigentheil der Zeitung einen warm empfundenen Nachruf.

Oesterreich.

— **Staatsvertrag wegen eines Eisenbahnanschlusses nach Preussen.** Dem Bezirksausschusse in Friedland ist schon vor längerer Zeit die Konzession für die Errichtung einer Bahnstrecke von Friedland bis an die Reichsgrenze nach Heinersdorf ertheilt worden, wobei die Fortsetzung der Strecke von Heinersdorf nach Friedberg auf preussischem Gebiete in Aussicht genommen wurde. Die österreichische Linie von Friedland nach Heinersdorf befindet sich im Bau und dürfte im Herbst eröffnet werden. Der Anschluss an das preussische Bahnnetz erfordert jedoch die Festsetzung eines Staatsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und Preussen. Da einige grundsätzliche Vorfragen bereits zur Austragung gelangt sind, hat die preussische Regierung ihre Vertreter für die Verhandlungen namhaft gemacht. Diese dürften, da keine wesentlichen Schwierigkeiten vorhanden sind, bald zum Abschlusse gebracht werden.

— Bauvergebung des **Wocheiner Tunnels.** Wie bereits gemeldet wurde, verlief die allgemeine Bauausschreibung insofern ungünstig, als damals von den Angebotstellern zu hohe Einheitspreise gefordert wurden. Infolge dessen wurde die Ausschreibung aufgehoben. Nachdem vor kurzem der Bau des Karawankentunnels ebenfalls auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung zu annehmbaren Bedingungen vergeben worden war, hat sich das Eisenbahnministerium entschlossen, nunmehr auch den Bau des Wocheiner Tunnels in endgültiger Weise sicherzustellen. Zu diesem Behufe wurden jene Firmen, welche die billigsten Angebote gestellt hatten, zu einer beschränkten Verhandlung eingeladen, und am Montag, den 28. April hat die Eröffnung der Angebote stattgefunden. Es erwies sich das Angebot der Bauunternehmung Ceconi als das billigste, und es wurde dieser bewährten Firma, welche sich bereits beim Bau des Arlbergtunnels, beim Triester Hafen und bei verschiedenen anderen Staatsbauten in hervorragender Weise bewährte, der Bau des Wocheiner Tunnels übertragen. Die nunmehr angebotenen Preise stellen sich im allgemeinen viel günstiger, so dass der Bau des Wocheiner Tunnels im Rahmen der veranschlagten Kosten zur Ausführung gelangen wird. Selbstverständlich wird nunmehr mit aller Beschleunigung auf die weitere Ausgestaltung der Baubetriebsanlagen und insbesondere der maschinellen Anlagen für die Lüftung und Bohrung hingearbeitet werden und in wenigen Monaten auch der Ausbruch und die Mauerung auf beiden Seiten des Tunnels im vollen Gange sein. Es ist daher, von ganz unvorhergesehenen Fällen abgesehen, die rechtzeitige Vollendung dieses Bauwerkes zu erhoffen.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Wie der Kundmachung über die Tagesordnung der am 31. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung zu entnehmen ist, wird sich diese auch mit zwei Anträgen des Verwaltungsrathes zu beschäftigen haben. Der eine betrifft eine Ergänzung des früheren Beschlusses, mit welchem die Aufnahme eines 4 prozentigen Anlehens im Betrage von 60 000 000 Kr. zur Ausstattung des Baureservefonds des Hauptbahnnetzes genehmigt worden ist. Der Verwaltungsrath wird um die Ermächtigung ersuchen, an Stelle dieses Anlehens, dessen Verzinsung und Tilgung einen Jahresbetrag von 3 092 915 Kr. erfordert, geeignetenfalls ein dieser Tilgungssumme entsprechendes 3½ prozentiges Anlehen im Betrage von 64 560 000 Kr. aufzunehmen. Ob von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht werden kann, wird natürlich von den Zinsfussverhältnissen und von der finanziellen Lage des Marktes am Zeitpunkte der Ausgabe des Anlehens, welcher noch ziemlich fern liegt, abhängen. Der zweite Antrag betrifft Zusätze zu dem Pensionsstatute, dessen hauptsächlichster Zweck es ist, den ständig angestellten weiblichen Bediensteten den ihnen bisher nicht zustehenden Beitritt zu der Pensionsanstalt zu ermöglichen.

— **Der Rechnungsabschluss der Südbahn** für das Jahr 1901 dürfte mit einem unbedeckten Abgange von etwa 3 300 000 Kr. schliessen. Im vorigen Jahre ergab sich ein Betriebsüberschuss von 3 900 000 Kr. Der Abschluss zeigt daher eine Verschlechterung um etwa 7 200 000 Kr. Von dem Ueberschusse wurde im Vorjahre die Jahresrate der Kaufschillingsschuld an den Staat in der Höhe von 800 000 Kr. gedeckt und in die Spezialreserve für die dreiprozentigen Prioritäten 1 000 000 Kr. hinterlegt, worauf aus dem noch verfügbaren Ueberschusse von 2 000 000 Kr. die Dividende von 3 Fr. vertheilt wurde. Im laufenden Jahre kann natürlicherweise weder eine Dividende vertheilt, noch die Spezialreserve für die dreiprozentigen Prioritäten erhöht werden. Das ungünstige Ergebniss erklärt sich sowohl durch den Rückgang der Einnahmen, als auch durch die ganz unverhältnissmässige Steigerung der Ausgaben. Das Ausgabenbudget ist um 3 500 000 Kr. gewachsen. Hiervon entfallen etwa 2 400 000 Kr. auf die Steigerung der persönlichen Auslagen. Um etwa 800 000 Kr. sind die nicht eigentlichen Betriebsausgaben gestiegen. Dagegen sind der Südbahn etwa 1 220 000 Kr. zu Gute gekommen, die infolge der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes über die Ausscheidung gewisser Bilanzposten aus der Steuergrundlagebemessung zur Rückerstattung gelangen. Der Fehlbetrag für den Dienst der Prioritäten wird bekanntlich aus den Reserven gedeckt werden.

— **Versammlung von Südbahnaktionären.** Dieser Tage fand in Wien eine Versammlung von Aktionären statt, in welcher über die Stellungnahme zu den im Gange befindlichen Verhandlungen mit dem Prioritätenkurator berathen wurde. Ein Aktionär verwies in längerer Darlegung darauf, dass dieses Vorgehen der Verwaltung zu Nutz und Frommen der Aktionäre durchgeführt werden müsse, wenn das Unternehmen gesunden solle. Es sei auch ein ganz unrichtiger Standpunkt, wenn die Verwaltung um die Bestellung eines Kurators mit dem Hinweis darauf bitte, dass der Dienst der Prioritäten gefährdet sei, denn die Südbahn könne ihre wirklichen Schulden ganz gut bezahlen, nur das bringe sie nicht mehr auf, was die Verwaltung zu Unrecht an die Prioritätenbesitzer hinauszahle. Aus dem Wortlaut der fünfprozentigen Prioritäten gehe hervor, dass eine Verpflichtung zur Goldzahlung nicht bestehe. Was die dreiprozentigen Prioritäten betrifft, so liege ein bekanntes Rechtsgutachten vor, wonach der Gesellschaft durch die bisherige Art der Besorgung dieses Dienstes eine Last aufgebürdet wurde, welche sie nach dem Wortlaut der Obligationen und der österreichischen Rechtsprechung nicht zu tragen habe. Die Aktionäre verlangen keinen Rechtsbruch, sondern die Klärung der, wie zugegeben wurde, strittigen Frage durch richterliche Entscheidung. Dem gegenüber führte ein anderer Aktionär aus, dass viel wichtiger als die Rechtsfrage die richtige Wahl unter den vorliegenden Plänen zur Hinausschiebung der Tilgung der dreiprozentigen Prioritäten sei. Schliesslich wurde folgende Resolution angenommen: „Die heute versammelten Aktionäre der Südbahn sprechen die Ueberzeugung aus, dass nach dem Inhalte der Schuldurkunden und der Rechtsprechung den Besitzern der fünfprozentigen und dreiprozentigen Obligationen ihre Verzinsung und Tilgung nicht in Gold, sondern in Silber gebühre, ersuchen dringendst den Verwaltungsrath der Südbahn, eine rechtliche Entscheidung in der Währungsfrage herbeizuführen, falls die Besitzer der Obligationen anlässlich der jüngst eingeleiteten Verhandlungen nicht eine dem Werthe des Währungsunterschiedes entsprechende Entschädigung für die Auflassung des Rechtsanspruches zur freien Verfügung des Unternehmens gewähren sollten, und sprechen Dank und Anerkennung den Hamburger und Berliner Komitees für ihre Bemühungen aus.“

— **Ersparnisse im Lokalbahnbetriebe.** Die Bestrebungen der Staatseisenbahnverwaltung hinsichtlich der Erzielung von Ersparnissen bei den vom Staate betriebenen Lokalbahnen sind von günstigem Erfolge begleitet gewesen. Es ist gelungen, die Ausgaben stetig herabzumindern, wie dies aus der Thatsache hervorgeht, dass die kilometrischen Auslagen von rund 4 000 Kr. im Jahre 1899 auf rund 3 700 Kr. im Jahre 1900 und auf 3 447 Kr. im Jahre 1901 zurückgegangen sind. Gleichzeitig ist dank der Steigerung bei den Einnahmen eine Zunahme des Reinerträgnisses erreicht worden. Es sind nämlich die kilometrischen Einnahmen bei den vom Staate betriebenen Lokalbahnen von rund 5 400 Kr. im Jahre 1899 auf 5 650 Kr. im Jahre 1900 und auf 5 835 Kr. im Jahre 1901 gestiegen. Die günstigeren Ergebnisse der vom

Staate garantirten Bahnen kommen durch eine verminderte Inanspruchnahme der Staatsgarantie dem Staatsschatze unmittelbar zu Gute. Was andererseits jene Lokalbahnen anbelangt, welche entweder durch die Interessenten aus eigenen Mitteln oder von diesen mit Beihilfe des Landes sichergestellt wurden, so ermöglicht die Herabsetzung der Betriebskosten in allen Fällen zum mindesten die Verzinsung des Vorzugskapitals.

— Verbot der Gründung eines Lokomotivführerverbandes. Das Reichsgericht zu Wien hat am 19. April d. J. über die Beschwerde gegen das am 9. Dezember 1901 vom Ministerium des Innern ausgesprochene Verbot der Gründung eines Lokomotivführerverbandes österreichischer Bahnen zu Recht erkannt, dass durch das Verbot eine Verletzung des politischen Vereinsrechtes nicht stattgefunden habe. Das Reichsgericht ist bei seinem Erkenntnisse von der Erwägung ausgegangen, dass die Frage der Staatsgefährlichkeit des geplanten Verbandes nicht allein nach den Bestimmungen der Verbandssatzungen, sondern nach diesen im Zusammenhange mit den thatsächlichen Umständen zu beurtheilen war, welche zur Bildung des Verbandes geführt haben. Diese thatsächlichen Umstände seien derart, dass die Regierung zur Annahme der Staatsgefährlichkeit des geplanten Verbandes berechtigt war. Bei der Bildung des Verbandes habe es sich nämlich darum gehandelt, dass dieser durch die geplante Gründung in Verbindung mit anderen Vereinigungen eine Macht bilde, welche gegenüber dem Staate und den Eisenbahnunternehmungen gebietend auftreten kann. Das Reichsgericht fand ferner, dass einzelne Bestimmungen der untersagten Satzungen zu allgemein und unklar gehalten sind, so die Bestimmung, welche die Mitglieder verpflichtet, die Bestrebungen des Verbandes nach jeder Richtung hin zu fördern, und die Bestimmung, dass ein Verbandszweck die Verbindung mit anderen gleichartigen Vereinen behufs gegenseitiger Unterstützung ist.

Ungarn.

— Die bosnischen Eisenbahnprojekte. Im ungarischen Abgeordnetenhause wurden die Berichte des Finanz- und des Kommunikationsausschusses, betreffend die bosnischen Eisenbahnen, bereits vertheilt. Der Bericht des Finanzausschusses empfiehlt die Vorlage zur Annahme, indem er hervorhebt, dass die Interessen Ungarns in vollstem Maasse in Betracht gezogen worden seien, und dass durch die in Rede stehenden Eisenbahnlinien die volkswirthschaftlichen, kommerziellen und Verkehrsinteressen der Länder der ungarischen Krone wesentlich gefördert werden. Auch wird betont, dass die Errichtung dieser Eisenbahnen den ersten Schritt zur Schaffung des künftigen grossen orientalischen internationalen Verkehrs bilde, dass diese Bahnen von hervorragender militärischer Bedeutung sind und dass deren Bau keine finanzielle Belastung der ungarischen Staatsbahnen nach sich ziehen werde.

Der Bericht des Kommunikationsausschusses würdigt gleichfalls die Bedeutung der in Rede stehenden Eisenbahnlinien. Er verweist darauf, dass das für den Bau der Bahn aufzunehmende Anlehen im Verhältnisse zu den dortigen Geländeschwierigkeiten nicht als zu gross bezeichnet werden könne, obwohl auf 1 km durchschnittlich Baukosten im Betrage von 433 526 Kr. entfallen. Der Bericht hebt ferner hervor, dass der Ausschuss sich auch mit der Frage befasst habe, ob die Bahn nicht in ihrer gesammten Länge vollspurig ausgebaut werden sollte, dass er jedoch im Hinblick auf die Mehrkosten gebilligt habe, dass hiervon vorläufig Abstand genommen werde. Da der Ausschuss sich auch damit einverstanden erklärte, dass nach dem Ausbau der in erster Reihe zu errichtenden bosnischen Bahnlinien der unverzügliche Ausbau der Linie Samac-Doboj als vollspurige Bahn gesichert wurde, empfiehlt er dem Hause die Vorlage zur Annahme.

— Die Gehaltsregelung bei den ungarischen Staatsbahnbeamten. Aus Beamtenkreisen der ungarischen Staatsbahnen drang in die Spalten des Tagesblattes „Pesti Napló" die Klage, dass die seinerzeit von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen dem gewesenen Handelsminister Hegedüs unterbreiteten Beförderungsvorschläge auf Veranlassung seines inzwischen verstorbenen Nachfolgers erheblich eingeschränkt worden seien. Ferner betonte das genannte Blatt, dass bei Beförderungen nicht vollständig unparteiisch vorgegangen werde. Endlich wurde der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass durch die geplante Einschränkung der Vorrückungen jene Summe erspart werden soll, welche durch die Gehaltsaufbesserung sich als Mehrausgabe ergeben wird. Diese Anklagen und Befürchtungen] erregten, wie die „Beamtenzeitung" berichtet, in solchem Maasse die Gemüther der Staatsbahnbeamten, dass die der Regierung nahestehenden Tagesblätter sich mit der Angelegenheit befassten und beruhigende Erklärungen abgaben. Der „Pester Lloyd" erklärte, er habe an zuständiger Stelle erfahren, dass diese Mittheilungen nicht der Wahrheit entsprechen. Insbesondere sei es unbegründet, dass einzelne Mitglieder der Direktion im Interesse ihrer Beamten ihren Einfluss geltend machen wollten, denn es werden bei den bevorstehenden Beförderungen ausserordentliche Vorschläge im Interesse Einzelner nicht gemacht werden. Ebenso wenig entspreche es den Thatsachen, dass bei den Beförderungen Ersparnisse zu dem Zwecke erzielt werden sollen, um auf solche Art die Kosten der Gehaltsregelung zu decken.

Uebrige europäische Länder.

— Die Abgeordnetenwahlen und die Eisenbahnen in Frankreich. Bei den jetzigen Wahlen, die das französische Volk stark aufgewühlt haben, hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, nächst dem Handelsminister Millerand, das sozialistisch fortgeschrittenste Mitglied des Kabinets, die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, Mittel zu suchen, um den Wählern die Wahl möglichst zu erleichtern. Die Gesellschaften antworteten, es schiene ihnen keine derartige „Kombination" zu bestehen, um den ausgedrückten Wunsch zu befriedigen. Nur die Staatsbahnverwaltung hat dem Minister eine Verbilligung des Fahrpreises um 50 % und eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten vorgeschlagen, was Herr Baudin gebilligt hat. Daraufhin wies der Minister die Eisenbahngesellschaften abermals an, sie möchten die gleichen Vergünstigungen gewähren; die Gesellschaften verblieben jedoch, wie wir dem Pariser „Matin" entnehmen, bei ihrer Weigerung.

— Die neue Eisenbahnlinie Paris-Versailles, die vom Invalidenbahnhof ausgeht, ist fertiggestellt. Minister Baudin ist von der Orléansbahngesellschaft benachrichtigt worden, dass sie vom 26. d. Mts. ab der Prüfung der amtlichen Kommission des Ministeriums unterstellt werden könne. Die Eröffnung soll am 1. Juni erfolgen. Die Stationen dieser elektrisch betriebenen Bahn sind von Paris aus Issy, Meudon-Valfleury, Chaville-Velizy und Viroflay.

— Französische Südbahngesellschaft. In der Generalversammlung der Aktionäre versicherte der Vorsitzende des Aufsichtsraths, Aucoc, betreffs der Frage der Verstaatlichung, die Verwaltung würde stets die Rechte der Gesellschaft zu vertreten wissen; da diese stets ihre Aufgabe zur Befriedigung Aller erfüllt habe, so würde der Rückkauf keine „Entschuldigung" haben. Indess muss die Bahn in vermehrtem Maasse die staatliche Zinsgewähr in Anspruch nehmen. Der Reinüberschuss für das Jahr 1901 ist um 6 250 000 Fr. geringer als der vorjährige, so dass der Staat auf die zugesicherte Dividende von 50 Fr. 9 587 562 Fr. draufzahlen muss, d. i. fast $9^2/_3$ Millionen Franken mehr als 1891. Die Reineinnahme der Gesellschaft ist gegen 1891 nur um 936 793 Fr. zurückgegangen, die Ausgaben sind aber um 5 300 000 Fr. gestiegen, wobei auch die bedeutenden Entschädigungen ins Gewicht fallen, welche für die Opfer des schweren Eisenbahnunfalls des Südexpress bei Pournay zu zahlen waren.

— Pariser Stadtbahn. Laut dem für das Jahr 1901 veröffentlichten Rechnungsabschluss haben die Einnahmen des „Métropolitain", von dem erst eine im Sommer 1900 eröffnete Hauptlinie mitten durch Paris im Betrieb war, aus Fahrkarten 8 348 285 Fr. betragen, wozu noch etwa 400 000 Fr. andere Einnahmen kommen. Die Abgabe an die Stadt Paris belief sich auf 2 800 000 Fr., d. i. ziemlich genau ein Drittel der Fahrkarteneinnahmen. Die Betriebskosten werden mit 4 031 596 Fr. angegeben, so dass sich der Betriebskoeffizient auf 48,26 % stellt. Die Kosten der ersten Einrichtung erhöhten sich von $19^1/_3$ auf 28 000 000 Fr. Die Aktionäre erhalten 15 Fr. = 3 % Dividende, wobei eine Tilgung des Anlagekapitals nicht in Rechnung gestellt ist.

— Die „Normaleisenbahnkonzession" und die staatliche Eisenbahnzuständigkeit in der Schweiz. Bei der Erörterung einzelner Konzessionsgesuche wurde in der abgelaufenen Tagung des eidgenössischen Parlaments vom Bundesrath ein Antrag „betreffend Aenderung der Normalkonzession" abgewiesen, weil eine Normalkonzession gar nicht bestehe. Der Entwurf einer solchen vom Jahre 1873 habe nie eine förmliche Annahme gefunden und zudem im Laufe der Zeit immer mehr Abweichungen erfahren, so dass es heute nur noch wenige Artikel gibt, welche in allen Konzessionen gleich lauten. Auch betreffs ihrer Aufsicht und Einwirkung will die Bundesregierung nicht an die Bestimmung jenes alten Konzessionsschemas gebunden sein. Danach konnte der Bundesrath verlangen, dass Beamte oder Angestellte einer Eisenbahngesellschaft, welche in der

Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass gaben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden. In einer Botschaft hat nun der Bundesrath ausgeführt, dass diese Bestimmung nur mit grösseren Eisenbahnunternehmungen rechne. Namentlich aber bei kleineren Unternehmungen komme es oft vor, dass die Leitung in die Hand eines oder mehrerer Verwaltungsrathsmitglieder, z. B. des Verwaltungsrathsvorsitzenden, gelegt wird, welche nicht „Beamte oder Angestellte" der Gesellschaft sind. In der letzten Zeit hätten sich wiederholt Fälle gezeigt, wo der Verwaltungsvorsitzende seiner Aufgabe nicht gewachsen war und zu begründeten Klagen Anlass gab. Der Bundesrath will also in die neuen Konzessionen hineingeschrieben wissen, dass der Bundesrath das Recht hat, Beamte „und Mitglieder der Verwaltung" zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten, gegebenenfalls ihre Abberufung zu verlangen.

— **Die Eisenbahnvolksabstimmung im Kanton Bern.** Nach einer ausserordentlich lebhaften Bewegung hat am Sonntag, den 4. d. Mts. im Kanton Bern die allgemeine Volksabstimmung über das Eisenbahngesetz stattgefunden, welches für 25 neue Bahnen kantonale Beihilfe — darunter für die Lötschbergbahn 17 000 000 Fr. — vorsieht. „Der Kanton Bern war der einzige schweizerische Kanton, der sich mit Stolz einer selbständigen Eisenbahnpolitik rühmen durfte, als der Rückkauf der Hauptbahnen durch die Eidgenossenschaft eingeleitet wurde. Die Voraussetzung, dass mit dem Uebergang dieser Bahnen an den Bund die bernische Eisenbahnpolitik ihr Ende erreicht habe, erwies sich aber als unzutreffend . . . . Es handelt sich darum, den ganzen Kanton mit einem Bahnnetz zu durchziehen, so dass wirthschaftlich alle Thalschaften dem Verkehr erschlossen und politisch endlich auch alle Amtsbezirke und Bezirkshauptorte mit dem Schienenstrang verbunden sind. Und um gleichsam der Haue auch einen Stil zu geben, ist in das Netz bernischer Bahnen eine grosse Durchgangslinie eingefügt, die am grossen Weltdurchgangsverkehr zwischen Nord und Süd Antheil haben soll und der einheimischen Produktion direkte Ausgangsthore öffnen wird . . . . Dem Gebiet des Kantons Bern droht in verkehrspolitischer Beziehung eine Umgehung durch den Gotthard und den Simplon . . . . Bern hatte die Gefahr, abgefahren zu werden, rechtzeitig erkannt; nachdem der Durchstich der Grimsel, der einmal in seinen Träumen gewesen, durch den Gotthard vereitelt war und der Westen sich ans Werk machte, die Felsenthore seiner internationalen Linien in den Simplon zu sprengen, wurde der Lötschberg die verheissungsvolle Lösung des Berner Volks." So las man in dem tonangebenden Blatte, dem Berner „Bund".

In der Volksabstimmung wurde das Gesetz mit 43 422 gegen 18 075 Stimmen **angenommen.**

— **Eisenbahnbauthätigkeit der schweizerischen Kantone.** Es wurde schon darauf hingewiesen, wie neben der Verstaatlichung der Hauptbahnen durch die Eidgenossenschaft die einzelnen Kantone eine sehr rege Eisenbahnpolitik für sich verfolgen, in erster Linie natürlich der grösste Kanton, Bern. Jetzt hat auch der Staatsrath des Kantons Waadt einen umfassenden Plan des noch auszubauenden kantonalen Bahnnetzes vorgelegt, der nicht weniger als 23 allerdings meist recht kleine Vollspurbahnen, Schmalspurbahnen und Strassenbahnen umfasst und dem Kanton über 5 000 000 Fr. Beiträge kosten soll. Man will darauf hinarbeiten, dass einmal alle waadtländischen Nebenbahnen, in einem einzigen Netze vereinigt, über ein einheitliches Material, einen einheitlichen Wagenpark usw. verfügen. Indess hat der Kanton Waadt jetzt schon mehrere gar nicht rentirende Nebenbahnen und dürfte betreffs grosser neuer Pläne einigermaassen vorsichtig sein.

— **Tunneleinsturz in der Schweiz.** Bei dem Dorfe Chexbres im Kanton Waadt, an der Linie Bern-Lausanne gelegen, hat sich in der Nacht vom 1. zum 2. d. Mts. ein Tunneleinsturz zugetragen. Das Unglück droht nach den bisher vorliegenden Meldungen einen grossen Umfang anzunehmen, die Einstürze sind noch nicht beendet. Ein Telegramm vom 3. d. Mts. meldet: Bis heute früh sind 50 m eingestürzt, die mindestens 3 Wochen zur Wegräumung erfordern werden. Der Boden ist noch stets in Bewegung. An der Einsturzstelle war man gerade mit Ausbesserungen beschäftigt. Das über dem Tunnel liegende Dorf Lacroix ist bereits gestern Abend geräumt worden, da die Bewohner glaubten, ein unterirdisches Getöse zu vernehmen.

— **Ein Schachzug der italienischen Eisenbahngesellschaften.** Unter dieser Ueberschrift wird der „Münch. Allgem. Ztg." aus Rom, Ende April, geschrieben: Den italienischen Eisenbahngesellschaften ist der Geduldsfaden gerissen und sie gehen nun zur Offensive über. Nach den langwierigen Verhandlungen über die organici-Ansprüche der Eisenbahnangestellten, die, wie erinnerlich, Ende Februar mit einem Kompromiss abschlossen und den Gesellschaften neue Opfer in Höhe von 10 000 000 L. auferlegten, kamen die Kammerdebatten vom 10. bis 15. März d. J., während derer kein gutes Haar an dem jetzigen Eisenbahnregime gelassen wurde. Besonders die Vertreter der äussersten Linken ergingen sich in den ärgsten Angriffen, und das Verlangen nach „Staatsbetrieb von 1905 an" wurde mehr als einmal ausgesprochen. Hieran schloss sich der Antrag Pantano-Colasanni auf sofortige Einsetzung einer Parlamentskommission mit dem Auftrag, eine Gesammtuntersuchung über den Eisenbahnbetrieb der Gesellschaften seit 1885 zu veranstalten. Auch die Begründung dieses Antrages wimmelt von abfälligen Urtheilen über die Gesellschaften. Und zum Ueberfluss regen sich die Vertreter der Eisenbahnangestellten mit „Ergänzungsforderungen", und die Regierung schickt sich, immer aus Gründen der parlamentarischen Strategie, an, zu diesen Forderungen eine freundliche Miene zu machen. Demgegenüber haben nun die Gesellschaften der Regierung am 24. April eine Note zugehen lassen, in der es heisst: Wenn die Regierung und das Parlament so fest davon überzeugt seien, dass das jetzige Eisenbahnregime nur zum Schaden des Landes diene, so wollten die Gesellschaften sich ihrerseits nicht unpatriotisch zeigen und theilen mit, dass sie bereit seien, nicht erst 1905, sondern sofort dem Staat ihre Rechte zur Herbeiführung des Staatsbetriebes abzutreten. Die Regierung könne sofort alle Linien übernehmen. Die Gesellschaften haben damit zweifellos einen sehr geschickten Schachzug ausgeführt, denn die Regierung kann natürlich nicht ex abrupto den Staatsbetrieb einführen oder auch nur zugeben, dass alle die für 1905 in Aussicht stehenden, höchst verwickelten Fragen ohne Vorbereitung 1902 aufgerollt werden. Andererseits kann sie die Gesellschaften nicht zu neuen Opfern veranlassen wollen, da diese einfach antworten würden: Bitte, macht ihr es doch!

— **Ueber bulgarische Frachttarife** berichtet dem „Handelsmuseum" zufolge das österreichisch-ungarische Generalkonsulat Sofia, dass im Anschlusse an die vorjährigen Tarifverfügungen einige neue Tarife für den Lokalverkehr ausgearbeitet worden sind und auch Tarifänderungen im direkten Verkehr mit Serbien, Oesterreich-Ungarn, Deutschland und der Türkei bevorstehen, da die bisherigen direkten Tarife von Bulgarien gekündigt wurden und im Sommer laufenden Jahres ausser Kraft treten sollen. Bei diesen Tarifänderungen zeigt die bulgarische Eisenbahnverwaltung das Bestreben, einerseits durch Ermässigung der Tarife auf der Hauptlinie den Verkehr im Hafen von Varna zu heben, andererseits durch Herabsetzung der Lokaltarife für verschiedene einheimische Ausfuhrwaaren, als: Mehl, Spirituosen, Vieh usw. auf allen Linien die Ausfuhr möglichst zu fördern. Bezüglich des Varnaer Hafens ist dieser Zweck auch erreicht worden, indem der Verkehr über Varna im verflossenen Jahre dank dem Schifffahrtsvertrag mit der deutschen Levantelinie nach beiden Richtungen hin stark zugenommen hat. Auch auf diesem Platze macht sich die Wirkung der billigen Seefrachtsätze und der niedrigen Tarife auf der Strecke Varna-Sofia durch das Ablenken der Transporte von dem direkten Wege über Oesterreich-Ungarn bemerkbar. Viele für Sofia bestimmte Waaren wurden in den letzten Monaten über Varna eingeführt.

Fremde Welttheile.

— **Die Vorlage, betreffend die ostafrikanische Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro,** beschäftigte am 2. d. Mts. die Budgetkommission des deutschen Reichstages. Die Vorlage war vom Plenum an die Budgetkommission zurückverwiesen worden, da seit der Behandlung dieser Frage in der Kommission nahezu ein Jahr verstrichen war und sich inzwischen die Kurs- und Emissionsverhältnisse von Reichsanleihen und verwandten Papieren wesentlich verändert hatten. Auf Grund dieses Plenarbeschlusses war die Kolonialverwaltung in erneute Verhandlungen mit der Deutschen Bank eingetreten über Aenderungen in der Konzessionsurkunde. Diese Verhandlungen waren von Erfolg begleitet und hatten zu einem Antrage des Abg. Müller-Fulda (C.) geführt, den der Antragsteller bei Beginn der Sitzung eingehend erläuterte und begründete. Kolonialdirektor Stuebel erklärte, dass auch Minister Miquel s. Zt. mit aller Energie für den Eisenbahnbau, und zwar damals als Reichsregiebau eingetreten sei. Die Hinweise auf die schlechte Lage der Reichsfinanzen konnten damit bekämpft werden, dass für später eine Verbesserung der Finanzen zu erwarten sei, dass aber die Bedeutung der neueren Abmachungen mit der Deutschen Bank eben darin beruhe, dass in den voraussichtlich schlechten nächsten zwei Jahren der Reichsetat durch den Eisenbahnbau überhaupt nicht belastet werden solle. Auch habe man sich bei anderen Unternehmungen innerhalb des Reichshaushalts durch die schlechte Lage der Finanzen nicht davon abhalten lassen, wirklich nothwendige Ausgaben, besonders fruchtbringender

Natur, zu bewilligen. Der Eisenbahnbau Dar-es-Salaam-Mrogoro sei aber in der That eine solche Ausgabe, eine Sparsamkeitsmaassregel und keine Verschwendung, bestimmt dazu, das ostafrikanische Schutzgebiet endlich wirthschaftlich lebensfähig zu machen. Der Abg. Richter hatte die Frage in die Erörterung geworfen, ob es nicht zweckmässiger sei, die Finanzirung durch die Reichsbank oder die Seehandlung vornehmen zu lassen, statt durch eine private Vereinigung, angesichts der in Aussicht genommenen Garantie, die das Papier doch mehr oder weniger zu einem Reichsschuldschein gestalte. Durch die Finanzverwaltung wurde dem entgegengetreten mit dem Hinweise darauf, dass dies zu einer Erhöhung des Gesellschaftskapitals um etwa 1 300 000 ℳ. führen, mithin für die Zukunft die Reichsfinanzen nachtheilig belasten müsse. Wegen vorgeschrittener Zeit wurde die Verhandlung auf Dienstag, den 6. d. Mts. vertagt.

Bücherschau.

— **Katechismus für den Bremserdienst.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Bremser, Wagenwärter, Wagenmeister und deren Anwärter. Von E. Schubert, königlich preussischem Eisenbahndirektor, Verfasser der Katechismen für den Bahnwärter-, Weichensteller- und Schrankendienst. Zweite, nach den neuesten Vorschriften ergänzte Auflage. Mit 105 Abbildungen. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1902. Preis 2,25 ℳ.

Die vorliegende Auflage wurde — wie der Verfasser bemerkt — durch Aufnahme des Dienstes des Wagenwärters und Wagenmeisters erweitert, wobei auch zugleich, soweit erforderlich, eine Beschreibung der durchgehenden Bremsen mit aufgenommen wurde. Die sonstigen Bestimmungen sind nach den neuesten Vorschriften ergänzt und erweitert, beim Signaldienst wurde besonderer Werth darauf gelegt, die Vorschriften durch Abbildungen den Lernenden klar und leicht verständlich zu machen.

Dem trefflichen Werkchen des durch seine vielfachen Veröffentlichungen in weiten Eisenbahnkreisen bekannten Verfassers kann nur weite Verbreitung gewünscht werden.

— **Die Welt auf Reisen.** Centralorgan für Turistik und Weltverkehr. Verlag der „Welt auf Reisen", Berlin, Courbièrestrasse 18. Bezugspreis jährlich 6 ℳ, vierteljährlich 1,50 ℳ.

Die in geschmackvoller Ausstattung erscheinende Halbmonatsschrift hat mit dem 1. Januar d. J. ihren zweiten Jahrgang begonnen und bietet ihrem Leserkreise Belehrendes und Unterhaltendes in reicher Auswahl. Wir heben aus dem Inhalt der ersten acht Nummern des gegenwärtigen Jahrgangs als besonders lesenswerth die Aufsätze hervor: „Der Zug nach dem Süden" (in Nr. 1), „Der Kaiser auf Reisen" (in Nr. 2 und 3), „In Dänisch-Westindien" (in Nr. 4), „Die Amerikafahrt des Prinzen Heinrich (in Nr. 5, 6 und 7) und „Bad Reinerz im Wandel der Zeiten" (Nr. 8). Es ist ein Unternehmen, wie es in unserer reiselustigen und verkehrsreichen Zeit recht vielen willkommen und angenehm sein wird und dem wir daher den besten Erfolg wünschen. Namentlich gibt auch der reiche Bilderschmuck jedem einzelnen Hefte noch einen besonderen Reiz. In reicher Abwechselung werden uns hier die in den Aufsätzen behandelten Gegenden und Städte vor Augen gebracht, und angesichts der gediegenen Ausführung der einzelnen Blätter kann der Bezugspreis der Zeitschrift geradezu als ein auffallend billiger bezeichnet werden.

Berichtigung.

Wir hatten in Nr. 33 S. 540 d. Ztg. eine der „Augsburger Abendzeitung" entstammende und von dieser in Berliner Zeitungen übergangene Nachricht gebracht, dass die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatsbahnen sich in einem Bericht an das vorgesetzte Ministerium gegen die Beseitigung der I. und die Einführung der IV. Wagenklasse ausgesprochen habe, und wir hatten in dem Schlusswort der Schriftleitung zu dem Leitaufsatz jener Nummer über die Verminderung der Klassenzahl im Personenverkehr auf jene berichtliche Aeusserung hingewiesen und daran die Schlussfolgerung geknüpft, dass auch in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen eine Beseitigung der I. Klasse nicht für thunlich erachtet werde. Wie uns nun die königliche Generaldirektion in München mittheilt, ist ein solcher Bericht überhaupt nicht erstattet, und die genannte Behörde hat noch nicht Anlass gehabt, zu den behandelten Fragen bestimmte Stellung zu nehmen. Damit entfällt denn auch die von uns hieran geknüpfte Schlussfolgerung, soweit sie sich auf jene vermeintliche Aeusserung stützte. Die Schriftl.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. April d. J. für den Güterverkehr eröffnete 2,35 km lange Strecke Eidelstedt Ost-Eidelstedt Staatsbahnhof der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. Mai d. J. ist der Haltepunkt Thür, an der Strecke Andernach-Gerolstein zwischen den Stationen Niedermendig und Kottenheim gelegen, für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet worden. Die Entfernung von Thür nach Niedermendig beträgt 2,0 km und nach Kottenheim 3,4 km. Am gleichen Tage ist der an der Bahnstrecke Trier-Gerolstein zwischen den Stationen Densborn und Kyllburg gelegene Haltepunkt St. Thomas für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernung von St. Thomas nach Densborn beträgt 6,5 km und nach Kyllburg 3,5 km.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. sind für den Personenverkehr eröffnet worden: An der Linie Mergentheim-Crailsheim der Haltepunkt Oberstetten zwischen den Stationen Schrozberg und Niederstetten; an der Linie Hall-Crailsheim der Haltepunkt Michelbach a. Bilz zwischen den Stationen Hall und Hessenthal und der Haltepunkt Thalheim-Vellberg zwischen den Stationen Grossaltdorf und Sulzdorf; an der Linie Aalen-Crailsheim der Haltepunkt Schrezheim zwischen den Stationen Ellwangen und Schwabsberg, der Haltepunkt Schweighausen zwischen den Stationen Ellwangen und Jagstzell und der Haltepunkt Steinbach a. Jagst zwischen den Stationen Stimpfach und Jagstheim.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. sind eröffnet worden: 1. zwischen den Stationen Synowódzko wyzne und Skole in Kilometer 33²/₄ der Linie Stryj-Beskid die neu eingerichtete Haltestelle Debina für den Personen- und Gepäckverkehr; 2. zwischen den Stationen Luzan und Schwihau in Kilometer 66,418 und Kilometer 62,669 der Linie Pilsen-Eisenstein die Haltestellen Borow und Roth-Poritschen für den Personen- und Gepäckverkehr; 3. zwischen den Stationen Karlstein und Beraun in Kilometer 33,4 der Linie Prag-Furth i/W. die Haltestelle Srbsko für den Personen- und Gepäckverkehr und 4. zwischen den Stationen Kolomea und Matyjowce in Kilometer 198,100 der Linie Lemberg-Itzkany die Haltestelle Korolówka für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisengesellschaft. Die zwischen der Station Brünn und der Haltestelle Obran der Linie Brünn-Böhm.-Trübau bezw. zwischen den Stationen Brünn und Latein bei Brünn der Linie Brünn-Vlarapass nächst der gleichnamigen Frachtenstation gelegene Personenhaltestelle Schimitz, die zwischen den Haltestellen Zalow und Lettek der Linie Prag-Bodenbach gelegene Personenhaltestelle Podmorán und die zwischen den Stationen Lobositz und Praskowitz der Linie Prag-Bodenbach gelegene Personenhaltestelle Lichtowitz sind am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Die seither nur für den Eilstückgutverkehr eingerichtete Station

Nannhausen ist am 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Güter-, Thier- und Leichenverkehr eröffnet worden. Ausgeschlossen bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Nebenbahn Bremervörde-Buchholz liegende Personenhaltepunkt Sprötze Nord führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Trelde und die an der Hauptbahn Bremen-Harburg liegende Haltestelle Sprötze Süd vom gleichen Zeitpunkt ab die Bezeichnung Sprötze.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Die Bezeichnung der Station Trochtelfingen ist in Trochtelfingen bei Bopfingen abgeändert worden.

K.k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab ist die bisherige Bezeichnung: a) der an der Pinzgauer Lokalbahn gelegenen Haltestelle Burgwies in Heilbad-Burgwies; b) der an der Strecke Wien-Eger gelegenen Station Katowitz in Katowitz in Böhmen; c) der an der Strecke Horazdowitz-Babin-Taus gelegenen Station Nemelkau in Nemelkau-Welhartitz; d) der an der Strecke Gmünd-Prag gelegenen Station Wotic in Wotic-Weselka; e) der an der Strecke Gmünd-Prag gelegenen Station Wotic-Beztuhov in Wotic Stadt; f) der an der Strecke Zlonitz-Raudnitz gelegenen Station Hospozin in Hospozin-Kmetnoves; g) der an der Strecke Beraun-Dusnik gelegenen Station Horelitz in Horelitz-Nucitz und h) der an der Strecke Halicz-Ostrów gelegenen Station Skomorochy stare in Podszumlance abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 172 vom 22. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres und die im Ausschusse vertretenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in Ziffer 5 Absatz 1 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 29. April d. J.).

Nr. I 174 vom 23. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Artikel 19 und 20 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 1. Mai d. J.).

Nr. I 177 vom 30. April d. J. an verschiedene Verwaltungen, betreffend das alphabetische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 30. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses am 13. Mai d. J. zugesandt erhalten).

Nr. I 179 vom 30. April d. J. an verschiedene Verwaltungen, betreffend das alphabetische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 30. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des neuen alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses in der Zeit vom 14.—24. Mai d. J. zugesandt erhalten).

Nr. II 167 vom 22. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der bestehenden Faltenbalgverbindungen (§ 140, S. 5 der T. V.) (abgesandt am 1. Mai d. J.).

Nr. III 463 vom 25. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. Mai d. J.).

Nr. IX 8 vom 24. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Thätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 (abgesandt am 1. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 4. d. Mts. wurde nach längerem Leiden der Vorstand der königlichen Eisenbahn-Werkstätteninspektion zu Halberstadt

Herr Regierungs- und Baurath **Echternach**

aus diesem Leben abberufen.

Wir betrauern in dem Heimgegangenen einen durch Kenntnisse, Pflichttreue und Liebenswürdigkeit des Charakters ausgezeichneten Kollegen, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Magdeburg, den 5. Mai 1902. (1247)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

In Hümme können Fahrzeuge ver- und entladen werden.

Cassel, den 30. April 1902. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Am 1. Juni d. J. erhält die an der Nebenbahnstrecke Hagen - Voerde gelegene Station Voerde die Bezeichnung „Altenvoerde“.

Elberfeld, den 28. April 1902. (1249)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Am 10. Mai 1902 werden die Stationen Ebersbach i/Sachsen, Elterlein und Nossen in den im Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Kratzwiek-Ebersbach i/S. 0,76 }
„ -Elterlein . . 0,88 } Mark für 100 kg.
„ -Nossen . . . 0,74 }

Dresden, am 5. Mai 1902. (1250)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag VIII, welcher u. a. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze nach Station Düsseldorf-Grafenberg, neue Frachtsätze nach den Stationen Essen Segeroth und Pattscheid, sowie von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord und Mülheim a. d. Ruhr enthält.

Die Frachtsätze nach Station Essen Segeroth des Direktionsbezirks Essen gelten erst vom Tage der Wiedereröffnung des Hauptbahnhofs Essen für den allgemeinen Wagenladungsgüterverkehr.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 26. April 1902. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die Station Kray Süd wird am 1. Mai d. J. in die Tarifklassen 6, 7^1 und 7^2 (für Eisen und Stahl etc.) des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen. Auskunft über die Frachtsätze bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst.

Essen, den 28. April 1902. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 15. Mai 1893.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai d. J. werden die Stationen Aschau und Schaftlach in den obigen Tarif einbezogen und die Frachtsätze für Miesbach geändert.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 2. Mai 1902. (1253)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Am 15. Mai 1902 treten zum französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien), Theil II, in Kraft:

zum Heft 1a vom 1. Juli 1901 der Nachtrag I,
zum Heft 1b vom 1. Januar 1895 der Nachtrag VI,
zum Heft 1c vom 1. Dezember 1896 der Nachtrag V,
zum Heft 1d vom 1. Dezember 1896 der Nachtrag V,
zum Heft 1e vom 1. Dezember 1896 der Nachtrag IV.

Es enthalten:

Nachtrag I zum Heft 1a: Aufnahme mehrerer französischer Stationen und einige Berichtigungen.

Nachtrag VI zum Heft 1b: Frachtsätze für die Station Beuel, anderweitige, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a. Main Ostbahnhof und Frankfurt a/M.=Sachsenhausen, anderweitige, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hanau Ost und Hanau West sowie Ergänzung der Frachtsätze für die Stationen Cöln Eilgutabfertigung, Cöln=Nippes Hauptwerkstätte und Düsseldorf Hauptbahnhof.

Nachtrag V zum Heft 1c: Ergänzung der Frachtsätze für die Stationen Danzig Hauptbahnhof und Stettin Personenbahnhof, Frachtsätze für die Stationen Braunschweig Nordbahnhof, Braunschweig Westbahnhof, Gross=Rhüden und Thiede, Aufnahme der Stationen Gross=Rhüden und Thiede in den Ausnahmetarif 9 für rohe Kalisalze usw., anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Zuckerrübensamen unter Aufnahme der Stationen Gunsleben, Hadmersleben, Heudeber=Dannstedt, Schladen und Wasserleben und unter Wegfall der Frachtsätze für Aschersleben, Biendorf und Halberstadt sowie Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 für Hohlglaswaaren durch Frachtsätze für Sendungen von 7000 kg, die mit direktem, internationalem Frachtbrief nach Paris aufgeliefert werden.

Nachtrag V zum Heft 1d: die gleiche Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 für Hohlglaswaaren.

Nachtrag IV zum Heft 1e: Ergänzung der Frachtsätze für die Station Kreuznach Bad und anderweitige, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Mannheim und Mannheim=Neckarvorstadt mit Anor (Momiguies).

Die in den Frachtsätzen für die Stationen Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Frankfurt a/M.=Sachsenhausen, Hanau Ost und Hanau West eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 15. Juni 1902 Wirksamkeit. Ebenso bleiben die in Wegfall kommenden Sätze des Ausnahmetarifs 11 für Zuckerrübensamen für die Stationen Aschersleben, Biendorf und Halberstadt noch bis zum 15. Juni 1902 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 29. April 1902. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Vom 1. Mai 1902 ab ist für Getreidesendungen im Verkehr von Strassburg transit (Wasserweg) der bisher nur für Sendungen nach Basel (bad. Bahn) transit gültige Frachtsatz von 0,58 *M.* für 100 kg ebenfalls nach Basel (bad. Bahn) loco für anwendbar erklärt worden und wird der Ausnahmetarif 20 a für Sumach auf den Verkehr von Strassburg transit (Wasserweg) nach Basel (bad. Bahn) transit und loco mit einem Frachtsatz von 0,56 *M.* für 100 kg ausgedehnt.

Strassburg, den 2. Mai 1902. (1255)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1902 wird die Station Holenbrunn in den Ausnahmetarif Nr. 19 für Spath einbezogen.

München, den 1. Mai 1902. (1256)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 10. Mai 1902 ab finden für Holzsendungen der Abtheilung a, die von Stationen der Lokalbahn Budweis-Salnau in Budweis zur Umkartirung gelangen, die auf den S. 205—212, 394/95 des Tarifheftes 5 und auf S. 29 des Nachtrags I zu genanntem Tarifhefte für den sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenb.-Verband für die Station Budweis aufgeführten Frachtsätze, gekürzt um 4 ₰, Anwendung.

Dresden, am 3. Mai 1902. (1257)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1902 wird die Gürbethalbahn in den Hauptbahnhof Bern eingeführt. Auf diesen Tag ist daher das dem IV. Nachtrage zu den Gütertarifen Basel badischer Bahnhof loco und transit-Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 beigegebene Notizblatt zu entfernen.

Karlsruhe, den 30. April 1902. (1258)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Mai 1902 wird die Gürbethalbahn in den Hauptbahnhof Bern eingeführt. Auf diesen Tag ist daher das dem Gütertarif Waldshut, Schaffhausen und Singen-Mittel- und Westschweiz vom 1. November 1901 beigegebene Notizblatt zu entfernen.

Karlsruhe, den 30. April 1902. (1259)
Grossh. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Nachdem mit dem 1. Mai l. J. die Züge der Gürbethalbahn in den Bahnhof Bern einfahren, fällt der im VII. Nachtrag zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Mittel-Westschweiz enthaltene rothe Notizzettel, betreffend Lieferfristverlängerung im Verkehr mit der Gürbethalbahn, dahin.

Karlsruhe, den 30. April 1902. (1260)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Artikel der Serie 4 des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen, andererseits, gültig vom 20. September 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Artikeln der Serie 4 des obgenannten Ausnahmetarifes im Verkehre zwischen Léva, Station der königlich ungarischen Staatseisenbahnen, und Paris Douane nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von und nach	Nach oder von Paris Douane für Sendungen von 5 Kilogramm	6 bis 10	11 bis 15	16 bis 20		21 bis 25	26 bis 30	31 bis 35	36 bis 40	41 bis 45	46 bis 50	51 bis 55	56 bis 60	61 bis 65	66 bis 70	71 bis 75	76 bis 80	81 bis 85	86 bis 90	91 bis 95	96 bis 100	über 100 kg (je 10 kg voll gerechnet)
	Francs pro Sendung																					Francs pro 1000 kg
Léva . . .	7,10	8,60	10,85	11,70	a	15,30	17,55	20,40	22,65	24,90	27,15	30,35	32,60	35,75	38,00	41,20	43,45	46,65	48,90	52,05	54,30	543,20
					b	14,40	16,65	18,90	21,15	23,40	25,65	28,50	30,75	33,65	35,90	38,75	41,00	43,90	46,15	49,00	51,15	512,60

Die Frachtsätze unter a gelten für Sendungen von und nach Paris; jene unter b nur für die im Artikelverzeichnisse des obgenannten Ausnahmetarifes mit einem O bezeichneten Artikel im Verkehre nach Paris.

Wien, am 30. April 1902. (1261)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. Mai l. J. treten direkte Frachtsätze des Spezialtarifs I a und b zwischen Château-Salins (Station der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) und einer Anzahl ostschweizerischer Stationen in Kraft. Ferner ermässigen sich vom gleichen Zeitpunkte ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Eisen und Stahl usw.) des Tarifhefts II B ab Strassburg, Königshofen und Schiltigheim nach Brugg, Rheinfelden, Altstetten, Cham und Dietikon.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. April 1902. (1262)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Tarif vom 1. November 1898 der Nachtrag VI, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld, Essen Segeroth, Rhede und Rhedebrügge des Direktionsbezirks Essen enthält. Die Entfernungen der Station Essen Segeroth gelten erst vom Tage der Wiedereröffnung der Station Essen Hauptbhf. für den gesammten Wagenladungsverkehr, diejenigen für Rhede und Rhedebrügge mit dem Tage der Betriebseröffnung. Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 30 ₰ zu haben.

Essen, den 28. April 1902. (1263)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

Tarif Theil II, Heft 1.
(Ausserkraftsetzung der Bestimmung, betreffend Frachtberechnung für das Ladegewicht des Wagens.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1902 ist die auf Seite 11 des Tarifes Theil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr im 2. Alinea enthaltene Bestimmung von: „für die nachstehend angeführten Artikel wird" bis inkl.: „Zuckerrübenschnitte der Pos. R—12, mit Ausnahme der gedörrten oder getrockneten." zu streichen, und ist dementsprechend auf Seite 5 des obengenannten Tarifes im Punkte 4 b) nach den Worten: „. . . . . (‚Tarifarische Bestimmungen' mit Ausschluss" einzuschalten: „der auf Seite 8/9 vorgesehenen Bestimmung unter A III f) [betreffend Frachtberechnung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens für die daselbst angeführten Artikel] und . . . ."

Wien, am 29. April 1902. (1264)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Zu dem Tarif für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr zwischen diesseitigen Stationen und denen der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler, sowie den Nebenbahnen Haltingen-Kandern, Krozingen-Sulzburg und Achern-Ottenhöfen vom 1. Februar 1898 ist ein Nachtrag III mit Geltung vom 1. Mai d. J. ausgegeben. Durch den Nachtrag kommen die ermässigten Gepäckfrachtsätze für die diesseitigen Strecken zur Einführung.

Strassburg, den 30. April 1902. (1265)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

6. Verdingungen.

Verdingung von 29 600 kg Kupferblech, 81 700 kg Kupferplatten zu Lokomotiv-Feuerbuchsen, 37 900 kg Stangenkupfer in je 6 Loosen, 16 100 kg durchlochtem Stangenkupfer in 4 Loosen und 16 300 kg Kupferröhren in 6 Loosen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Mai 1902, Vormittags 10½ Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Mai 1902.

Berlin, den 3. Mai 1902. (1265a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bau eines Dienstwohngebäudes und Nebengebäude für 6 Familien bei Bahnhof Crossen soll in 2 Loosen öffentlich verdungen werden.

Loos I. Lieferung von 160 Tausend hartgebrannten Mauersteinen, darunter 25 Tausend ausgesuchte, gleichfarbig und gleichgeformte, zum Verblenden geeignete.

Loos II. Ausführung der Erd- und Mauerarbeiten (ausschliesslich Lieferung der Mauermaterialien), der Zimmer-, Dachdecker-, Klempner-, Tischler-, Glaser-, Anstreicher- und Ofenarbeiten, einschliesslich Lieferung der Materialien.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis 17. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen.

Verdingungsunterlagen können hier eingesehen oder zum Preise von 0,50 ℳ für Loos I und von 2,00 ℳ für Loos II soweit verfügbar in baar von hier bezogen werden.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Guben, den 5. Mai 1902. (1266)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Loos I: Die Arbeiten zum Umbau von rd. 14 km Gleise bei und auf Hauptpersonenbahnhof Frankfurt a/M. und

Loos II: zur Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Hauptgüterbahnhof Frankfurt a/M.

sollen getrennt oder im ganzen öffentlich verdungen werden.

Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ durch Postanweisung bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Sonnabend, den 10. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1267J)

Frankfurt a/M., den 27. April 1902.
Kgl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

Die Maurerarbeiten zur Herstellung des südlichen Theiles der östlichen Tunnelanlage auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 15. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 27. April 1902. (1268)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung sollen verkauft werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 15. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbüreau hier, Bahnhofstrasse Nr. 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen, auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Oeffnung der Angebote findet am 15. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, statt.

Erfurt, den 28. April 1902. (1269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Vorrath abgängiger Eisenbahnpapiere, Fahrkarten, Telegraphenstreifen etc., im ganzen etwa 22 170 kg, soll Freitag, den 16. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr öffentlich vergeben werden. Der Hauptmagazinsverwalter dahier wird über diese Materialien bis zum genannten Termine Auskunft geben, und können die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der benannten Materialien gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden. Die Gebote müssen bis zu oben genanntem Termine bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: Verkauf abgängiger Eisenbahnpapiere betr. eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 2. Mai 1902. (1270)
Der Ober-Betriebsinspektor
der Main-Neckarbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 13. Berlin, am 7. Mai 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	6038	1	Kiste	Eier —	94	1	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
2	A G	400/1	2	—	Bettrahmen —	16	2	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	bez.: Remscheid 7./4
3	A G	402	2	—	Bettstellseitentheile	12	3	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	bez.: Remscheid 7./4
4	A M L	346	1	Ballen	? —	35	4	Simbach	Bayerische Stsb.	
5	A O C	3223	1	Fass	ansch. Oel —	278	5	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
6	A P	8	1	Kiste	wahrscheinl. Kleidung	34	6	Meseritz	K. E.-D. Posen	
7	A S	2566	1	„	Flaschen —	17	7	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
8	A S	430	1	Fass	Oel —	194	8	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
9	A W	708	1	Blechkanne	leer —	9	9	Berlin Stbf.	K. E.-D. Berlin	
10	B	1254	1	Kiste	leer —	37	10	Lauban	K. E.-D. Breslau	
11	B	5	1	—	rohe eis. Schaufel —	2	11	Aachen	K. E.-D. Cöln	
12	B	2610	3	Bund	unverzinkt. Bandeisen	165	12	Kevelaer	„	
13	B	—	1	Kiste	Käse —	4	13	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
14	B B	8638	1	„	Werkzeug —	48	14	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
15	B C	6995	1	„	Kräuterkäse —	23	15	Düsseldorf	„	
16	B C	159	1	Stück	eis. Pflugplatte —	4	16	Grevenbrück	„	
17	B & C	1877	1	Verschlag	Holzwaaren —	25	17	Aurich	K. E.-D. Münster	
18	B & Co.	6701	1	Korb	Wein —	31	18	Memmingen	Bayerische Stsb.	
19	B E F H	10083	1	Harrass	Packstroh —	43	19	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
20	B M	65	1	Fass	Oel —	38	20	Grossalmerode	K. E.-D. Cassel	
21	B M	1723	1	Kiste	Schnittwaaren —	158	21	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
22	B S	560	1	„	Sonnenschirme —	23	22	Norden	K. E.-D. Münster	
23	B T	—	8	Stück	eis. Rohre —	600	23	Hamm	K. E.-D. Essen	
24	B W	2232	1	Kiste	leer —	?	24	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
25	B W	579	1	Sack	Werg —	33	25	Memmingen	Bayerische Stsb.	
26	C	331	1	Kiste	Kindermehl —	36	26	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
27	—	2768	1	Kiste	gefüllt —	50	27	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
28	C A	2769/71	3	Verschläge	gefüllt —	115	28	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
29	C D	1490	1	Weinfass	leer —	12	29	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
30	C L u. A H	492 351	1	eis. Fass	leer —	78	30	Barmen-Heubach	K. E.-D. Elberfeld	
31	C R	800	1	Kiste	leer —	25	31	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
32	C S	260	1	Bund	leb. Pflanzen —	7	32	Marbach	Badische Stsb.	
33	C St	103	1	Kiste	leer —	?	33	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
34	C W	9336	1	Beutel	Drahtklammern —	—	34	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
35	C W	612	1	Fass	leer —	13	35	Berlin Stbf.	K. E.-D. Berlin	
36	D	623	1	eis. Fass	leer —	53	36	Bruchsal	Badische Stsb.	
37	D S	—	3	Stück	Pflugschaare —	6,5	37	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
38	E	40	1	Kiste	leere Flaschen —	35	38	Slawentzitz	K. E.-D. Kattowitz	
39	E S	1512	1	„	Eiernudeln —	10,5	39	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
40	F	386	1	Fass	leer —	33	40	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
41	F B	1942	1	Kiste	gefüllt —	160	41	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
42	F F	3526 3135	2	Kisten	leer —	52	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
43	F G	6225	1	Fass	Wein —	133	43	Dannenberg	„	
44	F H	130	1	Korbfl.	leer —	9	44	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
45	F K	4217	1	Korb	Schrauben —	92	45	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
46	F K	23	1	Bund	4 Stb. Stahl —	37	46	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
47	F N	23	1	Tafel	verz. Blech —	8	47	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
48	F R	3095	1	Kiste	Wurst —	47	48	Bonn	K. E.-D. Cöln	
49	F S	22	1	„	Umzugsgut und Rechnungen	34,5	49	Ruhrort	K. E.-D. Essen	58×43×60 cm gross.
50	F S	2851	1	Sack	1 Regenrock — 1 Schlafrock —	4	50	Tornesch	K. E.-D. Altona	
51	F W	2133	1	Lattenverschlag	Packstroh —	21	51	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	G oder H	—	1	—	Möbelaufsatz —	3	52	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	hell polirt.
53	G	12	2	Stangen	Rundeisen —	38	53	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
54	G	4923	1	Fass	Tiegel —	135	54	Bitschweiler-Thann	Reichsbahn	
55	G B C	3787	1	Bund	2 Stb. Rundstahl —	27	55	Frintrop	K. E.-D. Essen	
56	G B C	3060	10	Stäbe	Stahl —	33	56	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
57	G J	2516	1	Kiste	Blechwaaren —	40	57	München Centr.	Bayerische Stsb.	
58	G K	3158/9	2	Verschläge	? —	38	58	Altona	K. E.-D. Altona	
59	G K	5657	1	Kiste	Cigarren —	59	59	Aachen	K. E.-D. Cöln	
60	G K C	2127	1	„	leer —	47	60	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
61	G M	5236	1	„	Saccharin —	17	61	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	H	2855	1	Ballen	Tapeten —	18	62	Heidelberg	Badische Stsb.	
63	H B	456	1	eis. Fass	leer —	79	63	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
64	H B	4	1	Stange	Rundeisen —	4	64	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
65	—	—	1	„	Rundeisen —	6	65			
66	H B R	108	1	—	Buffer —	30	66	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
67	H D	—	2	Stück	flach. Bandstahl —	5	67	Rossleben	K. E.-D. Erfurt	
68	H G	367	1 1 1	Bund — —	2 Stühle — Tisch — Küchenbrett —	62	68	Reichshofen	Wilhelm-Luxemburg	
69	H H	68	1	—	neue Bank —	7,5	69	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	mahagoni fournirt.
70	H J	20	1	Bund	5 Körbe, 1 Kübel —	12	70	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
71	H K	1940	1	„	2 Messingstangen —	95	71	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
72	H K	—	1	Kiste	4 Büchsen Kaffee —	5	72	Stolp	K. E.-D. Danzig	
73	H K	195	1	Ballot	Lederwaaren —	28	73	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
74	H K	102	1	Kiste	Kreide —	108	74	München Centr.	„	
75	H L	483	1	Fass	leer —	26	75	Frankfurt a/M. H. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	H S	—	1	Pack	3 Kisten frische Blumen	12	76	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
77	H Z C	7366	1	Kiste	leer —	24	77	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
78	J	10 1881	1	„	Rohkaffee —	81,5	78	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
79	J	19	1	—	Holzmodell —	1	79	Düsseldorf-Der.	„	
80	J	III	1	Stück	Fahrradlenkstange —	1	80	Klitten	K. E.-D. Halle a/S.	Adressat: Insp. Vieck.
81	J 30016 G R	2386 R	2	„	gusseis. Formen —	12	81	Mannheim	Badische Stsb.	
82	J B	1	1	Bund	5 l. Weidenkörbe —	18,5	82	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
83	J B	24	1	„	16 hölz. Kleiderbügel	1	83	Posen	K. E.-D. Posen	
84	J E	—	1	Stück	eis. Achse —	10	84	Soest	K. E.-D. Cassel	
85	J K	713	1	Pack	Bücher —	7	85	Altona	K. E.-D. Altona	
86	J M	502	1	Fass	ansch. Farbe —	62,5	86	Treptow a/Toll.	K. E.-D. Stettin	
87	J O	555	1	Ballen	Manufakturwaaren —	34	87	Lübeck	Lübeck-Büchener	
88	J R	1001	1	Kiste	Feigen —	11	88	Düsseldorf-Der.	K. E-D. Elberfeld	
89	J S	5265	1	Ballen	Leinen —	50	89	Saarn	K. E.-D. Essen	
90	J U	1946	1	„	Halbleinen —	95	90	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
91	K	—	1	Sack	Knochenmehl —	49	91	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
92	K	3753	1	„	Wolle —	47	92	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
93	K C	883	1	—	Maschinentheil —	10	93	Kaufbeuren	Bayerische Stsb.	
94	K S B	10061	1	Kiste	leere Flaschen —	25	94	Stockhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	K St	—	3	Stück	1 Brechstange, 1 Rohr, 1 Reitel	11	95	Zittau	Sächsische Stsb.	
96	L 9	11	6	—	Lithographiesteine —	65	96	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
97	L B	—	1	Sack	Kartoffeln —	75	97	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
98	L H	1427	1	Kiste	leere Cigarrenkisten	24,5	98	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
99	L K	1	1	Sack	Rübensamen —	51,5	99	Blotnik	K. E.-D. Posen	
100	L L	717	1	Blechkanne	leer —	11	100	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
101	L S	223	1	Kiste	Strohhüte —	22	101	Bühl i/E.	Reichsbahn	
102	L W & Co	982	1	Verschlag	1 brauner Lederkoffer in Papier	30	102	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
103	M A B & Co	1596/7	2	Oelfässer	leer —	64	103	Offenburg	Badische Stsb.	
104	M L	465	1	Ballen	Katechu —	95	104	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
105	M S	—	2	Tafeln	Eisenblech —	70	105	Rheine	K. E.-D. Münster	
106	M S	6453	1	Stück	eis. Maschinentheil —	7	106	Konstadt	K. E.-D. Kattowitz	
107	M S	—	2	„	gusseis. Töpfe —	5	107	Mainz	Direktion Mainz	
108	N	—	1	„	Gussrohr —	3	108	Osterburken	Badische Stsb.	
109	O S	631	1	Rolle	Leder —	32	109	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
110	P	2, 5, 6	3	Stück	Knierohre —	58,5	110	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	zuHeizkörpern.
111	P B	748	1	Ballen	Fleisch (Speck) —	30	111	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
112	P H J	926	1	Kiste	Kaffee —	22	112	„	„	
113	P Z	—	1	„	frische Blumen —	4	113	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
114	R	1556	1	Bund	Holzstiele —	27	114	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Betzendorf.
115	R A	1002	1	Schliesskorb	? —	28	115	Pirmasens	Pfalzbahn	
116	R O	—	73	Tafeln	Schwarzblech —	1400	116	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
117	S	10	1	Pack	eis. Flussstäbe —	43	117	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
118	S	8460	1	Ballen	Herren-Joppen u Hosen	16	118	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
119	S B	1258	1	Korb	gefüllt —	48	119	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
120	S F S	8421	1	Fass	leer —	?	120	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
121	S G	1643	1	Kiste	leer —	34	121	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
122	S & G	85	1	Sack	Samen —	61	122	"	"	
123	S H	90074	1	Stab	Stahl —	6	123	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	S O	2	1	Ballen	Schwämme —	10,5	124	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
125	S S	114	1	Käfig	leb. Hühner —	20	125	Meyenburg	K. E.-D. Altona	
126	S S	—	3	—	Kanaldeckel —	68	126	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
127	S W	116	1	Kiste	gef. —	21	127	Gross-Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
128	T	5955, 5759, 5586, 5626, 6057, 5745	6	Bierfässer	leer —	?	128	Leipzig I Bay. Bf.	Sächsische Stsb.	
129	T A L	145	1	—	hölz. Waschtisch —	—	129	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	in Leinen.
130	T R	5340 5345	2	Pack in Papier	polirte Portièrenstangen	16	130	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
131	T S	2173	1	Kiste	Aepfelringe —	27	131	Herne	K. E.-D. Essen	bez.: Elberfeld 10/4.
132	V	115530	1	Verschlag	Tisch —	11	132	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
133	W	—	1	Bund	5 Stb. Flacheisen —	47	133	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
134	W	12	1	Reisekorb	Kleider —	20	134	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
135	W	3742	1	Korb	Oel —	22	135	Düren	K. E.-D. Cöln	
136	W F P	II	1	Stück	Pflugschaar —	2,5	136	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
137	W G S	4313	1	Ballen	Wollhemdenstoff —	105	137	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
138	W K	91	1	Bund	neue Holzleisten —	18	138	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
139	W R	3667	1	Weinfass	leer —	20	139	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
140	W & W	2582	1	Rolle	gewöhnliches rothes Papier	5	140	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
141	Z	193	1	Fass	leer —	110	141	Bingerbrück	Direktion Mainz	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
142	Altona	100970	1	Satz	alte Kübel, leer —	23	142	Altona	K. E.-D. Altona	
143	A. W. Berg.-Gladbach	—	1	Bund	8 Bügeleisenbolzen —	13	143	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
144	v. Bossing	—	1	schwarzer Lederkoffer	Herren- und Damen-Oberkleider	22	144	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
145	C. W. Brandenburg	—	1	Sack	Kartoffeln —	78	145	Brandenburg a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
146	Jul. Cohn	—	1	"	Kartoffeln —	63	146	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
147	O. Dickhoff	1012	1	Fass	leer —	11	147	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
148	Doep & Co. J.	4641	1	Oelfass	leer —	35	148	Altenhundem	K. E.-D. Essen	
149	Adress. Ger Bielefeld	—	1	Bund	Ofenknierohre —	14	149	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Patent.
150	Gothein'sche Kohlens.-W.	1323	1	Cylinder	leer	20	150	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
151	Hannover	—	1	Bund	15 Stb. Ziereisen —	38,5	151	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Façoneisen.
152	Hedwigshöhe	—	1	Sack	Betten u. Wäsche —	23	152	Mocker Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
153	Krentz	—	1	Kübel	Butter —	19	153	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
154	M. Kronert	—	1	Schliesskorb	Kleider —	71	154	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
155	Alfred Levillaine	—	1	Korbkanne	ansch. Oel —	20	155	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
156	F A & Co. Paris	205'5	1	Sack	Grassamen —	55	156	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
157	H R Potsdam	—	1	"	Säcke —	17	157	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
158	W. A (Rungs 410)	624	1	Fass	gefüllt —	139	158	Mainz	Direktion Mainz	
159	Schubart	752 385	2	Bierfässer	leer —	?	159	Leipzig I Bay. Bf.	Sächsische Stsb.	
160	D S Wertheim & Co.	7	1	Ballot	Zollgut —	10	160	Eil-A. Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
161	K Wronke	19	1	Sack	alte, gebr. Säcke (Lumpen-)	39	161	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
162	—	10	1	Stab	Flachstahl —	11,5	162	Soest	K. E.-D. Cassel	
163	—	25/50	1	Ballen	Sorgobesen —	13	163	Karlsruhe Hbf.	Württemberg. Stsb.	
164	87 40	130	1	—	eiserne Bettstelle —	45	164	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
165	—	94	1	Ballen	Leder —	19	165	Göttingen	"	
166	—	110	1	"	Tapeten —	23	166	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
167	Fabriknummer 227	—	2	Kolli	Eisen —	0,5	167	Würzburg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
168	—	388	2	Stück	halbe Achsen —	22,5	168	Herford	K. E.-D. Hannover	
169	—	—	1	„	Schraubenschlüssel —		169			
170	—	801	1	Korb	Spargel —	28	170	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
171	—	1597 1598	3	—	Modelle aus Holz —	2	171	Eilgut Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
172	—	2801	1	Kohlensäureflasche	leer —	23	172	Gross-Moyeuvre	Reichsbahn	
173	—	3143	1	Fass	leer —	172	173	Bingerbrück	Direktion Mainz	
174	—	3227	1	„	leer —	15	174	Hattenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
175	—	6739	2	—	Schutzleisten —	5	175	Regensburg	Bayerische Stsb.	
176	—	7035	1	Sack	Samen —	6	176	Weilheim	„	
177	—	8669	3	Fässer	leer —	179	177	Asch	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
178	/ roth	—	1	Rolle	Stacheldraht —	24	178	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
179	/ blau	—	1	Bund	8 Eisenrohre —	30	179	Hameln	„	
180	/ grün	—	1	Stange	Rundeisen —	17	180	Templin	K. E.-D. Stettin	5,85 m lang.
181	— weiss	—	3	Stangen	Rundeisen —	54	181	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
182	— weiss	—	1	Stange	Eisen —	6	182	Templin	K. E.-D. Stettin	4,70 m lang.
183	— roth	—	2	Stangen	Rundeisen —	68	183	Stendal	K. E.-D. Hannover	
184	— weiss	—	1	Stange	Walzeisen —	6,5	184	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
185	— gelb	—	1	Bund	10 Stg. Façoneisen —	41	185	Plaue i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
186	— grün	—	1	Stange	U-Eisen —	6	186	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	1,5 m lang.
187	— roth	—	1	Bund	Ofenknierohre —	7	187	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
188	× weiss	—	1	Stück	Ventil —	30	188	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
189	X X	2	1	„	Rohr, 5 m lang —	4	189	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
190	„ „	8	1	„	Rohr, 4,4 m lang —	40	190			5,0 m lang,
191	„ „	5	1	„	Rohr —	26	191			4,4 „ „
192	—	—	1	„	Wagenbuchse —	15	192			3,0 „ „
193	I roth	—	1	Stab	Flacheisen —	24	193	Saarn	„	
194	[illegible]	33466	1	Fass	Branntwein —	25	194	Wiesen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
195	B	—	3	Fässer	Schmalz —	168	195	Bismark	K. E.-D. Essen	
196	Darmstadt	3583	1	Sack	Kaffee —	30,5	196	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
197	S	1930	1	Kiste	Borten —	30	197	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
198	W G 218 V B	—	1	Sack	Blutdünger —	75	198	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
199	—	—	1	Stück	gusseis. Abguss —	14	199	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
200	—	—	1	Bund	See- oder Alpengras	104	200	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
201	—	—	1	brauner Koffer	Arbeiterkleidung —	50	201	Gandersheim	K. E.-D. Cassel	anschein. Schnittergut.
202	—	—	1	Ballot	Baumwollwaaren (Kleiderstoff)	7,5	202	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	2	Kolli	leb. Bäume —	31 47	203	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
204	—	—	1	—	hölzerne Bank —	11	204	Guttstadt	„	Kindertisch.
205	—	—	1	Korb	eis. Beile —	52	205	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
206	—	—	1	Ballen	Betten —	17	206	Brunow	K. E.-D. Posen	
207	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	27	207	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
208	—	—	1	Stück	trichterf. Blechaufsatz	49	208	Lehrte	K. E.-D. Hannover	1 m hoch, lackirt.
209	—	—	1	„	Blechbehälter m. Stange	10	209	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
210	—	—	1	Blechflasche	gefüllt? —	15	210	Leipzig Berl. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
211	—	—	1	Koffer	Blechgeschirr —	8	211	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
212	—	—	1	Blechkanne	leer —	1	212	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Pack	Blumenzwiebelsamen	1,5	213	Dillingen	St. Johann-Saarbr.	
214	—	—	1	—	Branntweinfass, leer	5	214	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
215	—	—	1	—	Brett —	23	215	Herlisheim O/E.	Reichsbahn	
216	—	—	5	—	fichtene Bretter —	24	216	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	2 m lang.
217	—	—	1	Bund	4 Bretter, 2 m, 2 Leisten, 1,5 m	16	217	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
218	—	—	1	Sack	10 Stück leere Cementsäcke (alt)	8	218	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	
219	—	—	1	Bund	3 eis. Dachfenster —	28	219	Metz	Reichsbahn	
220	—	—	1	Stück	Dampfheizrohr —	28	220	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
221	—	—	1	Sack	wollene Decke, Jacke und Bettzeug	6	221	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10,5	222	Trachenberg	K. E.-D. Posen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
223	—	—	1	Rolle	verz. Drahtgeflecht —	39	223	Mengen	Württemberg. Stsb.	
224	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	25	224	Chemnitz i/Sachs.	Sächsische Stsb.	
225	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	28	225	Schwaben	Bayerische Stsb.	
226	—	—	1	Ballot	Drahtstäbe —	12	226	Breitengüssbach	„	
227	—	—	1	Kiste	Theile zur Drehbank u. 2 Drehmeissel	10	227	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
228	—	—	1	Bund	8 Stg. kantig. Eisen —	99	228	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
229	—	—	4	Stück	⊐-Eisen —	113	229	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	Bund	⊔-Eisen —	50	230	Gemünden	Bayerische Stsb.	
231	—	—	1	Pck.	18 Stck. T-Eisen, 1,39 m lang	20	231	Ebeleben	Hohenebra-Ebeleb.E.	
232	—	—	1	Bund	Eisenblechstäbe —	10	232	Strassburg Els.	Reichsbahn	Rollladenstäbe.
233	—	—	1	„	50 Stck. verz. Eisendrähte	12	233	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	gabelförmig gebogen.
234	—	—	1	Stück	Eisenhebel —	2,5	234	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
235	—	—	1	—	geschnitzte Eichenlehne	—	235	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	zum Sopha oder Sessel.
236	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	83	236	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
237	—	—	1	„	Eisenrohr —	20	237	Düren	K. E.-D. Hannover	8 m lang.
238	—	—	1	„	Eisenschiene —	13	238	Strassburg Els.	Reichsbahn	
239	—	—	1	Bund	6 runde Eisenstäbe —	5	239	Weinheim	Main-Neckarbahn	
240	roth gestrichen	—	3	Stück	Eisenstangen —	20	240	Altdamm	K. E.-D. Stettin	
241	—	—	3	„	Eisenstangen —	58	241	Duisburg-Hochf. S.	K. E.-D. Essen	
242	—	—	1	Bund	8 Eisenstangen —	9	242	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	mit Oesen.
243	—	—	1	Stück	Eisentheil —	19	243	Meppen Eilg.	K. E.-D. Münster	
244	—	—	1	„	Eisentheil (Stangenhebel)	22	244	Mühlheim i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
245	—	—	1	Sack	Erbsen —	100	245	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
246	—	—	1	—	Fahrrad —	—	246	Gep.-A. Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a.S.	
247	—	—	1	—	Fahrrad —	—	247	Gep.-A. Breslau M.	K. E.-D. Breslau	Fahrradmarke Breslau-Oderthor 33.
248	—	—	1	Sack	rohes Fett —	—	248	Basel	Reichsbahn	
249	—	—	1	Bund	6 Stb. Fenstereisen —	18	249	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	4,5 m lang.
250	—	—	1	Stab	Flacheisen —	9	250	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	5,05 m lang.
251	—	—	1	Stange	Flacheisen —	16,5	251	Alfhausen	Oldenburgische Stsb.	4,50 m lang.
252	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	33	252	Dresden-Neust.	Sächsische Stsb.	
253	—	—	1	Stange	Flacheisen —	3,5	253	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	2,05 m lang.
254	—	—	1	Ballen	Flocken —	26	254	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	Korbfl.	fettige Flüssigkeit —	47	255	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
256	—	—	1	Stück	schmiedeeis. Fusstritt	4	256	Aachen	K. E.-D. Cöln	
257	—	—	1	Bund	10 eis. Gardinenstangen	6	257	Emmerich	K. E.-D. Essen	
258	—	—	1	„	8 Gardinenstangen —	4,5	258	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	4,30, 4 1,40 m lang.
259	—	—	1	„	10 Gardinenstangen —	6	259	Emmerich	K. E.-D. Essen	
260	—	—	3	Stück	eis. Gasrohre —	6	260	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	1,50 m lang,
261	—	—	3	„	Gasrohre —	34	261	Crefeld	„	
262	—	—	2	„	Gasrohre —	44	262	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	20	263			
264	—	—	1	„	4 Gasrohre —	48	264	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	„	7 Gasrohre —	60	265	Mainz	Direktion Mainz	
266	—	—	1	Sack	rohe Gerste —	100	266	Adenau	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	Holzkiste	emaill. Geschirr —	94	267	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
268	—	—	1	Sack	Getreidesäcke —	31	268	Mainz	Direktion Mainz	
269	—	—	1	„	Gips —	100	269	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
270	—	—	1	Bund	30 ovale Gusseisen —	26	270	Trebgast	Bayerische Stsb.	
271	—	—	1	Cementsack	4 Gusslager — 4 Gussräder —	38	271	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	Stange	Gussstahl —	5,5	272	Holzwickede	„	
273	—	—	1	Sack	Hafer —	50	273	Samter	K. E.-D. Bromberg	
274	—	—	1	—	Handtuchständer —	2	274	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	in Papier.
275	—	—	1	Kiste	Handwerkszeug eines Zimmermanns	35	275	Gep.-A. Dortmund	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	Sack	Herren-, Damen- und Kinderwäsche	23	276	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	1	—	Holzmodell —	2,5	277	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
278	—	—	1	Pack	Holzschuhe —	8	278	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Bund	2 Holzstühle —	10	279	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	braun gestrichen.
280	—	—	1	Sack	Holzstifte —	5	280	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	Ballen	Holzwolle —	20	281	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Steige	12 lebende Hühner —	20	282	Waldmünchen	Bayerische Stsb.	
283	—	—	1	Korb	Käse —	39	283	Essen	K. E.-D. Essen	
284	—	—	1	„	Käse —	33	284	Oberhausen	„	
285	—	—	1	Verschlag	20 Kisten Käse —	—	285	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
286	—	—	1	Sack	21 leere Kaffeesäcke	21	286	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
287	—	—	1	„	Kartoffeln —	48	287	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
288	—	—	1	„	Kartoffeln —	52	288	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
289	—	—	1	„	Kartoffeln —	41	289	Riesa	Sächsische Stsb.	
290	—	—	1	„	Kartoffeln —	32	290	Courl	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	291	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
292	—	—	1	„	Kartoffeln —	52	292	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
293	—	—	1	„	Kartoffeln —	13	293	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
294	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	294	Merklinde	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	Sack (zugenäht)	Kartoffelmehl	50	295	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
296	—	—	1	—	Kette, 29 m	72	296	Altendorf-EssenS.	K. E.-D. Essen	Dienstgut.
297	—	—	1	Korb	Kinderschippen	43	297	Herne	„	
298	—	—	1	Bund	20 Kinderspaten	9	298	Wanne	„	mit Stielen.
299	—	—	1	—	neuer Kinderwagen	23	299	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
300	—	—	2	Kisten	leer	48	300	Sorau	K. E.-D. Breslau	
301	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	42	301	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
302	—	—	1	Sack	alte, schmutzige, theils zerlumpte Kleider u. Wäsche, 1 Stück altes Drahtseil, 1 alter kleiner Spankorb, 1 Säbel mit Scheide, gez. 32. 2. W. R. 3. C. Nr. 158	12	302	Leipzig Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
303	—	—	1	Pack	2 Körbe, leer	9	303	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	alte Bezeichnung E 3
304	—	—	2	Körbe	leer	8	304	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
305	—	—	1	Korbballon	leer	10	305	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	1	„	leer	13	306	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
307	—	—	1	—	Korbballon, leer	7	307	Würzburg	Bayerische Stsb.	
308	—	—	3	—	Küchenborte	2,5	308	Verden	K. E.-D. Hannover	
309	—	—	1	Bund	4 Kupferrohre	1	309	Diedenhofen	Reichsbahn	
310	—	—	1	„	4 Latten, 8 m lang	—	310	Stolp	K. E.-D. Danzig	[1]
311	—	—	1	Bd.	14 Latten, 4–5 m lang	—	311	Stolp	K. E.-D. Danzig	[1]
312	—	—	1	Korb	leere Literflaschen	20	312	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
313	—	—	4	Sack	Malzkeime	166	313	Herlisheim O/E.	Reichsbahn	
314	—	—	1	Bund	Säcke	7	314	Herlisheim O/E.	Reichsbahn	
315	—	—	1	Pack	leere Malzsäcke	12	315	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	1	Blecheimer	Marmelade	12	316	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	1	Pack	Maschinenmesser	17	317	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
318	—	—	1	Stück	Maschinenth.	20	318	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
319	—	—	1	—	hölz. Maassstab	1	319	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	2,5 m.
320	—	—	1	Ballen	Matratze	29,5	320	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
321	—	—	1	Bund	7 Messingrohre	19,5	321	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	4,40 m lang.
322	—	—	1	Stück	Metallrohr	0,5	322	Soest	K. E.-D. Cassel	1,27 m lang.
323	—	—	1	Milchfass	leer	10	323	Spandau	K. E.-D. Berlin	
324	—	—	1	Milchkanne	leer	7	324	Berlin Ostbhf.	„	
325	—	—	1	„	leer	7 ?	325	Karlsruhe	Badische Stsb.	
326	—	—	1	„	leer	7	326	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	
327	—	—	1	Packet (grau Papier)	messingene Möbelbeschläge	5	327	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
328	—	—	1	Pack in Leinen	3 Möbeltheile	10	328	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Pack i. gr. L.	eiserne Nieten	4	329	Aachen-Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
330	—	—	1	Ballot	Obstbäume	18	330	Gars	Bayerische Stsb.	
331	—	—	2	Oelfässer	leer	64	331	Offenburg	Badische Stsb.	
332	—	—	1	Stück	altes Ofenrohr	9	332	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	aus Blech.
333	—	—	1	„	blech. Ofenrohrkapsel	1	333	Hof	Sächsische Stsb.	
334	—	—	1	„	eis. Ofenthür	3	334	Lübeck	Lübeck-Büchener	
335	—	—	2	Pack	altes Papier	46	335	Duisburg	K. E.-D. Essen	
336	—	—	6	—	Petroleumfässer, leer	216	336	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
337	—	—	1	Kollo	leb. Pflanzen	13	337	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
338	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	40	338	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
339	—	—	1	„	leb. Pflanzen, Erlen	60	339	Kruschwitz	K. E.-D. Bromberg	
340	—	—	1	„	leb. Pflanzen	24	340	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
341	—	—	7	Bündel	Pflanzen	10	341	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
342	—	—	1	Kiste	Pflaumen	25	342	Brohl	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	Stück	eis. Platte	247	343	Cöln-Gereon	„	
344	—	—	2	—	Privatdecken, 3,85 × 3,45 m, 3,80 × 1,80 m	26	344	Harburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut.
345	—	—	1	Bund	6 eis. Radebacken	14	345	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
346	—	—	1	Reisekorb	gefüllt	18,5	346	Soest	„	
347	—	—	1	„	leer	10	347	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
348	—	—	1	„	Wäsche, Wirthschaftssachen	15	348	Witten West	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	Bund	2 eis. Ringe, 1 Maschinentheil	3	349	Diedenhofen	Reichsbahn	
350	—	—	1	„	4 eis. Röhren	5	350	Mainz	Direktion Mainz	2,28 m lang.
351	—	—	15	Stück	Rohgusstheile	825	351	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
352	—	—	2	„	neue eis. Rohre	58	352	Thale	K. E.-D. Magdeburg	5,90 u. 5,55 m lang.
353	—	—	1	Bund	98 Rohrklopfer	18,5	353	Plauen i/V. unt. Bhf.	Sächsische Stsb.	

[1]) An den oberen Enden mit Eisenblechösen versehen, anscheinend Lademittel.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
354	—	—	1	Weidenkorb	Rohrmuffen —	42,5	354	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
355	—	—	1	Bund	2 neue Rohrstühle —	7	355	Pirna	Sächsische Stsb.	
356	—	—	1	„	2 gebrauchte Rohrstühle	8	356	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	
357	—	—	1	Ballen	Rosshaare —	50	357	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
358	—	—	1	Bund	8 Stg. Rundeisen —	55	358	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	4 m lang.
359	—	—	12	Stäbe	Rundeisen —	41	359	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
360	—	—	1	Sack	Runkelsamen —	11	360	Altenessen	K. E.-D. Essen	
361	—	—	1	Bund	Säcke —	13	361	Dieuze	Reichsbahn	
362	—	—	1	Sack	alte leere Säcke —	55	362	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
363	—	—	1	„	20 leere Säcke (zum Transport von Futtermitteln)	21	363	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
364	—	—	1	Pack	27 Stück leere Säcke	24	364	Rosenberg	K. E.-D. Kattowitz	
365	—	—	1	Korbballon	verm. Säure —	?	365	Spandau	K. E.-D. Berlin	
366	—	—	4	eis. Kübel	ansch. Säure —	800?	366	„	„	
367	—	—	2	—	Schaufeln (eiserne) —	5	367	Bichl	Bayerische Stsb.	
368	—	—	1	Bund	Schaufelstiele —	21	368	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	—	Schiebtruhe —	21	369	Kufstein	Bayerische Stsb.	
370	—	—	1	Schliesskorb	? —	?	370	Bochum S.	K. E.-D. Essen	1)
371	—	—	1	„	1 Ledertasche, 1 Handtuch	5	371	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
372	—	—	1	Bund	4 Schlüssel —	0,150	372	Darmstadt	Direktion Mainz	
373	—	—	2	Packet	Schlösser —	2,5	373	Hof	Bayerische Stsb.	
374	—	—	1	—	Schneidekluppe —	3,5	374	Michelfeld	„	
375	—	—	2	Bund	18 blecherne Schöpfer	13	375	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
376	—	—	6	—	alte Schranktheile —	30	376	Lübeck	Lübeck-Büchener	
377	—	—	1	Packet	Schrauben —	6	377	Crefeld-Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
378	—	—	1	—	Schutzblech —	1	378	Hof	Bayerische Stsb.	
379	—	—	1	—	Schutzblech —	4	379	Schweinfurt Centr.	„	
380	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	25	380	Hvidding	K. E.-D. Altona	
381	—	—	1	Eimer	Seife —	5	381	Niederbronn	Reichsbahn	
382	—	—	1	Pack*)	Sensen —	12	382	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	*) in Stroh.
383	—	—	1	Ballen*)	Sohlleder —	40	383	Emmerich	K. E.-D. Essen	*) i. grauem Leinen, alt.
384	—	—	1	Bund	12 Spannsägen —	14	384	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
385	—	—	1	Pack	3 neue Spatenblätter	5,5	385	Geestemünde Zollinland	K. E.-D. Hannover	ohne Stiele.
386	—	—	4	—	Spatenstiele —	3	386	Rath	K. E.-D. Elberfeld	80 cm lang.
387	—	—	1	Korbfl.	Spirituosen —	17	387	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	alte Bezeichnung: A. E.
388	—	—	1	Bund	12 Sprosseneisen —	70	388	Gollub	„	
389	—	—	1	Stange	Stahl —	14	389	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
390	—	—	1	Pack i. gr. Packl.	3 Packete mit flachen Stahlstäben	14	390	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	Bund	□-Stahlstangen —	23	391	Mainz	Direktion Mainz	
392	—	—	1		Standbaum (eiserner)	—	392	München Centr.	Bayerische Stsb.	
393	—	—	1	Weidenkorb	4 Fl. Steinhäger —	11,5	393	Riesa	Sächsische Stsb.	
394	—	—	1	Bund	25 Stck. Strickhufeisen	17	394	Frankfurt a/Oder	K. E.-D. Berlin	aus gebog. Holze.
395	—	—	1	—	braun pol. Stuhl —	4	395	Slawentzitz	K. E.-D. Kattowitz	
396	—	—	1	Sack	Suppengries —	50	396	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
397	—	—	17	—	Tannenbretter, 4,5 m	153	397	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
398	—	—	1	—	Tannenbrett, 5,5 m —	6	398			
399	—	—	1	Sack	anscheinend Thon —	96	399	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
400	—	—	1	Korb	Thürschlösser —	42	400	Einbeck	K. E.-D. Cassel	braun gestrichen.
401	—	—	1	—	gewöhnl. Tisch —	12	401	Stolp	K. E.-D. Danzig	
402	—	—	1	Stück	eis. Träger —	12	402	Beelitz	K. E.-D. Magdeburg	
403	—	—	1	—	hölzerner Tragebaum	—	403	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	Dienstgut
404	—	—	1	Bund	10 Unterlagsplatten, 6 Kniestücke	11	404	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	7	—	eis. Verbindungsstücke zu Patentschraubenkuppelungen	7	405	Osnabrück P. B.	K. E.-D. Münster	Dienstgut.
406	—	—	1	Sack	Viehbohnen —	45	406	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
407		—	1	—	Viehgitter, rothbraun, 1,90 × 1,28 m	—	407	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Dienstgut
408	—	—	1	—	Viehgitter, 1,70 × 0,86 m, grauer Oelfarbenanstrich	—	408	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
409	—	—	1	Sack	getr. Wäsche und Kleidungsstücke	23	409	Ulm	Württemberg. Stsb.	
410	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	5	410	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
411	—	—	1	„	2 l. Weidenkörbe —	11,5	411	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	Weinkiste	leer —	15	412	Güls	St. Johann-Saarbr.	
413	—	—	1	Stange	Werkzeugstahl —	4	413	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	

1) Briefe auf den Namen Bertha Gommerer.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
414	—	—	1	Sack	Wurzeln —	47	414	Bremen Hbf.	K. E-D. Hannover	
415	—	—	1	„	Wurzeln —	11	415	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
416	—	—	2	—	neue gusseis. Zahnräder	8	416	Demmin	K. E.-D. Stettin	
417	—	—	3	Stück	kl. Zahnräder —	19,5	417	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
418	—	—	1	„	eis. gezahnte Welle		418			
419	—	—	1	Rolle	27 Blatt Zeichnungen	3,5	419	Greiffenberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
420	—	—	1	Bund	6 Zinkeimer —	10	420	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
421	—	—	5	—	Zugleinen —	—	421	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
422	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	45	422	Raumland	K. E.-D. Elberfeld	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 37. 10. Mai 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Australiens.

Nachrichten:

Deutschland: Zum Etat der preuss. Staatseisenbahnverwaltung. — Das Eisenbahnunglück bei Zschortau. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschles. Kohlenrevier. — Benutzung von Fahrkarten über eine weitere Strecke bei mangelndem Zuganschlusse. — Eisenbahnanträge im sächs. Landtag. — Gesuch um Ermässigung der Fracht auf Musterkoffer für reisende Kaufleute. — Freie Arztwahl des württembergischen Eisenbahnpersonals. — Elektrische Beleuchtung mit Einzelwagenbetrieb. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Böhmerwaldbahnen. — Einnahmen der österr. Staatsbahnen. — Lokalbahn Neumarkt-Suchahora. — Die Prioritäten der Südbahn. — Die Regierung und die Graz-Köflacher E. — Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft. — Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.

Ungarn: Der neue ungar. Handelsminister. — Der gegenseitige Schadenversicherungsverband der ungar. Eisenbahnen.

Uebrige europäische Länder: Eisenbahnunfall bei Moyenneville (französische Nordbahn). — Warschau-Wiener Eisenbahn.

Fremde Welttheile: Der Provinz Schantung und die Schantungbahn. — Die Eisenbahn Peking-Hankou. — Bahnprojekt Dar-es-Salaam-Mrogoro (Deutsch-Ostafrika). — Löhne bei den amerikanischen Bahnen. — Eine zweite Bahn im Yukongebiet (Alaska).

Rechtsprechung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Eisenbahnen Australiens.

Ein Land, das so sehr, wie Australien, an schiffbaren Flüssen Mangel leidet, bedarf zur Bewältigung und zur Hebung seines Verkehres, ja zur Schaffung eines solchen durch Besiedelung seines unbebauten Landes mit zwingender Nothwendigkeit der Eisenbahnen. Das fühlten die dortigen Kolonisten, als sich der Zuzug aus Europa mehrte, auch bald heraus. Aber das Geld, das man dazu brauchte, war auf dem Londoner Markt, dem einzigen, der den englischen Ansiedlern offen stand, nicht zu erlangen, oder, wenn schon, doch zu einem Zinsfuss, der einen auch noch so bescheidenen Ertrag ausgeschlossen erscheinen liess. Das änderte sich erst seit 1871, und mit diesem Jahre begann eine Bauthätigkeit, die bald ihre eisernen Fäden über den ganzen Ostsaum des australischen Kontinents zog und von da aus immer weiter in das Innere zog. Da aber die Oberfläche der sieben australischen Kolonien derjenigen Europas oder der Vereinigten Staaten von Amerika wenig nachsteht, während ihre Gesammtbevölkerung 4 500 000 nicht übersteigt, so laufen viele der Linien durch recht spärlich bevölkerte, nirgends aber durch dicht bewohnte Bezirke. Leider hat man auch in fast menschenleeren Gegenden Eisenbahnen erbaut, die in ihrem starken Unter- und Oberbau und dem entsprechend schweren rollenden Material der Zeit weit voraufgeeilt sind und den Ausgabeetat übermässig belastet haben. Bei einigen dieser unter schweren Verlusten betriebenen Linien hat man freilich nach einiger Zeit den Betrieb eingestellt, aber eine ganz unverhältnissmässig grosse Zahl bringt noch immer alljährlich ansehnliche Fehlbeträge. Trotzdem verzinsen sich die australischen Bahnen insgesammt jetzt mit durchschnittlich 3,27 %. Da aber die für den Bau der Bahnen von den einzelnen Kolonien aufgenommenen Anleihen mit durchschnittlich 3,84 % zu verzinsen sind, so stellt sich ein Verlust von 0,57 % heraus. Dieser Verlust beträgt in dem zu Südaustralien gehörigen Nordterritorium, wo die 233 km lange Linie Palmerston-Pine Creek seit der Auffindung von Gold betrieben wird, jetzt 4,91 %, nachdem schon seit 1892 ein mit jedem Jahre steigender Ausfall zu verzeichnen gewesen ist. Sonst aber konnte in mehreren Jahren auf den südaustralischen Bahnen ein wenn auch kleiner Gewinn (1900: 0,04 %) erzielt werden, was vornehmlich auf Rechnung der Linie fällt, die an der Grenze von Neusüdwales sich an eine kurze, von den reichen Silbergruben von Broken Hill kommende anschliesst. Auf dieser Linie wurden im Jahre 1900 befördert 647 069 t, und die Einnahmen dafür erreichten die Höhe von 450 019 £.

In Westaustralien brachte die Entdeckung reicher Goldfelder plötzlich einen grossartigen Verkehr, der in den riesig angeschwollenen Einnahmen zum Ausdruck kommt. Diese stiegen von 64 034 £ im Jahre 1891 auf 1 259 512 £ im Jahre 1900, und da die Ausgaben sich nicht in demselben Maasse vergrösserten — die Betriebskosten betrugen 1891 nicht weniger als 99,22 %, dagegen 1900 nur 68,40 % —, so schlossen die Abrechnungen seit einer Reihe von Jahren mit Ueberschüssen ab, die 1896 einen Gewinn von 7,64 % ergaben, der aber bis 1899 auf 1,01 % herunterging, da der Tarif für Güter so niedrig bemessen war, dass die Kosten kaum gedeckt wurden. Man führte dann gemischte Züge ein, worauf sich im Jahre 1900 der Gewinn auf 2,35 % gehoben hat.

Wie hier, so sind auch in Südaustralien Geländeschwierigkeiten nicht zu überwinden. Das ist aber in Neusüdwales an mehr als einer Linie der Fall. In dem südlichen Eisenbahnsystem muss das Gebirge bei Coama in 886 m Höhe überschritten werden, die Station Clarence in den Blauen Bergen liegt 1 219 m über dem Meere und der höchste Punkt auf der Nordbahn bei Mount Lomond hat sogar eine Meereshöhe von 1 491 m. Die Höhen, die in Queensland überwunden werden müssen, sind freilich auch nicht unbeträchtlich. Die bedeutendste ist 1 003 m, während das Maximum in Viktoria 817, in Südaustralien 675, in Westaustralien 507, in Neuseeland 417 m beträgt.

Daher sind auch die Kosten in Neusüdwales am höchsten, in Westaustralien am niedrigsten gewesen. Sie betrugen bis Ende 1900 auf die Meile (1,6 km) für Neusüdwales 13 687 £, für Westaustralien nur 5 060 £. Viktoria steht mit 12 324 £ nicht weit hinter Neusüdwales, es folgen dann in weitem Abstand Tasmania mit 8 233, Neuseeland mit 7 939, Südaustralien mit 7 496 und Queensland mit 6 807 £; den Schluss macht, wie schon gesagt, Westaustralien. Hier ist die Anlage der Bahnen auch durchweg leichter ausgeführt. Dazu hat man sich in jüngster Zeit auch in Neusüdwales entschlossen und sogenannte Pionierbahnen angelegt, die nur 2 019 £ die Meile kosten. Man hat in dieser Kolonie mehrfach böse Erfahrungen bei Verträgen gemacht, bei denen wiederholt Mehrforderungen für besondere Arbeiten gestellt wurden, was zu kostspieligen Prozessen führte, und so ist denn neuerdings der Bau neuer Linien von dem Eisenbahndepartement selber mit Tagesarbeitern in die Hand genommen worden. In Viktoria erreichten die Baukosten bis 1891 fast dieselbe Höhe wie in Neusüdwales, in diesem Jahre aber beschloss man, alle neuen Linien in den ländlichen Bezirken so billig als möglich zu bauen, mit weniger starker Beschotterung, unter dem Wegfall von Einzäunungen und Bahnwärterhäusern an den Uebergängen und Beschränkung von Stationen und Wasserentnahmeplätzen auf das Allernothwendigste, bis fortschreitende Besiedelung des Landes und gesteigerter Verkehr eine Vervollständigung der Einrichtungen an diesen Bahnen rechtfertigen. In Queensland erfolgt die Anlage von Eisenbahnen seit einiger Zeit unter der Aufsicht und Bürgschaft der Lokalbehörden.

Es wäre kaum statthaft, einen Vergleich zwischen den Kosten der Bahnen der australischen Kolonien und denen europäischer Länder zu ziehen, denn in diesen erscheint der Erwerb des für die zu erbauende Linie erforderlichen Landes wohl als ein immerhin bedeutender Posten, während das in den australischen Kolonien keine nennenswerthe Rolle spielt. Dagegen ist ein Vergleich mit anderen, eben so dünn bevölkerten Gebieten wohl zulässig. Während die Baukosten für die Meile (1,6 km) in Brasilien 14 626, in Chile 14 463, in den Vereinigten Staaten von Amerika 11 626, in Kanada 11 624, in der Kapkolonie 10 452 £ betragen haben, stellen sich diese Kosten in Australien nebst Tasmania auf 9 763, in Neuseeland sogar nur auf 7 939 £.

Die Geschichte des Eisenbahnbaus in Australien und Neuseeland ist in dieser Zeitung schon früher dargelegt worden. Doch mag das wichtigste hier noch einmal kurz wiederholt werden. Die erste Anregung zum Bau einer Eisenbahn ging 1846 von Neusüdwales aus, wo am 26. September 1855 eine 22,5 km lange Linie von Sydney nach Parramatta dem Verkehr übergeben wurde; es folgten am 11. April 1857 die Eröffnung der Bahn Newcastle-East Maitland und am 27. Mai 1869 die der Bahn Sydney-Goulburn. Ursprünglich hatte Privatkapital den Eisenbahnbau in die Hand genommen, doch musste in der Folge die Regierung eintreten. Auch in Viktoria war es privatem Unternehmungsgeist zu danken, dass diese Kolonie Schienenwege erhielt. Und zwar begann man sogleich mit vier Linien unter thatkräftiger Beihilfe der Regierung, die Landkonzessionen machte und eine Zinsbürgschaft leistete. Drei Gesellschaften waren es, welche hier den Bau unternahmen. Eine kurze, nur 4 km lange Linie von der Flindersstrasse in Melbourne nach Port Melbourne wurde am 13. September 1854 eröffnet, erst am 13. Mai 1857 erfolgte die Fertigstellung der Linie Melbourne-St. Kilda durch dieselbe Gesellschaft, am 17. Juni desselben Jahres die der 62 km langen Linie Williamstown-Geelong durch eine zweite Gesellschaft, während eine dritte Gesellschaft ihr angefangenes Unternehmen nicht vollenden konnte und sich genöthigt sah, es im Jahre 1855 der Regierung zur Fertigstellung zu überlassen, die bis 1863 alle bis dahin gebauten Privatbahnen erwarb mit Ausnahme der beiden erstgenannten, die erst 1878 in ihren Besitz kamen.

In Südaustralien bestand seit 1854 eine Pferdebahn zwischen Goolwa und Port Elliot an der Murraymündung; eine durch Dampfkraft betriebene Eisenbahn wurde erst am 21. April 1856 zwischen Port Adelaide und der Hauptstadt erbaut, die schon im nächsten Jahre nordwärts bis Gawler (40 km) fortgeführt wurde. Im Nordterritorium wurde als erste und noch jetzt einzige Bahn die 233 km lange Linie Palmerston-Pine Creek dem Verkehr übergeben, die, wie die vorhergehenden, von der Regierung erbaut worden war.

In Queensland wurde 1864 die kurze Bahn Ipswich-Grandchester eröffnet, in Tasmania baute eine Privatgesellschaft in drei Jahren die 72 km lange Bahn zwischen Launceston und Deloraine, wobei $^8/_9$ des Baukapitals (450 000 £) von der Regierung gezeichnet worden war, die am 3. August 1872 die Bahn übernahm und 1876 auch die Linie fertigstellte, welche Hobart mit Launceston in Verbindung setzt. In Westaustralien wurde zuerst 1874 der Bau einer Eisenbahn unternommen und zwar von dem Hafen von Geraldton zu den Gruben von Northampton, die 1878 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Anlage der ersten Eisenbahn in Neuseeland verdankt diese Kolonie der Anregung durch die Ansiedler der Provinz Canterbury, die für die Verschiffung ihrer Produkte eine bessere und billigere Verbindung zwischen Christchurch und dem Hafen Lyttleton wünschten. Die erste Sektion dieser Bahn bis Ferrymead Junction wurde am 1. Dezember 1863 dem Verkehr übergeben.

Am 30. Juni 1901 hatte das Commonwealth of Australia (der Kontinent nebst Tasmania) 20 792 km im Betrieb, Neuseeland 3 634, so dass die Gesammtlänge aller australischen Bahnen 24 426 km erreichte. Die jetzt von den einzelnen australischen Regierungen befolgte Politik geht dahin, die Eisenbahnen möglichst unter die Herrschaft (controle) des Staates zu bringen und unter ihr zu halten; von dieser Richtschnur ist man nur selten abgewichen. Ausser den zur Fortschaffung von Kohlen, Bauholz u. a. bestimmten Linien gibt es in allen sieben Kolonien nur 1 051 km Bahnen, das sind 4,30 % der Gesammtlänge, die mit privatem Kapital erbaut sind und unter privater Verwaltung stehen. In Viktoria befinden sich alle Bahnen in den Händen der Regierung, die Privatbahnen haben in Neusüdwales eine Länge von 136, in Tasmania von 173, in Südaustralien von 32, in Neuseeland von 267 km. In Queensland hat man den Bau einer Privatbahn nur in einem Falle zugelassen, bei der jetzt im Bau befindlichen, etwa 160 km langen Linie zwischen Mareeba und Chillagoe. Die meisten dieser Bahnen sind nicht für den allgemeinen Verkehr bestimmt, die bedeutenderen derselben bezwecken vielmehr die bessere Ausnutzung wichtiger Bergwerke.

Während die Regierungen der anderen australischen Kolonien den Eisenbahnbau energisch in die eigenen Hände nahmen, war dies der Regierung von Westaustralien aus Mangel an Mitteln lange nicht möglich. Man suchte daher, das Privatkapital durch freigebige Landbewilligungen dafür zu gewinnen, Eisenbahnen zwischen wichtigen Verkehrsmittelpunken anzulegen. Doch die reichen Goldfunde gaben der Eisenbahnpolitik der Regierung eine ganz andere Richtung, und am 1. Januar 1897 erwarb die Regierung die 389 km lange grosse Südbahn, die von der West Australian Land Company auf Grund von Landkonzessionen erbaut worden war, und zwar so, dass die Gesellschaft für jede vollendete Meile 4 800 ha erhielt. Die Regierung zahlte die Summe von 1 100 000 £ und erwarb damit das Recht auf die Bahn mit dem gesammten rollenden Material, den Gebäuden usw. sowie auf alles von ihr bewilligte Land. Die zweite Hauptlinie der Kolonie, die 443 km lange Midland Railway, ist noch jetzt im Besitz der Midland Railway Company of Western Australia, der die gleichen Landkonzessionen gemacht wurden. Nachdem die Regierung 1891 der Gesellschaft einige Beihilfe gewährt hatte, gewährleistete sie im nächsten Jahre 500 000 £ vierprozentige Schuldtitel gegen eine erste Hypothek auf die Bahn und ihre Ausrüstung sowie auf 900 000 ha von der Gesellschaft vertraglich ausgewählten Landes. Falls die Gesellschaft dem Staat bis zu 20 000 £ schuldet, kann dieser nach dreimonatlicher Kündigung von der Bahn Besitz ergreifen. Dasselbe Recht, Privatbahnen zu übernehmen, aber ohne eine etwaige vorherige geldliche Beihilfe, haben sich die übrigen australischen Kolonien vorbehalten. Nach einer bestimmten Frist steht ihnen das Recht zu, die betreffenden Bahnen

auf ihren Werth abschätzen zu lassen und zu erwerben. In den übrigen Kolonien sind die wichtigsten Privatbahnen: in Neusüdwales die von Deniliquin nach Moama (72 km) und von Broken Hill nach Cockburn an der südaustralischen Grenze (58 km), in Tasmania die Linie Emu Bay-Mount Bischoff (128 km) und die Mount Lyelllinie (34 km), in Neuseeland die Bahn Wellington-Manawatu (134 km) und die Midland-Eisenbahn (126 km).

Die Thätigkeit der australischen Regierungen im Eisenbahnbau ist seit den 70er Jahren sehr rege, freilich auch sehr schwankend gewesen. Während im Jahre 1889 mit der Eröffnung von 1 350 km die höchste Ziffer erreicht wurde und die Inbetriebstellung nicht unter 370—400 km im Jahre heruntergingen, wurden einmal, im Jahre 1896, doch nur 65,6 km eröffnet. Von den am 30. Juni 1901 in allen Kolonien betriebenen 24 426 km Eisenbahnen entfallen die meisten auf Viktoria, nämlich 5 148; es folgen darauf Neusüdwales mit 4 634, Queensland mit 4 482, Neuseeland mit 3 634, Südaustralien mit 3 042, Westaustralien mit 2 611, endlich Tasmania mit 875 km. Im Jahre 1876 betrug die Länge aller australischen Bahnen erst 1 816 km, sie hat also in den letzten 30 Jahren um 22 609 km zugenommen.

Dabei ist man immer mehr bestrebt gewesen, die von verschiedenen Küstenpunkten aus in das Innere des Landes laufenden Bahnen mit einander zu verbinden und auch einen direkt durchlaufenden Verkehr zwischen den einzelnen Kolonien herzustellen. Im Jahre 1883 wurden die Eisenbahnsysteme von Viktoria und Neusüdwales am Murrayfluss aneinander geschlossen, drei Jahre später stellte man eine direkte Verbindung zwischen Viktoria und Südaustralien her und 1888 wurde die letzte noch offene Strecke zwischen den Eisenbahnen von Neusüdwales und Queensland ausgefüllt, so dass fortan die vier Hauptstädte Brisbane, Sydney, Melbourne und Adelaide in direkten Verkehr treten konnten. So blieb nur noch Perth, die Hauptstadt von Westaustralien, ausgeschlossen, aber auch diese Stadt hofft man bald anschliessen zu können.

Ein dahingehender Vorschlag wurde bereits vor einigen Jahren der westaustralischen Regierung durch eine Gesellschaft unterbreitet, die auf der Grundlage von Landkonzessionen eine Eisenbahn bis zur Landesgrenze bei Eucla erbauen wollte, die einer bis zu diesem Punkt von Südaustralien gebauten die Hand reichen sollte. In Südaustralien würde die Bahn von der Regierung gebaut werden. Es würde da ein Schienenstrang von 851 km Länge zu legen sein, dessen Kosten mit allen nöthigen Bauten und Einrichtungen sowie dem rollenden Material der Oberingeniör der südaustralischen Regierung auf 1 903 000 £ veranschlagt. Wenn einmal dieses Projekt ausgeführt sein wird, dürfte die europäische Post nicht mehr, wie jetzt, in Adelaide gelandet werden, sondern in Fremantle, dem Hafen von Perth, von wo sie dann ihren Weg überland nehmen könnte. Dass die Bahn früher oder später ausgeführt werden wird, ist mit Sicherheit zu erwarten, selbst wenn die Hoffnung auf weitere Goldfunde in den östlich von Perth gelegenen Landschaften sich nicht verwirklichen sollte.

Inzwischen ruht die Bauthätigkeit in Australien nicht. Am 30. Juni 1901 waren im Bau oder konzessionirt in Neusüdwales 485 km, in Viktoria 118,5, in Tasmania 76,8 und in Neuseeland 177,6, zusammen also 856,9 km. Trotz dieser ununterbrochenen Thätigkeit bleibt noch viel zu thun. Namentlich wünscht man in Südaustralien die Weiterführung der grossen Nordbahn von ihrem bisherigen Endpunkt, Oodnadatta, 1 098 km in nördlicher Richtung von Adelaide, bis Pine Creek, der Endstation einer von Port Darwin südwärts laufenden Bahn (vergl. die Mittheilung hierüber in Nr. 33 S. 545 d. Ztg.). Es wurden im Jahre 1896, wie schon früher einmal von Seiten mehrerer Syndikate der Regierung Angebote gemacht, die fehlende Strecke auszubauen unter der Bedingung, dass entweder eine entsprechende Landkonzession bewilligt oder eine Zinsgarantie übernommen würde. Doch konnte sich das derzeitige Ministerium nicht entschliessen, dem Parlament diese Anträge zur Annahme zu empfehlen. Jetzt denkt man in Südaustralien daran, der Bundesregierung den Ausbau dieser Bahn zu empfehlen. Die Länge der Lücke zwischen Pine Creek und Oodnadatta beträgt 1 830 km.

Die Verwaltung der staatlichen Eisenbahnen steht in Neusüdwales, Viktoria, Queensland und Südaustralien unter Staatskommissaren. Viktoria begann mit dieser Einrichtung 1883, vier Jahre später folgte Südaustralien, 1888 schlossen sich Neusüdwales und Queensland diesem Beispiel an. Jede dieser Kolonien ernannte drei Kommissare und stattete sie mit weitgehenden Machtbefugnissen aus, die sie nahezu unabhängig machten und, was ganz besonders angestrebt wurde, ihnen Unabhängigkeit von dem Einfluss der politischen Parteien sicherte. Später beschränkten Queensland, Viktoria und Südaustralien die Zahl der Kommissare auf einen. In Neuseeland hatte man 1887 die Leitung der Eisenbahnen gleichfalls drei Kommissaren übergeben, doch Anfang 1895 übernahm wiederum ein Minister die unmittelbare Verwaltung. In Neusüdwales und Viktoria bestehen von den betreffenden Parlamenten aus ihrer Mitte gewählte Ausschüsse, die alle Pläne für den Bau neuer Linien hinsichtlich der Kosten und der Ertragfähigkeit zu prüfen und danach dem Parlament vorzulegen haben.

Die Spurweite der Eisenbahnen Australiens ist nicht dieselbe in allen Kolonien. Neusüdwales begann 1850 mit einer solchen von 5 Fuss 3 Zoll, die aber schon 1853 mit einer von 4 Fuss 8½ Zoll vertauscht wurde. In Viktoria war man sogleich dem Beispiel von Neusüdwales gefolgt und ist auch bei der grösseren Spurweite geblieben, die ebenfalls von Südaustralien angenommen wurde, doch hat man hier in neuerer Zeit mit Rücksicht auf die grösseren Kosten bei dem Bau mehrerer Bahnen eine Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll angenommen. So gibt es in dieser Kolonie 811 km mit einer Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll und 1 967 km mit einer Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll, die auch die Bahn im Nordterritorium hat. Die Linie von Adelaide zur Grenze von Viktoria hat die grössere Spurweite, ebenso wie die Bahnen dieser Kolonie, bei einer Fortsetzung der Reise durch Neusüdwales ist jedoch bei der nun erfolgenden geringeren Spurweite Wagenwechsel nöthig, und ein solcher muss auch erfolgen an der Grenze von Queensland, da hier die Bahnen eine Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll haben, dieselbe Spurweite, mit der auch die aus Südaustralien nach Broken Hill gehende Bahn erbaut ist. Tasmania, Queensland und Westaustralien haben Bahnen mit einer Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll. Tasmania baute zuerst mit grösserer Spurweite, änderte das aber bald und macht jetzt Versuche mit Linien von nur 2 Fuss Spurweite, die nur den vierten Theil der früheren kosten. In Viktoria will man diesem Beispiel folgen. Die Gesammtlänge der in Australien mit einer Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll gelegten Bahnen beträgt 5 960 km, eine Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll haben 4 498 km, eine solche von 3 Fuss 6 Zoll 12 916 km. Diese Verschiedenheit der Spurweiten führt natürlich zu allerlei Unzuträglichkeiten im internationalen Verkehr und eine Einigung über eine gemeinsame Spurweite für sämmtliche Kolonien des Kontinents ist mehrfach versucht worden, bisher freilich ohne den gewünschten Erfolg.

Vor kurzem wurde eine Konferenz von Abgeordneten sämmtlicher australischen Staaten abgehalten, um über die Annahme einer gleichmässigen Spurweite zu berathen, und die Vertreter sprachen sich dahin aus, dass eine Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll für Bahnen einzuführen bezw. beizubehalten sei, die Neusüdwales, Viktoria und Südaustralien durchlaufen. Zugleich wurde der Bau einer zweiten Linie zwischen Adelaide und Sydney angeregt, um eine Verbindung zu schaffen, die kürzer sein würde als die jetzige über Melbourne.

Die wirthschaftliche Krise, die vor einigen Jahren über Australien hinwegzog, spiegelt sich auch im Eisenbahnverkehr ab. Zwar stieg die Zahl der Reisenden zwischen 1891/1892 und 1899/1900 von 87 903 211 auf 99 969 432, aber diese Steigerung bleibt doch weit hinter der seit dem Jahre 1881 eingetretenen zurück, in dem erst 32 232 640 Personen die Eisenbahn benutzten. Für Viktoria ist sogar eine ganz gewaltige Abnahme zu verzeichnen, indem 1891/1892: 55 148 122 Personen durch die Eisen-

bahn befördert wurden, dagegen 1899/1900 nur 49 332 899, also 5 815 223 weniger, ein Zeichen starken wirthschaftlichen Rückganges. In allen übrigen Kolonien haben die Zahlen indess zugenommen, in Westaustralien sogar in ganz aussergewöhnlichem Maasse, nämlich von 456 631 auf 6 225 068, da hier die reichen Goldfunde der letzten Jahre alle Verhältnisse in ausserordentlich anregender Weise belebten. Das machte sich auch bei dem Güterverkehr geltend, der in dieser Kolonie von 135 890 auf 1 384 040 t, in allen Kolonien aber von 11 507 523 auf 16 531 794 t stieg. Dabei wuchs zugleich das Durchschnittsgewicht der durch die Eisenbahn beförderten Güter seit 1896 von 64,52 t auf 76,68 t.

In Queensland sind vier Eisenbahnen bis zum 30. Juni 1900 unter dem Railways Guarantee-Gesetz vom Jahre 1895 in Betrieb gestellt worden. Danach kann die Lokalbehörde in Vertretung der Steuerzahler des Bezirks sich verpflichten, die Hälfte der Betriebskosten nebst Zinsen während der ersten 14 Jahre nach Eröffnung der Bahn zu übernehmen, indem dieser Betrag durch eine Auflage von 3 d. für jedes Pfund Sterling in Landbesitz erhoben wird. Zeigt sich nach einem Betriebsjahre ein Ueberschuss, so wird die eine Hälfte desselben von der Regierung zurückbehalten, die andere Hälfte aber der Lokalbehörde zur Vertheilung an die Steuerzahler ausgehändigt. Hat die Bahn drei Jahre lang Ueberschüsse erzielt, so kann die Regierung die Vereinbarung kündigen. Die bei drei von den vier Eisenbahnen erzielten Resultate ermuthigen bis jetzt nicht zu weiteren derartigen Unternehmungen. Doch haben sich die Betriebseinnahmen mit jedem Jahre gebessert, wenngleich sie immer noch Verluste zeigen. Nur die Mount Morganbahn erzielte einen Gewinn: sie schloss am 30. Juni 1900 mit einem Reingewinn von 5 785 £ ab, nachdem für Betriebskosten und Verzinsung der Baukosten Sorge getragen war.

Ausgerüstet sind die australischen Eisenbahnen mit 2 303 Lokomotiven, 4 318 Personen- und 47 823 Güterwagen, doch macht sich auf mehreren Bahnen ein starker Mangel an Wagen bemerkbar. Anfangs wurden dieselben natürlich aus England bezogen, doch sind die einheimischen Werke bereits seit einer Reihe von Jahren in der Lage, alles nöthige Material zu liefern. Das schliesst nicht aus, dass auch jetzt noch eine Einfuhr von Lokomotiven und Wagen besteht, wie das bei Eisenbahnschienen in starkem Maasse der Fall ist.

Die Ausgaben für die Eisenbahnen Australiens mit Einschluss ihrer Ausrüstung haben bis jetzt betragen 138 791 157 £, wovon auf Viktoria 39 658 819, auf Neusüdwales 38 477 269, auf Queensland 19 320 902, auf Neuseeland 16 703 887, auf Südaustralien 14 169 695, auf Westaustralien 6 856 563 und auf Tasmania 3 604 222 £ kommen. Alle diese Bahnen sind in erster Linie angelegt worden, um die Besiedelung des Landes zu fördern, ohne dass man zuerst an eine Rentabilität gedacht hätte. Doch hat man immer danach gestrebt, die Eisenbahnen selbsterhaltend zu machen. Es ist dies auch überall gelungen, so dass, wie schon gezeigt, nur die Strecke Palmerston-Pine Creek im Nordterritorium mit einem Defizit arbeitet. Allerdings ist der bei Neusüdwales erscheinende Ueberschuss nur scheinbar, denn die Eisenbahnanleihen wurden zu 96,48 für 100 £ begeben und die Zinsen sind für die letztere Summe zahlbar. Während des Arbeitsjahres 1899/1900 betrugen die Roheinnahmen 11 911 480, die Betriebskosten 7 369 558 £, die Ueberschüsse aber nur 4 541 922 £, da sich bei der bereits erwähnten Bahn im Nordterritorium ein Fehlbetrag von 9 541 £ herausstellte. Hier wurden 164,47 % der Roheinnahmen durch die Ausgaben absorbirt, während dieser Prozentsatz sonst zwischen 79,10 (Tasmania) und 55,93 (Neusüdwales) stand.

Die Einnahmen auf die englische Meile (1,6 km) stellten sich im Berichtsjahre 1899/1900 auf 819 £, die Ausgaben auf 507 £, so dass ein Ueberschuss von 312 £ erzielt wurde. Dieser Ueberschuss war mit 508 £ am höchsten in Neusüdwales, mit 91 £ am niedrigsten in Tasmania, im Nordterritorium war ein Verlust von 65 £ zu verzeichnen. Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Roheinnahmen ist immer am günstigsten gewesen in Neusüdwales, wo in den fünf Jahren 1896—1900 dieselben 54,23 % betrugen, während sie sich in Viktoria auf 63,30, in Queensland auf 59,14, in Südaustralien auf 59,01, in Westaustralien auf 65,86, in Tasmania auf 78,15, in Neuseeland auf 63,05 % stellten.

In Neusüdwales sind, wie bereits erwähnt, bei Ueberschreitung des Randgebirges bedeutende Steigungen zu überwinden; das ist erreicht worden durch vielfach sich wiederholende, kostspielige Kurven, die an die Alpenbahnen erinnern. In neuerer Zeit ist man jedoch zu der Erkenntniss gekommen, dass die Höhen mit einem viel geringeren Aufwand an Geld und Kraft zu überwinden sind, und hat neue Trassen gezogen. In Neuseeland haben sich die sehr bedeutenden Schwankungen bei den Einnahmen, wie sie auf dem Australkontinent vorkommen, niemals gezeigt, denn die Gliederung der beiden grossen Inseln ebenso wie ihre Lage in höheren Breiten machen sie in sehr grossem Maasse frei von der Gefahr verheerender Dürren, unter denen die übrigen Kolonien so oft zu leiden haben. Trotz vielfacher Neubeschaffungen und beträchtlicher Erhöhung der Arbeitslöhne beabsichtigt man hier, die bisherigen Sätze für den Personen- sowohl wie für den Frachtverkehr bedeutend niedriger zu stellen.

Unglücksfälle ereignen sich auf australischen Eisenbahnen etwas häufiger als auf denen anderer Länder. Nach einer vorliegenden Berechnung wurden durchschnittlich von 1 000 000 Reisender in Deutschland getödtet 0,1, verletzt 0,4, dagegen in Neusüdwales getödtet 0,3, verletzt 2,1, in Neuseeland 1,0 bezw. 4,2; in den übrigen Kolonien sind die Zahlen etwas niedriger. Im ganzen wurden im Jahre 1900 getödtet 100 Personen und verletzt 1 144, darunter 40 Eisenbahnbedienstete getödtet und 781 verletzt.

Trambahnen gibt es in allen Kolonien, hauptsächlich in den beiden grössten Städten, Sydney und Melbourne, die nach den letzten Nachrichten 438 300 bezw. 477 790 Einwohner hatten, und wo der wachsende Verkehr ein Bedürfniss nach schnellerer und häufigerer Verbindung zwischen den einzelnen Stadttheilen und den Vororten wachrief.

In Neusüdwales sind drei Systeme, Elektrizität, Kabel und Dampf, im Gebrauch. In der Hauptstadt aber und ihrer Umgebung hat man sich dafür entschieden, überall die Elektrizität als bewegende Kraft eintreten zu lassen, und die Umwandlung ist nahezu vollendet. Die Länge der am 30. Juni 1901 elektrisch betriebenen Strecken betrug 32,5 km in vier Linien. Eine durch ein Kabel betriebene Linie hat eine Länge von 4 km. Auf den übrigen Linien arbeiten Lokomotiven. Die Länge der Trambahnen der Regierung betrug 114 km, deren Bau und Ausrüstung 1 924 720 £ gekostet hatten. Die Einnahmen des Jahres betrugen 409 724, die Ausgaben 341 127 £, so dass ein Reingewinn von 68 597 £, das sind 3,56 % des Anlagekapitals, verblieb. Die Zahl der im Berichtsjahre beförderten Personen war 66 244 334.

In Viktoria kommt das Kabelsystem zur Anwendung in Melbourne und in dessen Weichbild. Die Linien sind auf Kosten der Stadt für 1 705 794 £ gelegt und an eine Gesellschaft verpachtet, die in dem am 30. Juni 1901 endigenden Jahr 456 654 £ einnahm. Es wurden befördert 41 661 580 Personen; die Linien hatten eine Länge von 76,8 km, wovon 69,6 km durch Kabel und 7,2 km durch Pferde betrieben wurden.

In Queensland wird in der Hauptstadt Brisbane und deren Vorstädten ein System elektrischer Trambahnen von einer Privatgesellschaft betrieben. Nach den letzten vorliegenden Angaben vom 30. September 1897 betrugen die Schulden 166 218, das Guthaben 131 542, die Einnahmen des mit diesem Tage abschliessenden Jahres 30 299 und die Ausgaben mit Einrechnung der Abschreibungen 26 304 £. Die Linien haben eine Länge von 36 km. Die Zahl der Wagen beträgt 58, und es wurden in dem mit dem 30. September endenden Jahr 9 938 307 Personen befördert.

In Südaustralien befinden sich die Trambahnen in den Händen einer Privatgesellschaft. Sie durchlaufen die vor-

nehmsten Strassen von Adelaide und seiner Vorstädte und werden mit Pferden betrieben, doch beabsichtigt man, an ihre Stelle Elektrizität als bewegende Kraft zu setzen.

In Westaustralien hat die Regierung eine Pferdebahn mit einer Spurweite von 2 Fuss zwischen Roeburne und Cossack an der Nordküste anlegen lassen. Sie ist 13,6 km lang und hat 23 352 £ gekostet. In dem mit dem 30. Juni 1900 endenden Jahr betrugen die Einnahmen 2 131, die Betriebskosten 2 889 £, so dass sich ein Verlust von 758 £ ergab.

In Hobart, der Hauptstadt Tasmanias, hat eine Privatgesellschaft eine 14,5 km lange elektrische Bahn angelegt, deren Kosten und Ausrüstung sich auf 90 000 £ stellen. In dem mit dem 31. Dezember 1900 abgelaufenen Jahre wurden 12 459 £ vereinnahmt und 8 940 £ ausgegeben. Die Zahl der Fahrgäste betrug 1 284 552. Ausserdem gibt es eine 3,2 km lange Dampfstrassenbahn, die mit einem Kostenaufwand von 3 212 £ angelegt wurde, 1899 an Ausgaben 1 948 £ erforderte und 24 219 Personen beförderte. Auch in Neuseeland gibt es Trambahnen unter privater Verwaltung, doch liegen über sie keine Angaben vor.

Dr. Jung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zum Etat der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** kamen in der Herrenhaussitzung vom 6. d. Mts. folgende Anträge zur Berathung: 1. ein Antrag des Freiherrn v. Wendt-Papenhausen: „Die Regierung zu ersuchen, in eine Erörterung der Frage einzutreten, ob und inwieweit die Bestimmungen des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 in den §§ 158 und 159 in der Richtung zu verändern seien, dass beim Verwaltungsstreitverfahren der begonnene Instanzenweg bis zur obersten Instanz zur Durchführung gelangen könne, und dem Herrenhause über das Ergebniss dieser Erörterungen bei Beginn der nächsten Session Mittheilung zu machen“, und 2. ein Antrag des Oberbürgermeisters Zweigert-Essen: „Die Regierung aufzufordern, eine Aenderung des Eisenbahngesetzes von 1838 dahin herbeizuführen, dass die Befugnisse der Landespolizeibehörde vermehrt und die Entscheidungen in letzter Instanz nicht allein in die Hände des Ministers der öffentlichen Arbeiten gelegt werden.

Aehnliche Anträge, wie dieser letztgenannte, waren schon in Petitionen einer Anzahl von Städten an das Abgeordnetenhaus und an das Herrenhaus enthalten, hatten dort auch schon in einer früheren Sitzung zu einer kurzen Erörterung geführt, die aber vom Minister v. Thielen mit dem Hinweis auf die bevorstehende Verhandlung, über die wir nun berichten, abgeschnitten wurde.

Staatsminister v. Thielen gab nach der Begründung der Anträge durch die Antragsteller folgende Erklärung ab: „Bei Eisenbahnanlagen liegt meist ein beiderseitiges Interesse vor, sowohl ein Interesse der Kommune als ein Interesse des Fiskus. Die Eisenbahnverwaltung hat stets eine Verständigung angestrebt, ohne von der Befugniss, die ihr das Gesetz gibt, Gebrauch zu machen. Die Verständigung erfolgte, so lange ich die Ehre habe, auf diesem Platze zu stehen, stets auf Kosten des Fiskus. Der jetzige Zustand soll nun geändert werden. Aber wie er geändert werden soll, die Sorge überlässt Herr Zweigert der Regierung, und er hat auch Recht daran. Denn es wird unmöglich sein, gangbare Vorschläge zu machen, selbst für den Fall, dass man sich grundsätzlich auf eine Neuregelung einlassen möchte. Sollte es wirklich gelingen, einen brauchbaren Vorschlag zu finden, so würde das eine vollständige Umwälzung in unserer ganzen Verwaltungsorganisation hervorrufen. Denn hierbei ist nicht nur der Minister der öffentlichen Arbeiten, sondern sämmtliche Ressortminister betheiligt. Ich kann mich also nicht für den Antrag Zweigert erklären. Nun zum Antrag Wendt. Im Verwaltungsstreitverfahren kann nie festgestellt werden, wie eine Eisenbahn zu trassiren ist und dergleichen; das kann nur der Minister der öffentlichen Arbeiten entscheiden, allerdings nach Anhörung der allgemeinen Verwaltungsbehörden; wenn der Fall kritisch ist, auch unter Zuziehung des Ministers des Innern, namentlich wenn die Kommunen zu sehr belastet werden — ein Fall, der übrigens in meiner Praxis noch nicht vorgekommen ist. Der Antrag Wendt würde zu völlig unhaltbaren Zuständen führen, es würde dem Oberverwaltungsgericht die Entscheidung darüber gegeben werden, was im Interesse des Verkehrs nothwendig ist. Das ist ganz unmöglich. Je länger man sich in die Rechtslage und in die Verwaltungsorganisation des preussischen Staates, in das verfassungsmässige Recht des Landtages und in die Kronrechte hineinstudirt, desto mehr muss man zu der Ueberzeugung kommen, dass beide Anträge ungangbar sind. Das ist meine persönliche Ueberzeugung.“ Oberbürgermeister Becker-Köln wies darauf hin, dass die Gemeinden den jetzigen Zustand unangenehm empfinden, und trat für den Antrag Zweigert ein, bei dem es sich lediglich um eine weitere Ausgestaltung der Verwaltungsorganisation handele. Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben trat den Ausführungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten bei: es handele sich hier um eine der wichtigsten Fragen, über die das Oberverwaltungsgericht nicht entscheiden könne. Ein Versuch, diese Frage der Entscheidung dieses Gerichts zu unterstellen, wäre verfehlt und würde ergebnisslos bleiben. Von einer Ueberbürdung der Gemeinden mit Beiträgen für Eisenbahnanlagen könne keine Rede sein. Es sei vorgeschlagen, als Aufsichtsinstanz über das Eisenbahnministerium den Minister des Innern und den Finanzminister zu bestellen. Aber da sich diese beiden Minister paralysiren, so würde schliesslich alles beim alten bleiben. „Der Eisenbahnminister ist verantwortlich für den ganzen Betrieb unserer Staatsbahnen, er muss also auch die entscheidende Instanz bleiben und darf sich nicht die Hände binden lassen. Ich hoffe, dass das Haus wie stets, so auch diesmal die allgemeinen Interessen über die lokalen Interessen stellen wird.“ Nach einigen weiteren Bemerkungen verschiedener Redner wurden beide Anträge, der Antrag Zweigert in einer etwas milderen Fassung, angenommen.

— Ueber das **Eisenbahnunglück bei Zschortau** gab der Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen in der Sitzung des preussischen Herrenhauses vom 6. d. Mts. auf eine Anregung des Prinzen Schönaich-Carolath folgende Erklärung ab:

„Der beklagenswerthe Unfall, der sich gestern Morgen gegen 4 Uhr an der Grenze zwischen Preussen und Sachsen ganz unmittelbar bei der Station Zschortau ereignet hat, ist herbeigeführt worden durch den Bruch der letzten Tenderachse. Die Maschine ist aus dem Jahre 1898, ist also noch zu den neueren zu rechnen. Die Zeitungsnachricht, dass die Maschine schon vorher Eisentheile von sich geworfen habe, ist im allgemeinen als höchst unwahrscheinlich zu bezeichnen. Derartiges ist bisher nicht vorgekommen. Der Unfall hat sich folgendermaassen zugetragen, so weit es sich bis jetzt feststellen liess: Der Zug, der von München über Hof und Leipzig nach Berlin fährt, war in Leipzig, nachdem er die Maschine gewechselt hatte, in völlig betriebsfähigem Zustande abgefahren. Etwa 1 400 m von der Station Zschortau ist, wie sich nachträglich herausgestellt hat, die letzte Tenderachse auf beiden Seiten gebrochen; das Achsenstück, das ausgebrochen, ist voraussichtlich noch einige Zeit hängen geblieben, dann aber auf unerklärliche Weise zwischen den laufenden Rädern von dem einen Gleise zum anderen hin und her geworfen worden. Die beiden nicht mehr durch die Achse verbundenen Räder sind einstweilen noch ruhig weiter gegangen; erst etwa 800 m von der Station, als die Einfahrtsweiche kam, ist zunächst das rechte und dann das linke Rad zusammengebrochen, wahrscheinlich durch den Einfluss der Weichen. Der hinter dem Tender folgende Gepäckwagen ist noch ruhig darüber hinweggelaufen, hat aber wahrscheinlich erst das rechte Rad in seiner Lage verändert. Infolge dessen wurde der nachfolgende italienische Wagen aus dem Gleis geworfen und sofort umgekippt. Der zweitfolgende Wagen, ein dreiachsiger bayerischer, ist nach der anderen Seite umgefallen. So viel wir haben feststellen können, stand der Reichstagsabgeordnete Friedel im Abtheil am offenen Fenster; wahrscheinlich ist ihm die schüttelnde Bewegung des Zuges aufgefallen, er hat das Fenster geöffnet und sich ans Fenster gestellt. Als der Wagen umgeworfen wurde, wurde er hinausgeschleudert und von dem Wagen erdrückt. Auf dieselbe Weise ist vermuthlich eine Frau Hirsch in dem zweiten Wagen verunglückt. Sie hat nicht im Abtheil, sondern am Gangfenster gestanden, aber auch am offenen Fenster. Das sind Vermuthungen bezüglich der Verunglückung dieser beiden Personen, die zur Zeit nicht beweiskräftig sind, die aber eine hohe Wahrscheinlichkeit für sich haben. Dem dritten Wagen, einem preussischen Vierachser, ist nichts weiter passirt. Ausser den beiden Getödteten sind noch sechs Personen verletzt, und zwar zwei Personen schwer. Der eine Schwerverletzte ist ein Kaufmann aus Posen, der eine schwere Gehirnerschütterung

erlitten hat, die andere ist eine Dame aus Freysing in Bayern, der die Kniescheibe zerschmettert ist. Die anderen Verletzungen sind, soweit sich das bei dem ersten Verband feststellen lässt, als leichte aufzufassen. Sie ersehen aus diesen Darstellungen, dass, soweit sie die Ursache des Unglücks betreffen, unzweifelhaft hingestellt werden kann, dass irgend eine Verschuldung der Eisenbahnverwaltung in irgend einem ihrer Organe nicht beigemessen werden kann. Es ist das einer der Unglücksfälle, die durch elementare Gewalt herbeigeführt werden und für die die Eisenbahnverwaltung eine moralische Verpflichtung nicht übernehmen kann. Es ist gewiss sehr bedauerlich, dass sich solche Fälle noch ereignen, aber trotz noch so sorgfältiger Auswahl der Betriebsmittel und trotz der sorgfältigsten Revision der Betriebsfähigkeit sind derartige Unglücksfälle nicht ganz zu vermeiden und namentlich, wo ein solcher Achsenbruch in der Nabe erfolgt, wo er schwer zu entdecken ist. Das Material war das denkbar beste, das überhaupt im Eisenbahnbetriebe verwendet wird."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. April d. J. in 13 Arbeitstagen 200934 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15456 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 213721 und auf den Arbeitstag 16440 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April d. J. auf den Arbeitstag 984 und im ganzen 12787 Doppelwagen oder 6,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. April d. J. 31139 Doppelwagen gegen 30640, in Oberschlesien 64231 Doppelwagen gegen 75151 und in den drei Bezirken zusammen 296304 Doppelwagen gegen 319512 und war demnach im Saarbezirk 499 Doppelwagen oder 1,6 % höher, in Oberschlesien 10920 Doppelwagen oder 14,5 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 23208 Doppelwagen oder 7,3 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat April d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 387081 Doppelwagen gegen 382968, im Saarbezirk auf 59052 Doppelwagen gegen 55499, in Oberschlesien auf 139420 Doppelwagen gegen 135159 und in den drei Bezirken zusammen auf 585533 Doppelwagen gegen 573626 und betrug demnach im Ruhrbezirk 4113 Doppelwagen oder 1,1 %, im Saarbezirk 3553 Doppelwagen oder 6,4 %, in Oberschlesien 4261 Doppelwagen oder 3,2 % und in den drei Bezirken zusammen 11927 Doppelwagen oder 2,1 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in den ersten vier Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1479119 Doppelwagen gegen 1570866, im Saarbezirk 230078 Doppelwagen gegen 231958, in Oberschlesien 521431 Doppelwagen gegen 586337 und in den drei Bezirken zusammen 2230628 Doppelwagen gegen 2389161; er ist demnach im Ruhrbezirk 91747 Doppelwagen oder 5,8 %, im Saarbezirk 1880 Doppelwagen oder 0,8 %, in Oberschlesien 64906 Doppelwagen oder 11,1 % und in den drei Bezirken zusammen 158533 Doppelwagen oder 6,6 % geringer als in dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 1901.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Monat April d. J. im Ruhrbezirk 79514 gegen 74365 offene Wagen im Jahre 1901, mithin 5149 Wagen gleich 6,9 % mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Benutzung von Fahrkarten über eine weitere Strecke bei mangelndem Zuganschlusse.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen weist in einem besonderen Erlasse sämmtliche Bahnstationen, Fahrkartenausgabestellen und das Zugbegleitungspersonal darauf hin, dass, wenn Reisende, um auf den nächsten Zug einer Anschlussstrecke übergehen zu können, deswegen, weil in der Abzweigstation der eigene Zug oder der zu benutzende Zug der Anschlussstrecke nicht anhält, die Strecke von der Abzweigestation bis zur nächsten Anhaltestation und zurück befahren müssen, sie für diesen längeren Weg eine Nachzahlung nicht zu leisten haben; hierbei ist Bedingung, dass die Reisenden mit direkten Fahrkarten schon versehen sind. Gelten deren Fahrkarten für eine Wagenklasse, die die zu benutzenden Züge nicht führen, oder sind die Reisenden nicht mit direkten Schnellzugkarten oder Schnellzugzuschlagkarten versehen, so ist der Preis der nachzulösenden Karten nach der wirklichen Entfernung der zu befahrenden Strecke zu berechnen; auch die Zuschläge für Expresszüge und die Preise der Platzkarten werden für die ganze im Express- oder D-Zuge befahrene Strecke erhoben.

— **Eisenbahnanträge im sächsischen Landtag.** Die Finanzdeputation B der zweiten sächsischen Kammer hat im allgemeinen Theil ihres Berichtes über das Kapitel Staatseisenbahnen im Etat für 1902/03 folgenden Antrag vorgeschlagen: „Die königliche Staatsregierung zu ersuchen: a) im Sinne des Artikels 42 der Reichsverfassung mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass das mit Benachtheiligung der gesammten deutschen Volkswirthschaft verbundene Befahren von Umwegen im Eisenbahngüterverkehr, wie er jetzt aus Rücksichten des Wettbewerbs zwischen deutschen Eisenbahnverwaltungen stattfindet, abgestellt wird und b) demzufolge die in dieser Richtung mit der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung eingeleiteten Verhandlungen mit aller Energie zu betreiben."

— **Das Gesuch um Ermässigung der Fracht auf Musterkoffer für reisende Kaufleute auf 50 %** ist auch von der sächsischen Regierung abgelehnt. Das Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium mitgetheilt, dass es eine Ermässigung der Gepäcktaxe lediglich zu Gunsten des Mustergepäcks der Handlungsreisenden schon aus den im Anfange des Jahres 1893 angegebenen Gründen, nämlich wegen der alsdann eintretenden Erschwerung des Abfertigungsgeschäfts und der aus anderen Interessentenkreisen zu erwartenden Berufungen, nicht bewilligen könne. Hierzu komme gegenwärtig noch als weiterer und ganz besonders gegen eine derartige Maassnahme sprechender Grund die schon seit längerer Zeit fortdauernde Steigerung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes, die weit eher auf eine Erhöhung sowohl der Frachten für Gepäck und Güter wie auch der Personentarife hinweisen würde als auf eine Ermässigung. Aus denselben Erwägungen habe bereits der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten den Verband reisender Kaufleute Deutschlands auf dessen Eingabe vom 2. November 1901 ablehnend beschieden.

— **Freie Arztwahl.** Die Generalversammlung der Betriebskrankenkasse der württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 3. d. Mts. in Stuttgart stattfand, hat die freie Arztwahl mit 58 gegen 41 Stimmen abgelehnt.

— **Elektrische Zugbeleuchtung mit Einzelwagenbetrieb.** Früher ist eingehender über die Ausbreitung des Stone'schen Zugbeleuchtungssystems berichtet worden. Inzwischen hat es im Auslande weitere Verbreitung gefunden, so dass zur Zeit etwa 16000 Eisenbahnwagen nach dem System ausgerüstet sind. Der Einzelwagenbetrieb bietet den Vortheil, der auch die London Brighton und Südküstebahn bewogen hat, von dem System der Versorgung der Züge mit Licht von einer Stelle aus wieder abzugehen, dass die mit der Beleuchtung versehenen Wagen in durchgehenden Zugkursen ohne weiteres verkehren können. Nachdem nun auch die grösseren deutschen Staatsbahnbetriebe versuchsweise sich mit der Stone'schen elektrischen Wagenbeleuchtung befasst haben, sind jüngst auf Grund der damit erzielten befriedigenden Ergebnisse weitere 10 Wagen der pfälzischen Bahnen mit der Beleuchtung versehen worden, und in allerletzter Zeit hat das Reichspostamt nach 1½ jährigem Probelaufen zweier Wagen verfügt, dass auf den wichtigsten Reichspostkursen Berlin-Köln, Berlin-Frankfurt a/M., Berlin-Eydtkuhnen weitere 18 Wagen mit der Stone'schen elektrischen Wagenbeleuchtung ausgerüstet werden. Im ganzen sind jetzt in Deutschland 79 Wagen mit Stone'scher Beleuchtung versehen (davon 2 auf den preussischen Staatsbahnen), bei denen 46 Dynamomaschinen in Betrieb sind. Die Wagen haben, wie auch im Auslande, je zwei Akkumulatorenbatterien.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatsbahnverwaltung ist dem Eisenbahndirektor Friedrich Thiele in Leinhausen der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Höfinghoff, bisher in Aachen, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Essen a. Ruhr versetzt. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Paul Schmidt der Eisenbahndirektion in Mainz und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Queitsch, bisher zur Reichseisenbahnverwaltung beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Berlin. — Der Geheime Regierungsrath Wilhelm Grapow, früheres Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, ist gestorben.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden mit Wirkung vom 16. d. Mts. berufen: der Oberbauinspektor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München Dr. Julius Gröschel zum Direktionsrathe bei der Generaldirektion, ferner die Direktionsassessoren der Generaldirektion Karl Hasslauer zur Eisenbahnbetriebsdirektion München und Theodor Vogt zu jener in Rosenheim.

Oesterreich.

— **Böhmerwaldbahnen.** Die beiden Lokalbahngesellschaften Wodnian-Prachatitz-Wallern und Rakonitz-Winterberg-Wallern haben ihre Vereinigung schon seit längerem ins Auge gefasst. Die bezüglichen Beschlüsse sind nunmehr von den beiden Verwaltungen gefasst worden. Während der Verwaltungsrath des erstgenannten Unternehmens die Verschmelzung mit der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Rakonitz-Winterberg-Wallern in aller Form beschloss, sprach sich die Verwaltung der letztgenannten Gesellschaft wohl gleichfalls grundsätzlich für die Vereinigung aus, hat jedoch die formelle Beschlussfassung dem Zeitpunkte vorbehalten, in welchem die Fortsetzungsstrecken der beiden Böhmerwaldbahnen einerseits nach Salnau, andererseits zur bayerischen Grenze bei Brandhäuser sichergestellt sein werden.

— **Lokalbahn Neumarkt-Suchahora.** Die Aktiengesellschaft der galizischen Landesbahn Chabówka-Zakopane hat in ihrer Konzession die Verpflichtung übernommen, auf Aufforderung des Eisenbahnministeriums die Verbindung von Neumarkt zur ungarisch-galizischen Landesgrenze bei Suchahora auszubauen. Die Verhandlungen wegen finanzieller Sicherstellung dieser Verbindung haben zu einem günstigen Ergebnisse geführt. Die vor kurzem in Lemberg abgehaltene Generalversammlung der Lokalbahn Chabówka-Zakopane hat nun den formellen Beschluss auf Ausbau der Verbindungslinie Neumarkt-Suchahora gefasst und der galizische Landesausschuss hat diesem Beschlusse bereits die Genehmigung ertheilt. Die Inangriffnahme der Bauarbeiten ist in nächster Zeit zu gewärtigen.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im März d. J. wurden bei den österreichischen Staatsbahnen im Personenverkehr 4 651 900 Kr., im Güterverkehr 14 718 700 Kr., sonach im ganzen 19 370 600 Kr. eingenommen. Wird diese Gesammteinnahme mit jener des März 1901 verglichen, so ergibt sich für den März d. J. im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 733 071 Kr. (+ 336 200 Reisende), im Güterverkehr von 655 871 Kr. (+ 34 500 t), demnach eine Gesammtmehreinnahme von 1 382 942 Kr. Die bedeutende Steigerung der Einnahmen aus der Personenbeförderung findet ihre Begründung hauptsächlich in dem lebhafteren Verkehr anlässlich der Osterfeiertage, die im laufenden Jahre in den März, dagegen im Vorjahre in den April fielen. Im Güterverkehr zeigen die westlichen Staatsbahnen wohl einen Ausfall in der beförderten Menge, zumeist infolge des gegen den Vergleichsmonat noch immer schwächeren Kohlenverkehrs auf den Staatsbahnen in Böhmen, doch wurde das Einnahmeergebniss durch Verfrachtungen von Holz, Kohle und anderen höherwerthigen Gütern auf den übrigen Strecken der Staatsbahnen günstig beeinflusst. Bei den östlichen Staatsbahnen hat sich sowohl hinsichtlich des Durchzugsverkehrs von Getreide, als auch in Bezug auf die Beförderung von Bau- und Brennholz, Eiern, lebenden Thieren und Baumaterialien eine nennenswerthe Steigerung in den verfrachteten Mengen und in den Einnahmen ergeben. Vom 1. Januar bis 31. März d. J. betrug die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehre 12 301 300 (+ 1 110 317) Kr. und aus dem Güterverkehre 40 229 100 (+ 1 255 211) Kr.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** Die Bestellung des Kurators für die Besitzer der Südbahnprioritäten wurde, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, durch eine von einem Prioritätenbesitzer dem Gerichte überreichte Eingabe angefochten. Die Einsprache stützt sich darauf, dass eine Gefährdung der Interessen der Prioritätenbesitzer nicht vorliege, da die Südbahn bisher ihren Verpflichtungen in ungeschmälertem Umfange nachgekommen, der Anlass für die Bestellung eines Kurators daher nicht gegeben sei. Die Abweisung dieser Eingabe dürfte, wie das genannte Blatt ausführt, wohl kaum einem Zweifel unterliegen. Denn das Kuratorengesetz sieht die Bestellung des Kurators nicht nur für den Fall einer thatsächlich vorliegenden Gefährdung der Interessen der Prioritätenbesitzer vor, der Gesetzgeber war vielmehr von der Absicht geleitet, die Bestimmungen über die Kuratel im Bürgerlichen Gesetzbuche, denen zufolge die Bestellung des Kurators dann zu verfügen sei, wenn es sich um die Vertretung des Kuranden, auch ohne dass derselbe von einer materiellen Schädigung bedroht wäre, handelt, auf das Gebiet der Prioritätsanlehen zu übertragen. Demgemäss erfolgt die Bestellung eines Prioritätenkurators auch dann, wenn es sich nur um Akte rein formeller Natur, wie die eisenbahnbücherliche Eintragung von Prioritätsanlehen, überhaupt um die Empfangnahme und Ausfertigung von Urkunden handelt, behufs deren eben eine Vertretung der Gesammtheit der Prioritätenbesitzer vorhanden sein muss. Auch im vorliegenden Falle ergibt sich aus den angeführten Gesichtspunkten die Nothwendigkeit der Bestellung eines Kurators, da die Südbahn mit den Prioritätenbesitzern eine Vereinbarung treffen will, zu welcher diese unter Verzicht auf gewisse Ansprüche ihre Zustimmung ertheilen müssen. Hierzu bedarf es aber eben einer gemeinsamen Vertretung der Prioritätenbesitzer.

Wie gemeldet wird, hat sich kürzlich ein Senat des Wiener Handelsgerichtes mit der von dem Prioritätenkurator überreichten Eingabe bezüglich der Einberufung einer Versammlung der Besitzer der dreiprozentigen Obligationen beschäftigt. Wie verlautet, hat das Handelsgericht sämmtliche von dem Kurator gestellten und in Nr. 35 S. 574 d. Ztg. bereits ausführlich mitgetheilten Anträge genehmigt. Die Versammlung der Prioritätenbesitzer dürfte gegen Ende Juni abgehalten werden.

Vor einigen Tagen fand in Paris eine Versammlung von Besitzern dreiprozentiger Südbahnprioritäten statt. Die Versammlung sollte zu den Anträgen der Südbahn Stellung nehmen und Vertreter zu der stattfindenden Versammlung der Prioritätenbesitzer entsenden.

— **Die Regierung und die Graz-Köflacher Bahn.** In der letzten Generalversammlung der Graz-Köflacher Bahn wurde, wie gemeldet worden ist (vergl. Nr. 35 S. 575 d. Ztg.), Klage darüber geführt, dass die Staatsverwaltung die Bewilligung zur Prioritätenumwandlung von sehr weitgehenden, für die Gesellschaft unerfüllbaren Forderungen abhängig gemacht habe. Diese Haltung der Regierung sei um so befremdender, als der Gesellschaft hierdurch unfruchtbare Mehrauslagen für die Verzinsung der Prioritäten erwachsen seien. In amtlichen Kreisen wird gegenüber dieser Darstellung der Verwaltung der Gesellschaft darauf verwiesen, dass die Wünsche der Staatsverwaltung keineswegs so weitgehend seien, dass sie die angestrebte Prioritätenumwandlung ernstlich gefährden könnten. Jedenfalls habe die Staatsverwaltung nur solche Forderungen erhoben, die sie unter allen Umständen und ohne Rücksicht auf die angesuchte Prioritätenumwandlung aus öffentlichen und anderen Rücksichten hätte zur Geltung bringen müssen. Wenn behauptet worden ist, dass der Gesellschaft durch die verzögerte Erledigung ihres Ansuchens bisher bereits eine Mehrausgabe im Gesammtbetrage von angeblich 2 000 000 Kr. erwachsen sei, so wird zunächst bestritten, dass mit einer solchen Ersparniss unbedingt gerechnet werden konnte, weil ja viele Jahre hindurch an eine Prioritätenumwandlung mit einem derartigen finanziellen Erfolge gar nicht zu denken war. Dagegen hätte zweifellos der finanzielle Werth der von der Staatsverwaltung erhobenen Forderungen für die Gesellschaft nur einen Bruchtheil dieses angeblichen Verlustes ergeben. Eine der Forderungen der Regierung habe sich auf die Herabsetzung der, wie allgemein bekannt, sehr hohen Tarife namentlich für Kohle und einige Industrieartikel bezogen. Diese Forderung sei im Interesse der betheiligten Kreise gestellt worden, welche in wiederholten Kundgebungen darüber Klage geführt haben, dass die Gesellschaft ihre durch den Zusammenhang mit dem Bergwerksbesitze begründete monopolistische Stellung in zu weitgehendem Maasse ausnutze. Die Forderung nach einer angemessenen Tarifermässigung hätte daher auch ohne den Zusammenhang mit der Prioritätenumwandlung geltend gemacht werden müssen. Ein weiterer Wunsch der Regierung habe sich auf die Unterstützung der aus Landesmitteln hergestellten Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz bezogen. Die Berücksichtigung dieses Wunsches bezweckte die Entlastung der Bezirksvertretung Stainz, welche infolge der von ihr übernommenen Garantie alljährlich bedeutende Zuschüsse zu leisten hat. Ein solches Ansinnen sei nichts neues. Auch die Südbahn habe vielfach auf Wunsch der Regierung anschliessende Lokalbahnen, insbesondere zwei steiermärkische Landesbahnen unterstützt, und an eine in günstiger finanzieller Lage befindliche Bahn könne ein solches Ansuchen um so eher gestellt werden, als das gewünschte Zugeständniss finanziell nicht einmal besonders ins Gewicht fallen würde, zumal die angesprochene Unterstützung der genannten Landesbahn nunmehr mit der allfälligen Befreiung der Graz-Köflacher Bahn von den Gebühren für die Prioritätenumwandlung in Zusammenhang gebracht werden soll. Der Ausfall bei der Linie Wieselsdorf-Stainz betrage übrigens im ganzen nur etwa 18 000 Kr. Dass die Regierung ein weiteres Zugeständniss von der Graz-Köflacher Bahn für die geplante Sulmthalbahn von der Station Pölfing-Brunn der Lieboch-Wieser Linie zur Südbahnstation Leibnitz zu erlangen bestrebt sei, erkläre sich daraus, dass diese Bahn, welcher das Land Steiermark angesichts ihrer wirthschaftlichen Wichtigkeit eine bedeutende Subvention (400 000 Kr.) in Aussicht gestellt habe, allem Anscheine nach für die Graz-Köflacher Bahn selbst nicht ohne Werth sei und ohne eine entgegenkommende Haltung und ohne die Mitwirkung der letzteren, insbesondere durch Zuweisung eines angemessenen Antheils am Verkehr, überhaupt nicht ins Leben gerufen werden könnte. Ueberdies bestehe die Staatsverwaltung auf der seinerzeit verlangten formellen Anerkennung des von ihr in Anspruch genommenen konzessionsmässigen Einlösungsrechtes an der Linie Graz-Köflach derzeit nicht weiter; es könne daher wohl nicht mit Grund behauptet werden, dass die angestrebte Prioritätenumwandlung durch zu

weit gehende, unverhältnissmässig hohe Anforderungen der Regierung behindert werde. Die von der Regierung in Aussicht gestellten Verhandlungen sollen übrigens auf Wunsch der Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn bis Mitte Juni verschoben werden.

— **Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.** Am 28. April d. J. fand die Generalversammlung der Gesellschaft statt, welche theilweise einen erregten Verlauf nahm. Gegenstand war zunächst die Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes auf Aufnahme eines Darlehens von 750 000 Kr. für Investitionszwecke. Einige Aktionäre bekämpften diesen Antrag, da die bisher erzielten Ergebnisse eine Neubelastung des Gesellschaftsvermögens nicht rechtfertigen und sie sich vorbehalten, erst mit ordentlicher Klage feststellen zu lassen, inwieweit die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, welche vertragsmässig noch für das Jahr 1901 den Aktionären für die fünfprozentige Dividende zu haften hat, für die durch das aufzunehmende Darlehen zu deckenden Posten schon in der Bilanz für das Jahr 1901 aufzukommen gehabt hätte. Der Antrag des Verwaltungsrathes wurde zum Beschlusse erhoben. Eine lebhafte Erörterung entspann sich auch über die beantragte Genehmigung der Bilanz, nachdem der Vorsitzende bemerkt hatte, dass die Berliner Gesellschaft an die Zahlung des Zuschusses von 2,87 % für die Aktie die Bedingung geknüpft habe, dass sie nach jeder Richtung hin aus der Haftung gegenüber der Gesellschaft entlassen werde. Nach Bekämpfung dieses Antrages seitens mehrerer Aktionäre wurde er zurückgezogen. Bezüglich der Verwendung des Gewinnes und des von der Berliner Gesellschaft zu leistenden Zuschusses wurde von einer Seite beantragt, dass von einer Ausschüttung einer Dividende für das Jahr 1901 Abstand genommen werde. Dieser Antrag wurde verworfen und beschlossen, am 1. Juli d. J. die Dividende für das Jahr 1901 mit 5 % zu bezahlen.

— **Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.** Die Versuche, welche mit dem von der Staatseisenbahnverwaltung bestellten Daimlerwagen auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn sowie auf der Donauuferbahn seit einigen Wochen im Zuge sind, haben ein günstiges Ergebniss geliefert, und steht die endgültige Entscheidung über die bleibende Verwendung des Motorwagens unmittelbar bevor. Die eingeleiteten Versuche haben ergeben, dass auf Strecken mit nicht allzu starken Steigungen auch die Anhängung eines Beiwagens zulässig ist, so dass mit einem derartigen aus zwei Wagen bestehenden Zuge gegen 100 Reisende befördert werden können. Der Daimlerwagen dürfte, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, auf einer hierfür geeigneten böhmischen Lokalbahn in Betrieb gestellt werden.

Ungarn.

— **Der neue ungarische Handelsminister.** Der Abgeordnete und Universitätsprofessor Geheimrath Dr. Langh wurde an Stelle des verstorbenen Ministers Horansky zum Handelsminister ernannt. Er widmete sich anfänglich dem schriftstellerischen Berufe und wurde, nachdem er sich durch mehrere Arbeiten über Finanz- und volkswirthschaftliche Fragen einen Namen gemacht hatte, Professor der Statistik an der Budapester Universität. Im Jahre 1889 erfolgte seine Ernennung zum Unterstaatssekretär im Finanzministerium, eine Stellung, in der er jedoch nur zwei Jahre verblieb. Seit 1891 ist Langh wieder als Professor der Budapester Universität thätig gewesen. Als Mitglied des Abgeordnetenhauses nimmt Langh eine hervorragende Stellung ein. Er wurde 1898 Vizepräsident des Hauses. Die Ernennung Langh's zum Handelsminister wird in politischen Kreisen, in denen sich Langh wegen seiner umfassenden Kenntnisse und seines liebenswürdigen Charakters allgemeiner Sympathie erfreut, mit lebhafter Befriedigung aufgenommen.

In den Besprechungen, die der Berufung des Professors Dr. Langh zum Handelsminister vorausgingen, wurde, wie aus Budapest gemeldet wird, ein Programm von Reformen festgestellt, welche auf dem Gebiete der Staatsbahnen ins Leben treten sollen. Diese Reformen, welche der Ministerpräsident schon vor längerer Zeit ins Auge gefasst hatte, haben nicht nur eine grosse verkehrspolitische Tragweite, sondern sind auch vom finanziellen Gesichtspunkte aus von ausserordentlicher Bedeutung für den Staatshaushalt, da sie den Zweck verfolgen, die Erträgnisse der Staatsbahnen wesentlich zu erhöhen. In Dr. Langh erkannte der Ministerpräsident diejenige Kraft, welche die Bürgschaft dafür bietet, dass die geplanten Reformen auch zur praktischen Durchführung gelangen werden.

Wie übrigens seit einiger Zeit in parlamentarischen Kreisen verlautet, gedenkt die Regierung im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf einzubringen, durch welchen das Verkehrswesen aus dem Wirkungskreise des Handelsministeriums ausgeschieden und für die Verkehrsangelegenheiten ein besonderes Ministerium geschaffen werden soll. Indessen soll die Durchführung dieser Trennung nicht unmittelbar bevorstehen.

— **Dem gegenseitigen Schadenversicherungsverband der ungarischen Eisenbahnen** gehörten im Jahre 1901 17 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar die ungarischen Staatseisenbahnen, die Südbahn, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, die vereinigte Arader und Csanáder Vizinalbahnen, die Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vizinalbahn, die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, die Mohács-Fünfkirchener Bahn, die Szamosthalbahn, die Eisenbahn Banjaluka-Doberlin, die Holics-Gödinger Vizinalbahn, die Eperjes-Bárttaer Vizinalbahn, die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen, die Ungthalbahn, die Brassó-Háromszéker Strassenbahn, die Szatmár-Erdöder Vizinalbahn und die Nagykároly-Somkuter Vizinalbahn, zusammen 17 366 km Bahnlänge und 64 Stimmen.

Nach der Schlussabrechnung des Verbandes entfallen zu dessen Lasten 1. an Brandschäden (nach Abzug der die betreffende Eisenbahn belastenden Beträge) 260 147,18 Kr., 2. an Transportschäden (nicht durch Feuer verursachte) 302 848,88 Kr., 3. an Unfallschäden (nach Abzug der die betreffende Bahn belastenden Beträge) 68 616,82 Kr., 4. an Kosten der Geschäftsführung (sammt Verzugszinsen) 8,088,83 Kr., 5. an Staatsgebühren 358,83 Kr., zusammen 640 060,54 Kr., welche auf die betheiligten Eisenbahnen aufgetheilt wurden. Die Schlussrechnung wurde nach Gutheissung dem Centralabrechnungsamte in Szeged behufs Ausgleichung in der gegenseitigen Einnahmenabrechnung zugesendet. Für das Jahr 1902 wurden dieselben Mitglieder in den geschäftsführenden Ausschuss gewählt.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunfall bei Moyenneville (französische Nordbahn).** Ein aus Mouscron in Belgien kommender Eisenbahnzug, in welchem sich 350 Pilger befanden, die sich nach Lourdes begeben wollten, ist aus bisher noch nicht festgestellter Ursache zwischen Amiens und Compiègne bei Moyenneville auf offener Strecke entgleist. Bei dem Unfall sind 9 Personen getödtet und 16 schwer und 40 leicht verletzt worden.

Der Pilgerzug war wegen Ueberfüllung der Hauptstrecke über die weniger besetzte Linie über Mont Didier geleitet. Es sollen sich namentlich viele kranke Frauen im Zuge befunden haben.

— **Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft.** Für das verflossene Betriebsjahr 1901 wird — die noch ausstehende Genehmigung des russischen Finanzministeriums vorausgesetzt — der bevorstehenden Generalversammlung der Aktionäre nachstehende Vertheilung des Reingewinnes in Vorschlag gebracht werden: Die Roheinnahmen für das Betriebsjahr 1901 betragen 18 571 044 R. Davon kommen in Abzug: Die Betriebsauslagen, in Summa 12 751 147 R., 2,5 % der Roheinnahmen für den Erneuerungsfonds 464 276 R., die dem Staat laut § 3 der Konzessionsurkunde zustehende Rente 250 000 R., zusammen 13 465 423 R., bleibt an Reingewinn 5 105 621 R. Rückerstattung auf Grund des § 12 des Zusatzes zum Konzessionsvertrage, der Tilgungsrate vom Aktienkapital der II. Serie 927 511 R., zusammen 6 033 132 R. Die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung betragen 3 453 352 R., der Reinertrag beziffert sich sonach auf 2 579 780 R. Davon sind abzuschreiben: Zusatzrente an den Staat 275 000 R., zur Tilgung der Aktien 338 400 R., für den Reservefonds 108 711 R., Dividende zu 6 R. für jede nicht verlooste Aktie 1 165 338 R., Dividende zu 3 R. für jede verlooste Aktie 167 331 R., vertragsmässiger Gewinnantheil der Direktoren 29 099 R., Jubeljahrsgratifikationen an die Beamten 7 532 R., Zusatzgratifikation an die Beamten 63 368 R., zusammen 100 000 R., im ganzen 2 204 780 R., bleiben zur Vertheilung unter die Regierung und die Aktionäre 375 000 R. Antheil der Regierung 187 500 R. Es wird die Zuerkennung einer Ergänzungsdividende von 75 Kop. von sämmtlichen verloosten und unverloosten Aktien vorgeschlagen werden.

Fremde Welttheile.

— **Die Provinz Schantung und die Schantungbahn.** In der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft hielt dieser Tage Baurath Gaedertz, Direktor der Schantung-Eisenbahngesellschaft, einen zahlreich besuchten Vortrag über die Provinz Schantung, über den die „Köln. Ztg.“ näheres mittheilt. Er beschrieb auf Grund seiner im Jahre

1898 quer durch Schantung unternommenen Erkundungsreise zunächst das Land, hob die Eigenart der durch zahlreiche landschaftliche Reize ausgezeichneten Landschaft hervor und führte zur Veranschaulichung eine grosse Reihe interessanter Lichtbilder eigener Aufnahme vor. Er schilderte eingehend die Bewohner, pries ihren Fleiss, den sie bei den Feldarbeiten in besonderem Maasse bethätigen, wies hin auf ihre vielfachen guten Eigenschaften, kennzeichnete ihren mit scharf ironischer Auffassung verbundenen Aberglauben sowie die überaus verwickelten Formen der chinesischen Höflichkeit im persönlichen Verkehr. Er besprach sodann die auf Grund des deutsch-chinesischen Staatsvertrages vom 6. März 1898 auszuführenden Eisenbahnlinien in der Provinz Schantung, namentlich den Bau der Linie Tsingtau-Tsinanfu mit einer Länge von etwa 450 km. Der Bau dieser Linie wurde im Herbst 1899 begonnen. Die verflossenen Wirren und ihre Ursachen wurden allgemein kurz beleuchtet, die zu ihrer Beilegung unternommenen Schritte dargelegt und ausgeführt, welche Folgen die Ende Juni 1899 auch nach Schantung herübergeschlagenen Wellen der Boxerunruhen für die Bahn und deren Fortschritt hatten. Warme Worte der Anerkennung wurden den Beamten der Schantung-Eisenbahngesellschaft und deren Betriebsleiter, Baurath Hildebrand, gezollt, die während der schweren Zeiten ein ausgezeichnetes Beispiel treuer Pflichterfüllung gegeben haben. Volle Anerkennung verdienen die Einsicht und Thatkraft, die der damalige Generalguvernör Yuanschikai und der jetzige chinesische Gesandte in Berlin, Yü-Tschang, während der Wirren an den Tag gelegt haben, der grossen Verdienste des zu früh verstorbenen Guvernörs des Kiautschougebietes, Kapitän z. S. Jaeschke, nicht zu vergessen. Im Oktober 1900 konnten die Arbeiten, zunächst die völlig zerstörten Vorarbeiten wieder aufgenommen werden. Trotz der grossen Anzahl eiserner Brücken, deren Länge mehr als 1 500 m ausmacht, konnte die erste 74 km lange Theilstrecke am 8. April 1900 dem Verkehr übergeben werden. Am 8. September 1901 waren 100 km bis Kaumi im Betrieb; zwei weitere Theilstrecken wurden noch im Dezember eröffnet, so dass am Schlusse des Jahres 1901 eine Strecke von 141 km sich im Betriebe befand. Am 1. April d. J. war das Gleis bei Kilometer 170 angelangt, so dass die Eröffnung der Bahn bis Weihsien (184 km) zum 1. Juni d. J. gesichert ist. Der Vortragende verweilte dann noch bei den Arbeiten des in der Nähe von Kilometer 170 in der Herstellung begriffenen Förderschachts im Weihsienrevier und betonte, wie wichtig die Beschleunigung der bergmännischen Arbeiten der Aufschliessung und Förderung der Kohle sei.

Bemerkenswerth ist die freundliche Stimmung der hohen Beamten und demgemäss auch des gewöhnlichen Volkes gegenüber den Unternehmungen. Ein grosser Theil der Bevölkerung zieht bereits aus der Bahn einen bisher ungewohnten Verdienst. Die Zuversicht wird gerechtfertigt sein, dass nunmehr ein Umschwung zu feindlicher Stimmung nicht mehr so leicht Platz greifen wird. Eine vollständige Ruhe zu prophezeien, wäre nichtsdestoweniger ein schlechter Dienst; China hat noch niemand ausgekannt. Der Lohn der Arbeiten ist hoch, sowohl der idealen als der praktischen Ergebnisse wegen. Sehr bemerkt wurde die Versicherung des Vortragenden, dass eine Gefahr, dass Korn und andere Feldfrüchte von Schantung nach Deutschland ausgeführt werden könnten, nicht bestehe, da es drüben zu viel Abnehmer gebe. Der Vortragende besprach kurz die Bauten um Tsingtau und deren raschen Fortschritt, zeigte am Beispiel von Hongkong und Schanghai die Möglichkeit der Entwickelung des Verkehres, trotzdem die genannten Häfen viel günstiger gelegen seien als Tsingtau, und drückte die Hoffnung aus, dass seine Ausführungen ein weiteres Interesse für die Zukunft des Kiautschougebietes und seines Hinterlandes erweckt haben möchten.

Im Anschluss an den Vortrag sprach Prinz von Arenberg als Vorsitzender dem Redner seinen Dank aus und ertheilte sodann dem Geheimerath Freiherrn v. Richthofen das Wort, der in warmen Ausdrücken die Ausführungen des Vortragenden als mit den seinigen übereinstimmend lobte und die Vorführung so viel interessanten neuen Materials dankend anerkannte.

— **Die Eisenbahn Peking-Hankou.** Der vor einigen Monaten von dem Peking-Hankousyndikat nach China entsandte französische Chefingeniör Bousigues, dessen Aufgabe darin bestand, die fertigen und im Bau begriffenen Arbeiten in Augenschein zu nehmen, den Kostenanschlag für die noch fehlenden Strecken der grossen französisch-belgischen Hauptverkehrsader, welche le Grand Central Chinois genannt wird und bei der grosse französische Kapitalien betheiligt sind, aufzustellen, ist dem „Journ. des transp." zufolge zu folgenden Ergebnissen gelangt. Am 1. Dezember 1901 waren 507 km Bahn theils fertiggestellt, theils gingen sie ihrer baldigen Fertigstellung entgegen, wozu noch eine Summe von 5 450 000 Fr. erforderlich sein werde. Es sind dies die Linien Peking-Paotingfu-Tschentingfu mit Abzweigung von Liouliho nach Chokotien, zusammen 283 km, und die Strecke Hankou-Syniang (222 km). Die noch nicht in Angriff genommenen 753 km zwischen Tschentingfu und Syniang, die aber voraussichtlich bis zum 1 Januar 1906 fertiggestellt werden, erfordern noch eine Summe von 100 000 000 Fr. Die erforderliche Gesammtsumme von 105 450 000 Fr. setzt sich aus folgenden Geldern zusammen. Die Gesellschaft hat von der chinesischen Regierung als Ersatz für die während der Unruhen 1900 entstandenen Schädigungen 26 312 413 Fr., ferner den Rest des für die Bahn festgesetzten Beitrags, nämlich 27 216 000 Fr., erhalten; dazu muss die chinesische Regierung die Zinsen dieser beiden Summen in Höhe von etwa 3 900 000 Fr. zahlen. Ausserdem kann die Gesellschaft auf den Rest der Anleihe von 1898, der sich auf 41 175 000 Fr. beläuft und der von dem Syndikat am 22. März d. J. ausgegeben ist, rechnen. Eine Anweisung an den chinesischen Staatsschatz in der Höhe von 7 000 000 Fr., zahlbar am 1. August 1903, kommt auch noch hinzu, so dass sich nach Zusammenzählung aller dieser Gelder eine Summe von 105 603 413 Fr. herausstellt. Dazu kommen noch die Einnahmen aus dem Betriebe der immer zahlreicher werdenden Theilstrecken der Gesammtlinie, die, nach den Ergebnissen der beiden schon betriebenen Linien Peking-Paotingfu und Paotingfu-Ting-tschou zu schliessen, bedeutend sein werden. Die 152 km lange Bahn Peking-Paotingfu hat im August 1901 eine Gesammteinnahme von 78 725 Fr, im September 1901 eine solche von 104 217,50 Fr., die Linie Paotingfu-Ting-tschou im August eine Einnahme von 7 125 Fr., im September eine solche von 9 527 Fr. ergeben. Der Personen- und Güterverkehr ist gleichfalls vom August bis zum September sehr gewachsen und wird sich voraussichtlich immer mehr steigern. Zum Schluss spricht Herr Bousigues seine Ansicht dahin aus, dass, wenn innerhalb der nächsten vier Jahre nichts störendes dazwischen kommt, voraussichtlich die ganze Bahn von Peking nach Hankou am 1. Januar 1906 vollständig betriebsfähig und zur Erreichung dieses Zweckes keine neue Anleihe erforderlich sein wird.

— **Bahnprojekt Dar-es-Salaam-Mrogoro (Deutsch-Ostafrika).** Die Regierungsvorlage wegen des Baues dieser Bahn ist am 6. d. Mts. von der Budgetkommission des deutschen Reichstages in etwas abgeänderter Fassung mit 14 gegen 10 Stimmen genehmigt worden, und es ist nun begründete Hoffnung vorhanden, dass auch der Reichstag in der Tagung nach Pfingsten die Vorlage annimmt. Endlich!

Die Hauptbestimmung des Gesetzentwurfs wegen Uebernahme einer Garantie des Reiches lautet nunmehr in der Kommissionsfassung:

„§ 1. Zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro durch die auf Grund der beigedruckten Bau- und Betriebskonzession zu bildende ostafrikanische Eisenbahngesellschaft wird den Antheilseignern der genannten Eisenbahngesellschaft die Garantie des Reiches für a) eine Verzinsung des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von 22 000 000 ℳ mit 3 % vom Tage der Einzahlung an, b) die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrages der jeweilig ausgeloosten und als solche abzustempelnden Antheilscheine nach näherer Maassgabe der vorbezeichneten Konzession hiermit bewilligt. § 2. Der Reichskanzler ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt."

Die Verwaltung erfolgt nach einem Antrag Müller-Fulda während der Bauzeit zu Lasten des Baufonds, aus welchem alle Leistungen der Gesellschaft bestritten werden und welchem alle Einnahmen zufallen. Die für den Bau und den Betrieb nicht benöthigten Baarbeträge des Baufonds sind zinsbar anzulegen. Aus dem Baufonds ist dem Reiche am 15. Juni 1903, am 15. Juni 1904 und am 15. Juni 1905 der volle Betrag der von dem Reich gemäss Absatz 1 und 2 dieses Paragraphen an die Antheilseigner zu leistenden Zahlungen zu vergüten; für den Rest der Bauzeit sind nur die aus den zinsbar angelegten Beständen des Baufonds erwachsenden Zinsen an das Reich abzuführen. Die sämmtlichen 220 000 zunächst auszugebenden Antheile sind von den Gründern der Gesellschaft übernommen worden und von ihnen darauf eine Einzahlung von 25 % geleistet worden, auf jeden Antheil 25 ℳ. Die Gründer werden die Antheile zur öffentlichen Zeichnung auflegen. Falls der Begebungskurs 103½ % überschreitet, wird das Gründerkonsortium ¾ des Mehrerlöses aus der Begebung an den Baufonds der Gesellschaft abführen.

Mit der mündlichen Berichterstattung für den Reichstag wurde der Abg. Prinz Arenberg betraut, ein bewährter Kolonialfreund, der als Vorsitzender der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft eine erfolgreiche Thätigkeit entfaltet, zugleich eines der wenigen Mitglieder der Centrumspartei im Reichstage, das stets für die Bahnvorlage eingetreten ist.

— **Löhne bei den amerikanischen Bahnen.** Die in Nr. 22 S. 361 d. Ztg. hierüber gemachten Angaben bedürfen infolge einer dem Einsender unterlaufenen unliebsamen Verwechselung der Währungszeichen bei der Umrechnung einer Berichtigung.

Der durchschnittliche Tagesverdienst beträgt: für Oberbeamte 43,89 ℳ, für andere Beamte 21,92, für Buchhalter 9,20, Stationsbeamte 7,35, andere Stationsbedienstete 6,40, Lokomotivführer 15,75, Heizer 8,99, Schaffner 13,31, andere Zugbedienstete 8,23, Zimmerleute 8,57, Maschinenarbeiter 9,66, andere Werkstättenarbeiter 7,27, Streckenaufseher 7,06, andere Streckenarbeiter 5,12, Signalbedienstete 7,56, Telegraphisten 8,23, andere Bedienstete und Tagelöhner 7,18 ℳ.

— **Eine zweite Bahn im Yukongebiet.** Die White Pass and Yukon-Bahn, die von Skagway in Alaska nach den White Horse Rapids läuft und im Jahre 1900 eröffnet wurde, vermittelt bekanntlich den einen Weg nach der goldreichen Gegend von Dawson; von den White Horse Rapids aus befährt man sodann auf Flussdampfern verschiedene Wasserstrassen und erreicht schliesslich den Yukonfluss. Der andere Zugang ist von St. Michael am Beringsmeer aus den Yukon aufwärts. Der erste dieser beiden Wege ist der kürzere, da die Entfernung von White Horse Rapids nach Dawson nur etwa 475 Meilen (= 764,75 km) und von Skagway aus nach Dawson 587 Meilen (= 945,07 km) beträgt, wogegen die Entfernung von St. Michael nach Dawson, den Yukonfluss aufwärts, sich auf 1 740 Meilen (= 2 801,40 km) beläuft. Die berühmte Goldgegend von Klondike liegt südöstlich von Dawson, das Land bildet ein Netzwerk von kleinen Flussläufen und Bächen, von denen jeder durch ein goldreiches Thal fliesst. Durch diese Gegend soll nun, wie „Railr. Gaz.“ mittheilt, eine neue Bahn gelegt werden, die, von Dawson ausgehend, durch den mittleren Theil der Goldgegend in grösstentheils südöstlicher Richtung nach dem Stewartfluss führen und eine Länge von 85 Meilen (= 136,85 km) haben wird. Etwa 20 Meilen (= 32,20 km) südlich von Dawson wird eine Zweigbahn in südlicher Richtung nach einer am Indianflusse liegenden quarzreichen Gegend geführt werden. Die neue Bahn erhält den Namen Klondike Mines Railway. Der Bau, mit dem bereits begonnen ist, wird von der Hawkins Construction Company ausgeführt. Die Schwierigkeiten werden bedeutend geringer als bei der White Pass and Yukonbahn sein, da die Steigungen 2 % nicht übersteigen. Die Bahn wird das ganze Jahr im Betriebe bleiben können, da im Gegensatz zum White Pass nur wenig Schnee fällt. Die Bevölkerung der Gegend, durch welche die neue Bahn führen wird, zählt etwa 18 000 bis 20 000 Seelen. Alle Handelswaaren, die meisten Lebensmittel, alles für diese Gegend so wichtige Feuerungsmaterial, alle Maschinen müssen eingeführt werden, so dass sich ein reger Güterverkehr auf der neuen Bahn entwickeln muss. Dazu kommen die Erzeugnisse der Goldgruben, die befördert sein müssen, und der in solchen Gegenden stets rege Reiseverkehr. Mit Ausnahme der Eisenbahn von Luleå am bottnischen Meerbusen nach den Eisengruben von Gellivare in Schwedisch-Lappland und der Bahn nach Archangel wird die Klondike Mines Railway die nördlichste Bahn der Welt sein, obgleich sie den Polarkreis nicht überschreitet. Dawson liegt etwa auf derselben geographischen Höhe wie Drontheim, 63 ° nördlicher Breite.

Rechtsprechung.

— **Zusätze in Frachtbriefen.** Eine Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofes vom 11. Mai 1900 hatte der „Sped.- u. Schifft.-Ztg.“ Veranlassung gegeben, die Frage, ob eine Frachtbriefadresse „An A. für B.“ zulässig sei, in bejahendem Sinne zu besprechen. Die „Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport“, in welcher die gedachte Entscheidung auf S. 77 ff. Jahrg. 1901 abgedruckt war, macht darauf aufmerksam, dass dies Erkenntniss vor dem Inkrafttreten des revidirten Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ergangen ist, und fährt dann fort: Für den dem Internationalen Uebereinkommen unterliegenden Verkehr ist die Frage durch den neuen Absatz 8 § 2 der Ausführungsbestimmungen erledigt, wonach (in Frachtbriefen) folgende nachrichtliche Vermerke zulässig sind: „von Sendung des N. N.“, „im Auftrage des N. N.“, „zur Verfügung des N. N.“, „zur Weiterbeförderung an N. N.“, „versichert bei N. N.“. Diese fünf Arten von nachrichtlichen Vermerken sind nicht als Beispiele, wobei es die Meinung habe, dass auch noch andere ähnliche Vermerke zulässig seien, aufgezählt. Es ist deshalb kein Vermerk, welcher anders lautet, zulässig, also auch nicht der Vermerk „An A. für B.“. Des weiteren muss darauf verwiesen werden, dass gemäss § 2 der Ausführungsbestimmungen (9) der betreffende Vermerk nur auf dem unteren Theil der Rückseite, also nicht auf dem für die Adresse bestimmten Raum auf der Vorderseite, zulässig ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Verwechselung von Stationen.

Zur Vermeidung von Verschleppungen wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Stationen Michelbach in Unterfranken der Kahl-Schöllkrippener Eisenbahn und Michelbach in Nassau der Strecke Wiesbaden-Diez — Direktionsbezirk Frankfurt a/M. —, ferner Alzenau in Unterfranken der Kahl-Schöllkrippener Eisenbahn und Alzenau in Schlesien der Strecke Neisse-Brieg — Direktionsbezirk Breslau — häufig verwechselt werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die an der Bahnstrecke Pattburg-Sonderburg gelegene Haltestelle Satrup erhält vom 10. Mai d. J. ab den Namen Wester-Satrup.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die an der Nebenbahnstrecke Hagen-Voerde gelegene Station Voerde erhält vom 1. Juni d. J. ab die Bezeichnung Altenvoerde.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 127 vom 25. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die königliche Eisenbahndirektion Essen, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 15. Mai 1902 wird unsere Neubaustrecke Haselünne-Herzlake für den gesammten Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Strecke ist normalspurig und ist die Fortsetzung der bestehenden Nebenbahnstrecke Meppen - Haselünne über Haselünne hinaus.

An Verkehrsstellen sind vorhanden:
Haltepunkt Eltern, 2 km von Haselünne, dient nur dem Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Stückgutverkehr. Haltestelle Flechum, 5 km von Haselünne. Endstation Herzlake, 8,9 km von Haselünne.

Die Tarife etc. können von unseren Dienststellen bezogen werden.
In sonstigen Verkehrs- und Tariffragen gibt unsere Betriebsleitung in Meppen Auskunft.
Meppen, den 7. Mai 1902. (1271)
Die Kreiseisenbahn-Kommission.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Pattburg-Sonderburg gelegene Haltestelle Satrup erhält vom 10. Mai d. J. ab die Benennung „Wester-Satrup".
Altona, den 30. April 1902. (1273)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gütertarif für die Tarifgruppe VIII.
(Cöln und St. Johann-Saarbrücken.)
Am 1. Mai d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. Januar 1900 der 5. Nachtrag. Er enthält u. a. Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker jeder Art und Ausnahmetarife für den Uebergangsverkehr mit mehreren Kleinbahnen.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ. zu beziehen ist.
Cöln, den 26. April 1902. (1274)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V und Staatsbahnwechselverkehre mit der Gruppe V, Magdeburg-Halle-sächsischer und Magdeburg-Halle-bayerischer Gütertarif.
Vom 1. Juni d. J. ab wird Ruhland als Versandstation in den Allgemeinen Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe einbezogen. Gleichzeitig werden, soweit besondere Ausnahmetarife in obigen Tarifen für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw. bestehen, auch für Ruhland besondere Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Halle a/S., den 4. Mai 1902. (1275)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird die Station Zehdenick i. d. M. als Versandstation in den Seehafen-Ausnahmetarif D für Dextrin und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate aufgenommen.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem Bahnhof Alexanderplatz hier.
Berlin, den 6. Mai 1902. (1276)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. kommt für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für Kartoffeln, sowie Rüben und Rübenschnitze des Rohstofftarifs, für Wegebaustoffe, sämmtliche Düngemittel, Torfstreu und Torfmull, ferner für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts ein um 0,02 ℳ. für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Anklam, Buddenhagen, Greifswald, Wolgast und Züssow im Uebergangsverkehr der Greifswald-Jarmener, Anklam-Lassaner und Greifswald-Wolgaster Kleinbahnen nach und von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Stettin, den 4. Mai 1902. (1277)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Am 15. Mai d. J. wird die Station Iserlohn (Ostbahnhof) in den Ausnahmetarif 6 für Kaffee, Korinthen, Rosinen und Zucker von und nach den niederländischen Hafenstationen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Iserlohn (Ostbahnhof).
Elberfeld, den 2. Mai 1902. (1278)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen IV/VIII.)
Am 1. Mai d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 6. Nachtrag. Er enthält u. a. neue Tarifvorschriften für den Verkehr mit den Güternebenstellen Burgstaken a/Fehmarn, Kongsmark a/Röm, Westerland a/Sylt, Wittdün a/Amrum und Wyk a/Föhr, Aenderung und Ergänzung mehrerer Ausnahmetarife, sowie Ausnahmetarife für den Uebergangsverkehr mit mehreren Kleinbahnen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 0,15 ℳ. zu beziehen ist.
Cöln, den 26. April 1902. (1279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. tritt im nordostdeutsch-sächsischen Verbande ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft. Durch den neuen Tarif wird der Gütertarif desselben Verbandes vom 1. August 1896 nebst Nachträgen aufgehoben.
Neben vielfachen Frachtermässigungen und Erweiterungen der direkten Verkehrsbeziehungen werden in einzelnen Fällen durch den neuen Tarif auch Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere gelten erst vom 1. Juli d. J. ab.
Bromberg, den 3. Mai 1902. (1280)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 werden im Tarifheft 6 (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) vom 1. September 1901 für folgende Frachtgegenstände:
a) Getreide, als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer;
b) Hülsenfrüchte (auch geschälte), Raps und Rübsen;
c) Malz;
d) Mühlenerzeugnisse aus den unter a genannten Getreidearten
im Versande von Frankfurt a/M. Hauptbhf. und Frankfurt a/M. Hafen rechtsm. nach Basel bad. Bahn und Schaffhausen ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbestimmungen ertheilen die Stationen.
Sodann wird mit gleicher Gültigkeit im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) vom 1. Februar 1896 für Schwerspath in Ladungen von 10 000 kg von Wolfstein nach Mannheim ein Ausnahmefrachtsatz von 0,30 ℳ. für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 30. April 1902. (1281)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt innerhalb des bisherigen Geltungsbereichs eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem Bahnhof Alexanderplatz in Berlin.
Berlin, den 25. April 1902. (1282)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif.
(Holzverkehr Galizien-Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 kommt ein neuer Ausnahmetarif Theil IV, Heft 4 zur Einführung.
Derselbe enthält Frachtsätze für Schnittholz, Fassholz, sowie Korb- und Flossweiden von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen.
München, den 3. Mai 1902. (1283)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Auf Seite 81 des Nachtrags VII ist beim Ausnahmetarif 10 a (Saatgut) als letzter Absatz nachzutragen:
„Auf Eilgutsendungen (auch nach dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter) findet dieser Ausnahmetarif keine Anwendung."
Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachten noch bis 20. Juni 1902.
München, den 3. Mai 1902. (1284)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangt der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung des Vorwortes, Ergänzung der Abfertigungsvorschriften, Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife, ferner Stationsnamenänderungen.
Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser

Kraft treten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli l. J.
München, den 7. Mai 1902. (1285)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 wird die Illowoer Endgebühr (s. Seite 7 unseres Binnengütertarifs) auf 0,05 ℳ pro 100 kg ermässigt. Gleichzeitig treten ermässigte Frachtsätze für Torf im Verkehr von Rybno und Charlottenwerder in unserem Binnenverkehr in Kraft. Die Frachtsätze sind bei unseren Güterabfertigungsstellen zu erfragen.
Danzig, den 5. Mai 1902. (1286)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Vom 15. l. Mts. ab wird die Station Mundenheim der pfälzischen Eisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 25/III für die Beförderung von Petroleumnaphta (Rohbenzin) rumänischen Ursprungs einbezogen:

km	Nach Mundenheim von	Ausnahmetarif 25/III Pfennige für 100 kg
503	Passau Donaulände tr.	122
385	Regensburg Donaulände tr.	105
460	Deggendorf Donaulände tr.	121

Mit Wirksamkeit vom gleichen Tage ab werden die einschlägigen Ausnahmefrachtsätze für Neustadt a. d. Haardt auf Seite 39 des Nachtrags I von 138 bezw. 121 und 137 auf 132 bezw. 115 und 131 ₰ für 100 kg abgeändert.
München, den 5. Mai 1902. (1287)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Die Eröffnung des Thierverkehrs auf unseren Strecken erfolgt am 15. Mai d. J.
Braunschweig, den 1. Mai 1902.
Direktion (1288H&V)
der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Ueberführung der Bolkenhainer Chaussee am Westende des Bahnhofs Hirschberg, bestehend aus 72 090 kg basischem Flusseisen, 490 kg Flussstahl, 1 100 kg Gusseisen und 1 920 kg Flussstahlguss, soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 24. Mai 1902, Vormittags 10 Uhr, an das Centralbüreau im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion, Zimmer 41 einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.
Breslau, den 30. April 1902. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Maurerarbeiten zur Herstellung des südlichen Theiles der östlichen Tunnelanlage auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 15. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.
Breslau, den 27. April 1902. (1290)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Der Bau eines Beamten-Wohnhauses und Nebengebäude für 4 Familien auf Bahnhof Bomst soll in 2 Loosen öffentlich verdungen werden.

Loos I. Lieferung von 215 Tausend hartgebrannten Mauersteinen, darunter 40 Tausend ausgesuchte, gleichfarbige und gleichgeformte, zum Verblenden geeignete, und 10 Tausend einer anderen Farbe für Herstellung von Streifen, Gesimsen u. Ecken.

Loos II. Ausführung der Erd- und Mauerarbeiten (ausschliesslich Lieferung der Mauermaterialien), der Zimmer-, Dachdecker-, Klempner-, Tischler-, Glaser-, Anstreicher- und Ofenarbeiten, einschliesslich Lieferung der Materialien.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis 22. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen.

Verdingungsunterlagen können hier eingesehen oder zum Preise von 0,50 ℳ für Loos I und von 2,00 ℳ für Loos II soweit verfügbar in baar von hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 6 Wochen.
Guben, den 6. Mai 1902. (1291)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Die Lieferung von 6 500 cbm gesiebten Kieses zur Herstellung des Oberbaues auf der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 16. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in baar bezogen werden. (1292)
Breslau (Brüderstrasse 32), den 5. Mai 1902.
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten zur Anlage eines Betriebsbahnhofes bei Schöneberg links Km. 3,0 bis 4,6 der Potsdamer Bahn soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 20. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau Zimmer 420 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen werden nicht abgegeben und können im technischen Büreau Zimmer 348 eingesehen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Berlin, den 5. Mai 1902. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Empfangsgebäude auf Bahnhof Worms.

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Schmiedearbeiten für den Neubau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Worms von Erdgeschoss-Fussbodenoberkante bis unter Dach einschliesslich Herstellung aller Frei- und Kellertreppen, Lichtschachtanlagen usw. und anderer Arbeiten, welche zur Vervollständigung des bereits hergestellten Kellergeschosses erforderlich sind, sind nebst den dazu gehörigen Lieferungen zu vergeben. Die Verdingungsunterlagen — mit Ausnahme der Zeichnungen, welche im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes (Rhabanusstrasse 1 hier) zur Einsicht offen liegen — können gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ in baar — nicht in Briefmarken — durch unser Centralbüreau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 22. Mai d. J.,
Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Mainz, den 3. Mai 1902. (1294)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die auf Station Darmstadt der Main-Neckarbahn lagernden Altmaterialien, wie insbesondere Stahl- und Eisenschienen, flusseiserne Schwellen, Hartgussherzstücke, Weichen, Laschen, Guss-, Schweiss- und Flusseisenabfälle, Roststäbe, Drehspähne, Feuerbüchsen von Kupfer, Kupfer- und Messingabfälle, Bremsklötze, Radreifen, stählerne, Wagenradsterne, Wagenachsen usw. sollen am 20. l. Mts., Vormittags 10 Uhr, durch Ausbietung öffentlich vergeben werden.

Der Hauptmagazinverwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termin Auskunft geben, und können die Verkaufsbedingungen sowie das Verzeichniss der zum Verkauf kommenden Altmaterialien gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zu dem genannten Termin bei dem Hauptmagazinverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien" eingesandt werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Darmstadt, den 6. Mai 1902. (1295)
Die Materialkommission.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 38. 14. Mai 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Haftung der Eisenbahnen bei Tödtung und körperlicher Verletzung von Unzurechnungsfähigen.

Ueber die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde im 19. Jahrhundert.

Nachrichten:

Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Eisenbahnangelegenheiten im preuss. Herrenhause. — Verminderung der Feuersgefahr in den Personenwagen. — Eisenbahnunfall bei Zschortau. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Eisenbahnverhandlungen des sächs. Landtags. — Einschränkung der Ausgaben im sächs. Staatseisenbahnbetriebe. — Ueber den Wegfall der Rückfahrkarten bei den sächs. Staatsbahnen. — Die Einführung des Personenverkehres in IV. Kl. auf den sächs. Staatsbahnen an Sonn- und Festtagen. — Begnadigung. — Geh. Baurath Peters. — Geheimerath Wilhelm Grapow †. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Staatseisenbahnrath. — Lokalbahnprojekt Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. — Lokalbahnprojekt Bludenz-Schruns. — Der Rechnungsabschluss der Südbahn. — Kleinbahnwesen in Oesterreich. — Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.

Ungarn: Konzessionsverhandlung der Békéscsaba-Békésvésztöer Vizinalbahn.

Uebrige europäische Länder: Belgisches Eisenbahnbudget. — Ueber das Eisenbahnunglück bei Moyenneville. — Pariser Stadtbahn. — Vereinigte Schweizerbahnen. — Das Eisenbahngesetz für den Kanton Bern. — Zugentgleisung in der Schweiz. — Direkte Zugverbindung London-Ostende-Karlsbad.

Fremde Welttheile: Ueber das Eisenbahnunglück bei Barberton in Südafrika.

Allgemeines.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Haftung der Eisenbahnen bei Tödtung und körperlicher Verletzung von Unzurechnungsfähigen.

Eine Studie zum Haftpflichtrechte von Dr. Rudolf Latka.

Bedauernswerthe Unfälle, bei welchen Kinder und ihnen rechtlich gleichzuhaltende Unzurechnungsfähige im Eisenbahnbetriebe zu Schaden kommen, geben der Rechtsprechung immer wieder erneuten Anlass, die Frage zu entscheiden, wann in solchen Fällen den Eisenbahnunternehmungen durch die Verpflichtung zum Ersatze des aus diesen Unfällen erwachsenen vermögensrechtlichen Schadens die vermögensrechtliche Verantwortung der Folgen auferlegt werden soll. Ist schon im allgemeinen für den rechtsprechenden Richter die Versuchung gegeben, das Mitleid mit einem durch einen Eisenbahnunfall Betroffenen, an Leib und Gut Geschädigten als einen Faktor bei der Entscheidung der Frage mitsprechen zu lassen, ob wenigstens die vermögensrechtlichen Folgen des Unfalles durch die Eisenbahnunternehmung wett zu machen seien, so drängen sich derartige Erwägungen um so eher auf, wenn es sich um Geschöpfe handelt, denen auch das geringste Maass von Selbstbestimmung abgesprochen werden muss, denen ihr Verhalten nicht zugerechnet werden kann, die mit einem Wort unzurechnungsfähig sind. Diesem Umstande ist es wohl zuzuschreiben, dass die Erkenntnisse der Gerichte in Verletzungsfällen Unzurechnungsfähiger Folgerichtigkeit vermissen lassen und dass scheinbar ganz gleiche Fälle verschieden ausgetragen werden. So hat auch der österreichische Oberste Gerichtshof jüngst ein Urtheil gefällt, das im vollkommenen Gegensatze steht zu einem vor drei Jahren in einem ähnlichen Falle erflossenen Erkenntnisse, und geht man der Sache auf den Grund, so kommt man dazu, sagen zu müssen, dass in jenem früheren Urtheil die oben angedeuteten menschlichen Erwägungen im Widerstreite mit den Folgerungen des strengen Rechtes den Sieg davongetragen haben dürften.

Da viele Grundsätze des Haftpflichtrechtes internationaler Natur sind, dürfte es wohl angebracht sein, sich an dieser Stelle mit der berührten jüngst ergangenen Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofes näher zu befassen.

Ein $1\frac{1}{2}$ Jahre altes, schlecht beaufsichtigtes Kind eines Weichenwärters näherte sich den Schienen der Bahnstrecke, welche bei dem von der Familie des Weichenwärters bewohnten Wärterhause vorüberführt, gerade in dem Augenblicke, als ein Zug in voller Fahrt näher kam. Das Kind blieb aber bei dem an der kritischen Stelle angebrachten Schlagbaume stehen, so dass das Maschinenpersonal des Zuges, von welchem das Kind bemerkt worden war, keine Veranlassung fand, einzuschreiten. Plötzlich, als der Zug der kritischen Stelle bis auf etwa 40 m nahegekommen war, lief das Kind über die Schienen, als wollte es noch vor dem Zuge über sie hinüberlaufen, setzte sich dann auf einer Schiene des von dem Zuge befahrenen Gleises, mit dem Gesichte dem Zuge entgegen, nieder und wurde, trotzdem das Maschinenpersonal sofort, nachdem es das unheilvolle Verhalten des Kindes wahrnahm, energisch alle Maassnahmen zur Einstellung der Fahrt traf, von der Maschine erfasst und so schwer verletzt, dass ihm der linke Fuss abgenommen werden musste. Der namens des Kindes auf Grund dieses Sachverhaltes gegen die Bahn erhobenen Klage auf Schadenersatz wurde von der ersten Instanz stattgegeben, die zweite Instanz und der Oberste Gerichtshof wiesen jedoch die Klage ab, indem sie aussprachen, dass die beklagte Bahn sich in diesem Falle mit Recht darauf berufen könne, dass der Unfall durch einen unabwendbaren Zufall verursacht worden sei, welcher nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869 die Haftung der Bahn ausschliesse. Die zweite Instanz definirte hierbei einen unabwendbaren Zufall (vis major — höhere Gewalt) „als eine Ereignung, welche selbst bei sorgfältigster, äusserster, den Umständen angemessener Vorsicht, die im gegebenen Falle vernünftigerweise gefordert werden kann, nicht verhütet und deren schädliche

Folgen nicht abgewendet werden konnten". In den Gründen der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 28. Januar 1902 Z. 612 heisst es u. a.: „. . . . es geschieht alles, um den Zug vor dem Kinde aufzuhalten, und nur diesem Vorgehen ist es zuzuschreiben, dass das Kind nicht getödtet, sondern nur bei Seite geworfen und schwer verletzt wurde. Die Bahnunternehmung bezw. ihre Bediensteten konnten nicht voraussehen, dass ein gänzlich unbewachtes Kind kurz vor Ankunft des Zuges sich auf die Schienen setzen werde, für die Unternehmung war diese Ereignung ein unabwendbarer Zufall.

Allerdings könnte eingewendet werden, dass wegen der Möglichkeit, dass ein Wahn- oder Blödsinniger oder Kinder trotz der Schranken auf die Bahngleise gelangen können, die ganze Bahnstrecke besser gewahrt, etwa durch Mauern oder Einzäunungen rechts und links der Bahn abgeschlossen werden sollte; allein vorerst wäre es fraglich, ob Mauern oder andere Einzäunungen für Wahn- oder Blödsinnige wirklich ein nicht zu bewältigendes Hinderniss bilden würden; ausserdem ist zu erwägen, dass derartige gewiss äusserst kostspielige ausserordentliche Maassregeln durch die Gesetze den Bahnunternehmungen nicht auferlegt sind, im Gegentheil die Vorschriften sich mit geringeren, gewöhnlichen Sicherungen begnügen; weiter soll nicht unerwähnt bleiben, dass bei dem gesteigerten Verkehre der Jetztzeit durch Dampf und Elektrizität nicht nur auf Seite der Bahnunternehmungen, sondern auch auf Seite der Bevölkerung eine den gesteigerten Verkehrsverhältnissen entsprechende grössere Vorsicht, hier insbesondere auf Seite der Eltern und anderer Aufsichtspersonen die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufsichtspflicht gefordert werden kann."

Im Anschlusse an den hier mitgetheilten Fall möge eine kurze Uebersicht über die in Theorie und Praxis in der berührten Frage zu Tage getretenen Anschauungen gegeben werden.

I. Oesterreichisches Recht.

Das Gesetz vom 5. März 1869 fordert zur Widerlegung der für das Verschulden der Eisenbahnunternehmung sprechenden Vermuthung den von der Bahn streng zu führenden Beweis, dass die Ereignung, durch welche ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wurde, verursacht war durch a) einen unabwendbaren Zufall (vis major — höhere Gewalt), oder b) eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie (die Unternehmung) nicht zu vertreten hat, oder c) ein Verschulden des Beschädigten.

a) Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt) gegenüber der Klage, die sich auf die Verletzung eines Unzurechnungsfähigen gründet, gestattet der Bahnunternehmung Tilsch[1]), ebenso der O. G.-H. (Oberste Gerichtshof in Wien) in seiner Entscheidung vom 28. Januar 1902 Z. 612 (siehe oben), welcher in dieser von der im Urtheile vom 28. November 1899 Z. 13339[2]) kundgegebenen Anschauung abgegangen ist.

b) Eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden die Bahn nicht zu vertreten hat. Dieser Entlastungsgrund kann in Frage kommen, wenn die zur Aufsicht über die verunglückte unzurechnungsfähige Person Berufenen ein Verschulden deshalb trifft, weil sie ihrer Verpflichtung zur Obsorge nicht oder nicht entsprechend nachgekommen sind. Freilich hat der Oberste Gerichtshof in seiner Entscheidung vom 28. November 1899 ausgesprochen, dass eine Vernachlässigung der pflichtgemässen Aufsicht über ein Kind seitens der Eltern keine unabwendbare „Handlung" einer dritten Person begründe. Die Theorie fasst indessen die Worte „unabwendbare Handlung" keineswegs in diesem strengsten Sinne auf, erachtet vielmehr, dass der im Gesetze enthaltene Ausdruck „unabwendbare Handlung" gleichbedeutend ist mit unabwendbarem Verhalten. So Krasnopolski.[3])

c) Was den Befreiungsgrund des „Verschuldens des Beschädigten" angeht, so vertritt Tilsch a. a. O. die Anschauung, dass diese Einwendung bei einer Verletzung eines Unzurechnungsfähigen ausgeschlossen ist, weil das Gesetz bei diesem Entlastungsgrunde ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. B. G.-B., ein auf den Willen des Beschädigten zurückzuführendes Verhalten desselben im Auge gehabt habe, von welchem bei einem Unzurechnungsfähigen keine Rede sein könne.[4]) Dagegen fasst Krasnopolski[5]) das „Verschulden" nicht in diesem engen Sinne auf und gestattet der Bahn bei einem Verhalten eines Unzurechnungsfähigen, welches einem Zurechnungsfähigen als Verschulden zur Last gelegt werden müsste, die Berufung auf den dritten Befreiungsgrund des Haftpflichtgesetzes. Ebenso Unger.[6]) Uebrigens lässt auch Tilsch eine Ausnahme für den Fall zu, dass sich jemand durch sein Verschulden in einen Zustand vorübergehender Sinnesverwirrung versetzt hat und in diesem Zustande verletzt wird.

Die Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes vertritt die Auffassung, dass bei einem Kinde, welches den Verstandesgebrauch nicht besitzt, „ein Verschulden des Beschädigten" nicht vorliegen könne. (Erk. O. G.-H. 28. November 1899, oben Anm. 2.)[7]) In dieser Entscheidung wird auch die von der verklagten Bahn versuchte Konstruktion, dass das Verschulden der Eltern oder sonstigen Aufsichtspersonen das Verschulden des Unzurechnungsfähigen ersetze, als unzutreffend zurückgewiesen.

Nach meinem Dafürhalten ist der Ausdruck „Verschulden des Beschädigten" im § 2 des Haftpflichtgesetzes nicht gleichbedeutend mit „Verhalten des Beschädigten", vielmehr „Verschulden" im strengeren Sinne des § 1294 a. B. G.-B. auszulegen. Ich halte die diesfälligen Ausführungen Tilsch's für richtig und glaube, dass gegenüber der Klage, welche sich auf eine durch das eigene Verhalten eines Unzurechnungsfähigen verursachte Tödtung oder körperliche Verletzung eines solchen gründet, die Einwendung des Verschuldens des Beschädigten ausgeschlossen ist. Dennoch erachte ich die Unfallsbahn der Regel nach nicht für haftbar für die Folgen eines derartigen Unfalles. Es werden meines Erachtens zwei Fälle zu unterscheiden sein: einmal der Fall, wo die zur Aufsicht über den Unzurechnungsfähigen im bestimmten Falle berufenen Personen ihrer Pflicht zur Obsorge nicht nachgekommen sind, so dass der dem Unzurechnungsfähigen zugestossene Unfall durch ihr Verschulden verursacht erscheint (ohne dass dieses Verschulden strafgerichtlich festgestellt zu sein brauchte), und zweitens der

---

1) „Ueber Verschulden des Beschädigten bei Unzurechnungsfähigkeit desselben." „Jurist. Blätter" Nr. 28 und 29 vom Jahre 1900: „Ist dies der Fall (d. h. war der Unfall für die Eisenbahnunternehmung überhaupt unabwendbar), so erfolgt die Entlastung aus dem Gesichtspunkte der Unabwendbarkeit." Und Anm. 37: „Auch das Verhalten eines Unzurechnungsfähigen kann höhere Gewalt konstituiren."

2) Abgedruckt bei Röll, „Eisenbahnrechtliche Entscheidungen" (citirt: Röll) Nr. 80 vom Jahre 1899: „Von einer höheren Gewalt kann nach Lage des Falles keine Rede sein."

3) Oesterr. Staatswörterbuch (citirt Staatsw.) I. Band S. 369: „Die Handlung (richtiger das schädigende Verhalten) der dritten Person."

4) Tilsch a. a. O.: „Die Ansicht der Praxis, dass zur Entlastung schuldhaftes, nicht nur subjektiv indifferentes, obzwar kausales Verhalten des Beschädigten gefordert werde, halte ich für richtig."

5) Staatsw. I. Bd. S. 370: „Für unser Recht ist doch wohl zu behaupten, dass auch dann, wenn dem Beschädigten oder Getödteten Verschulden im Sinne des § 876 a. B. G.-B. zur Last fällt, d. h. wenn erwiesen wird, dass die Ereignung lediglich und allein durch das wenn auch unwillkürliche, nicht gewollte Verhalten des Verletzten oder Getödteten, wie eines Kindes unter sieben Jahren, eines Geisteskranken, eines ‚in einem Zustande der Sinnesverwirrung' Handelnden herbeigeführt wurde, die Entschädigungspflicht der Unternehmung ausgeschlossen wird."

6) „Handeln auf eigene Gefahr." 1893 S. 94.

7) Die E. 27. XII. 1899 Z. 13273 bei Röll Nr. 64 vom Jahre 1899 kommt hier nicht in Betracht, weil die daselbst ausgesprochene Abweisung der aus der Tödtung eines 8jährigen Knaben abgeleiteten Klage mit dem Hinweise darauf begründet wurde, dass bei einem Knaben in dem Alter und von den Fähigkeiten des Getödteten soviel Einsicht vorausgesetzt werden muss, dass er den Zweck des Schliessens der Bahnschranken kennt und weiss, dass bei geschlossenen Schranken das Eisenbahngleis nicht betreten werden darf.

Fall, dass den Aufsichtspersonen ein derartiges Verschulden nicht zur Last gelegt werden kann.

Im ersteren Falle wird meines Erachtens die Berufung auf die unabwendbare Handlung einer dritten Person, im letzteren der Hinweis auf den unabwendbaren Zufall zur Entlastung der Bahn führen. Die Schlussfolgerung der E. O. G.-H. 28. November 1899, dass eine Vernachlässigung der pflichtgemässen Aufsicht über ein unmündiges Kind durch die Eltern keine unabwendbare „Handlung" einer dritten Person begründe, hat nichts Zwingendes. Sie ist nicht einwandfrei vom Standpunkte der Wortauslegung und nicht haltbar vom Standpunkte der Auslegung eines Gesetzes nach der „hervorleuchtenden Absicht des Gesetzgebers". In ersterer Hinsicht mag bemerkt werden, dass schon die unbedenklich zulässige Einsetzung des Ausdruckes „unabwendbares Handeln" für „unabwendbare Handlung" die Unterordnung einer Unterlassung unter den zweiten Entlastungsgrund des Haftpflichtgesetzes gestattet, und dass diese Unterordnung zweifellos noch zulässiger wird, wenn man für „Handeln" das begrifflich auch nicht wesentlich verschiedene „Verhalten" setzt. Wem aber diese Aenderung des Wortlautes bedenklich erscheint, der mag seine Beruhigung in der Bemerkung der Motive zum Haftpflichtgesetze finden, dass die Unternehmung sich von der sie treffenden Ersatzpflicht durch den Nachweis befreien könne, dass „das Verschulden dem Beschädigten oder einer dritten Person, deren Handlung unabwendbar war, zur Last falle". Der Motivenbericht legt also das Hauptgewicht auf das „Verschulden" und keineswegs auf die „Handlung".

In diesem Zusammenhange mag erwähnt werden, dass die Meinung kundgegeben wurde: „gut, die Unterlassung der pflichtgemässen Obsorge über ein unmündiges Kind kann als unabwendbare Handlung einer dritten Person aufgefasst werden; aber entlastet wird die Bahn darum doch noch nicht, wenn im Einzelfall das Kind eines Bahnbediensteten deshalb verunglückt, weil seine Eltern die Pflicht zur Aufsicht hintangesetzt haben; denn nur eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden die Bahn nicht zu vertreten hat, befreit die Unternehmung."

Diese Beweisführung hat auf den ersten Blick etwas Bestechendes. Sieht man aber schärfer zu, dann findet man den Trugschluss bald heraus: nicht jedes Verschulden ihrer Organe hat offenbar die Bahnunternehmung zu vertreten, sondern nur jenes, welches ihrem Personal eben als ihren Organen zur Last fällt. Man muss im einzelnen Fall scharf sondern zwischen der Persönlichkeit des Bahnbediensteten als solchen, als Organes der Bahn, und zwischen der Persönlichkeit des Bahnbediensteten als privater Person. Ist im einzelnen Falle die Ursache des Unfalles eines unmündigen Kindes in einem Verschulden seines Vaters als der zur Aufsicht über das Kind berufenen Person gelegen, dann ändert an der Nichthaftung der Bahnunternehmung der Umstand allein nichts, dass dieser Vater auch Organ der Unfallsbahn ist.

Gleichzeitig mit dem zweiten Entlastungsgrunde — sofern nämlich ein Verschulden der Aufsichtspersonen vorliegt — oder, wenn dies nicht zutrifft, ausschliesslich steht der Unfallsbahn der erste Entlastungsgrund dann zur Seite, wenn trotz aller im einzelnen Falle möglichen und vernünftigerweise zu fordernden Umsicht der Eintritt des Unfalles nicht verhindert, die schädlichen Folgen nicht abgewendet werden konnten, wenn sonach ein unabwendbarer Zufall als Ursache des Unfalles angenommen werden muss. In solchen Fällen, wie der eingangs geschilderte es war, die Unfallsbahn haftbar zu machen, wäre ganz gewiss nicht dem Geiste des Haftpflichtgesetzes entsprechend; man vergleiche nur, was die Motive über die Grenzen der Haftung ausführen: „Bei dem gegenwärtigen Stande der Kenntniss jener Naturkräfte, die beim Eisenbahnbetriebe dienstbar gemacht werden, und bei dem reichen Schatze an Erfahrungen, den man auf diesem Gebiete gesammelt hat, kann man die Behauptung aufstellen, dass jeder Unfall, wenn nicht eine ausserhalb des Betriebes gelegene Ursache störend einwirkt, vermieden werden kann. Wenn daher ein Unfall eintritt, ohne dass die Störung von einer ausserhalb des Betriebes gelegenen Ursache ausgegangen wäre, so kann ihm in der Regel nur eine Ausserachtlassung der durch die Wissenschaft und die Erfahrung festgestellten Normen zu Grunde liegen. Jede derartige Ausserachtlassung muss bei der durch die Natur des Eisenbahnunternehmens gebotenen höchsten Vorsicht als eine schuldbare bezeichnet werden."

Man wird zugeben müssen, dass das Hineinlaufen eines unmündigen Kindes in einen in voller Fahrt sich nähernden Zug als eine ausserhalb des Betriebes gelegene, störend einwirkende Ursache aufgefasst werden muss, welche nach dem Angeführten die Verantwortung der Bahn ausschliessen soll.

II. Deutsches Recht.

Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 kennt nur zwei Ausschliessungsgründe der bahnseitigen Haftung: a) höhere Gewalt und b) eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten.

a) Dass in dem Verhalten eines Unzurechnungsfähigen, welches ursächlich war für einen Unfall desselben, höhere Gewalt im Sinne des Haftpflichtgesetzes gelegen sein könne, anerkennen Eger[8]) und Reindl[9]). Beide verweisen hierbei insbesondere auf das Erkenntniss des deutschen Reichsgerichts vom 23. März 1888.[10]) Von der entgegengesetzten Auffassung war das Erkenntniss des Reichsgerichts vom 2. Dezember 1879[11]) ausgegangen.

b) Eger, Reichshaftpflichtgesetz S. 125 und Reindl a. a. O. S. 78 erklären es als unzulässig, bei Unzurechnungsfähigen von eigenem Verschulden zu sprechen. Letzterer begründet diese seine Auffassung damit, dass diese Personen nach den §§ 827 und 828 Abs. 1 B. G.-B. nicht für einen Schaden verantwortlich sind, den sie einem Anderen zugefügt haben, weshalb ihnen auch die Verantwortlichkeit für den Schaden abgesprochen werden müsse, den sie sich durch ihre eigene Handlung selbst zugefügt haben. Der gleichen Ansicht ist (nach Reindl) auch Hilse[12]); anders dagegen (gleichfalls nach Reindl) Croissant[13]).

Das Reichsgericht hält folgerichtig daran fest, dass von einem Verschulden bei Unzurechnungsfähigen nicht gesprochen werden könne. So 2. Dezember 1879 bei Eger, Entscheidungen I S. 31, 16. März 1896, Eger, Entscheidungen XIII S. 66, und 2. November 1899, Eger, Entscheidungen XVI S. 335.

---

[8]) Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, IV. Auflage S. 118: „Denn ob die Geistesstörung eines Erwachsenen oder der Unverstand eines Kindes den Unfall herbeigeführt hat, ist für die Frage der höheren Gewalt indifferent."

[9]) Reindl, Reichshaftpflichtgesetz S. 66 und 78.

[10]) In dieser bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidung VI S. 220 abgedruckten Entscheidung wird gegenüber der Einwendung, bei Subsumirung einer Handlung des vom Unfalle Betroffenen unter den Begriff der höheren Gewalt wäre der zweite Haftungsausschliessungsgrund illusorisch, ausgeführt: „Wo eine Handlung dem Verletzten unzweifelhaft als eigenes Verschulden anzurechnen ist, braucht nach § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht untersucht zu werden, ob dieselbe zugleich unter den Begriff der höheren Gewalt fällt. Es genügt z. B., wenn sich jemand in der Absicht, sich tödten zu lassen, unmittelbar vor dem Herannahen eines Eisenbahnzuges auf die Schienen geworfen hat und getödtet worden ist, die Berufung auf das eigene Verschulden des Getödteten, um die Haftpflicht des Betriebsunternehmers auszuschliessen. Liegt dagegen in einem solchen Falle ein eigenes Verschulden deshalb nicht vor, weil der Getödtete geisteskrank und deshalb unzurechnungsfähig war, so ist zu prüfen, ob nicht die Abwendung des Ereignisses bei Aufwendung der äussersten Umsicht und Sorgfalt möglich war. Ebenso liegt die Sache, wenn ein Kind unmittelbar vor dem Herannahen eines Eisenbahnzuges über die Schienen läuft."

[11]) Abgedruckt bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen I S. 31: „Auf den Unverstand eines Kindes kann der Einwand der höheren Gewalt nicht gegründet werden."

[12]) „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen" Bd. XVI S. 21.

[13]) „Eigenes Verschulden und Handlungsfähigkeit" S. 37 und 57.

Auch für das Gebiet des deutschen Rechtes wird jedoch die Einwendung des eigenen Verschuldens zugelassen, wenn sich der vom Unfall Betroffene schuldhafterweise in einen vorübergehenden Zustand beeinträchtigter oder aufgehobener Willensfreiheit versetzt hat, z. B. durch Trunkenheit (Reindl a. a. O. S. 78 und R.-G. 3/III. 1886, Eger, Entsch. V S. 142).

Da für die hier zu beantwortende Frage der Unterschied, welchen die Fassung des deutschen Gesetzes (eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten) gegenüber dem österreichischen Gesetzestexte (Verschulden des Beschädigten) aufweist, nicht in die Waagschale fällt, so bin ich auch für das Gebiet des deutschen Haftpflichtrechtes der Ansicht, dass gegenüber dem aus einer Verunglückung eines Unzurechnungsfähigen abgeleiteten Ersatzanspruche die Berufung auf das Verschulden des Beschädigten versagt. Der Versuch, das Verschulden des Verletzten oder Getödteten durch das Verschulden seiner Eltern oder sonstigen Aufsichtspersonen zu ersetzen, dürfte für das deutsche Recht schon im Hinblick auf den Wortlaut des Gesetzes (eigenes Verschulden) als unzulässig zu bezeichnen sein.

Des weiteren erscheint jedoch die oben für das österreichische Recht aufgestellte Unterscheidung der Fälle (je nachdem ein Verschulden der Aufsichtspersonen nachweisbar ist oder nicht) nicht nothwendig, denn ob die Ursache des einem Unzurechnungsfähigen widerfahrenen Unfalls in der Unterlassung der pflichtgemässen Obsorge über ihn zu suchen ist oder ob der Unfall ohne ein solches Verschulden eingetreten ist, begründet keinen Unterschied, weil nach deutschem Recht zweifellos auch das Verhalten dritter Personen unter den Begriff der höheren Gewalt fallen kann. Liegen im einzelnen Falle die wesentlichen Merkmale der höheren Gewalt vor, und zwar Unabwendbarkeit des Ereignisses durch die äusserste, den Umständen angemessene und vernünftigerweise zu erwartende Vorsicht, und Unüberwindlichkeit der schädlichen Folgen des Ereignisses durch menschliches Bemühen (Reindl a. a. O. S. 60), dann wird ohne Bedenken die Loszählung der Bahn von der beanspruchten Haftung erfolgen können bezw. erfolgen müssen.

III. Ungarisches Recht.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen ist in Ungarn geregelt durch den Gesetzartikel XVIII vom Jahre 1874, welcher in dem Falle, dass beim Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch körperlich verletzt oder getödtet wird, der Bahn die Verantwortung und Haftung auferlegt, wenn sie nicht beweist, dass die Tödtung oder Verletzung durch ein unabwendbares Ereigniss (vis major) oder die unabwendbare Handlung einer dritten Person oder das eigene Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht wurde.

Wie man sieht, waren für dieses ungarische Haftpflichtgesetz die Bestimmungen des deutschen und des österreichischen Haftpflichtgesetzes vorbildlich, und zwar für die Hauptfrage, wann ein Haftpflichtfall vorliegt, die Normen des deutschen Gesetzes (beim Betriebe), während die Dreitheilung der Entlastungsgründe auf das österreichische Gesetz hinweist. Es wird sonach, da die hier erörterte Frage aus der im Gesetze enthaltenen Fassung der Haftungsausschliessungsgründe zu lösen ist, für das ungarische Recht auf dasjenige zu verweisen sein, was oben unter I für das österreichische Recht gesagt wurde.

Hier mag nur bemerkt werden, dass Neumann (Staatsw. I S. 372) der unabwendbaren Handlung einer dritten Person auch eine Unterlassung gleichstellt, somit ein ängstliches Festhalten an dem Wortlaute des Gesetzes vermieden wissen will, und dann mag noch der einzige in der Röll'schen Sammlung enthaltene einschlägige Rechtsfall hier angezogen werden. Hier hat die königliche Kurie unter Berufung auf die eigene Unvorsichtigkeit des Verunglückten unter dem 7. Juni 1899 Z. 1566 (Röll Nr. 98 Jahrg. 1899) entschieden, dass die Bahn von der Verantwortung für einen Unfall befreit sei, der dadurch herbeigeführt wurde, dass sich ein Mann im trunkenen Zustande auf die Strecke legte und von einem Zuge getödtet wurde.

Ueber die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde im 19. Jahrhundert

bringt das Maiheft des „Archivs für Eisenbahnwesen" diesmal mit der allbekannten alljährlich erscheinenden Abhandlung über die Eisenbahnen der Erde eine besonders interessante Zusammenstellung, die wir nachstehend zum Abdruck bringen. Indem wir uns vorbehalten, aus dem übrigen Inhalt der Abhandlung das wichtigste im Auszug später zu veröffentlichen, beschränken wir uns für heute auf die Angabe, dass das Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde auf rund 155½ Milliarden Mark berechnet wird. Eine Rolle von Doppelkronen, die diesen Betrag enthielte, würde, wie das Archiv dazu bemerkt, eine Länge von etwa 10 900 km haben, und zu ihrer Verladung würden etwa 6 220 Eisenbahnwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit erforderlich sein.

Länder	Eröffnungsjahr der ersten Eisenbahn	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres						
		1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900
I. Europa.		Kilometer						
Deutschland	1835	549	6 044	11 633	19 575	33 838	42 869	51 391
Oesterreich-Ungarn usw.	1838	144	1 579	4 543	9 589	18 512	27 113	36 883
Grossbritannien und Irland	1825	1 348	10 653	16 787	24 999	28 854	32 297	35 186
Frankreich	1832	497	3 083	9 528	17 931	26 189	36 895	42 827
Russland und Finland	1838	26	601	1 589	11 243	23 857	30 957	48 107
Italien	1839	8	427	1 800	6 134	8 715	12 907	15 787
Belgien	1835	336	854	1 729	2 997	4 120	5 263	6 345
Niederlande (einschliesslich Luxemburg)	1839	17	176	335	1 419	2 300	3 060	3 209
Schweiz	1844	—	27	1 096	1 449	2 571	3 190	3 783
Spanien	1848	—	28	1 918	5 475	7 481	9 878	13 357
Portugal	1854	—	—	137	714	1 150	2 149	2 376
Dänemark	1847	—	32	111	764	1 579	1 986	3 001
Norwegen	1854	—	—	68	359	1 059	1 562	2 053
Schweden	1851	—	—	522	1 708	5 906	8 018	11 320
Serbien	1884	—	—	—	—	—	540	578
Rumänien	1870	—	—	—	245	1 387	2 543	3 098
Griechenland	1869	—	—	—	11	11	767	972
europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	1860	—	—	66	291	1 394	1 765	3 142
Malta, Jersey, Man	—	—	—	—	11	60	110	110
zusammen Europa	1825	2 925	23 504	51 862	104 914	168 983	223 869	283 525

Länder	Eröffnungsjahr der ersten Eisenbahn	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres						
		1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900
II. Amerika.								
Vereinigte Staaten von Amerika	1830	4 534	14 515	49 292	85 139	150 717	268 409	311 094
Britisch-Nordamerika (Kanada)	1840	26	114	3 359	4 018	11 807	22 533	28 697
Neufundland	—	—	—	—	—	—	179	1 032
Mexiko	1850	—	11	32	349	1 120	9 800	14 573
Mittelamerika	1855	—	—	76	120	210	1 000	1 139
Kolumbien	1855	—	—	77	103	121	380	644
Kuba	1837	194	399	604	604	1 382	1 731	1 825
Venezuela	1866	—	—	—	38	113	800	1 020
Dominikanische Republik	—	—	—	—	—	80	115	188
Vereinigte Staaten von Brasilien	1854	—	—	129	691	3 200	9 500	14 798
Argentinische Republik	1857	—	—	39	732	2 273	9 800	16 369
Paraguay	1865	—	—	—	8	72	240	253
Uruguay	1869	—	—	—	98	370	1 127	1 841
Chile	1852	—	—	195	732	1 800	3 100	4 586
Peru	1851	—	—	89	411	1 852	1 667	1 667
Bolivia	1873	—	—	—	—	56	209	1 000
Ecuador	—	—	—	—	—	60	300	300
Britisch-Guyana	1864	—	—	—	35	35	35	88
Jamaica, Barbados, Trinidad, Martinique, Portorico, Salvador	1845	—	25	25	43	100	492	1 057
zusammen Amerika	1830	4 754	15 064	53 935	93 139	174 666	331 417	402 171
III. Asien.								
Britisch-Ostindien	1853	—	—	1 350	7 683	14 977	27 000	38 235
Ceylon	1865	—	—	—	118	219	308	478
Kleinasien mit Syrien	1860	—	—	43	234	372	800	2 760
Russisches transkaspisches Gebiet	1880	—	—	—	—	125	1 433	2 669
Sibirien und Mandschurei	1893	—	—	—	—	—	—	6 200
Persien	1888	—	—	—	—	—	30	54
Niederländisch-Indien	1867	—	—	—	150	450	1 361	2 094
Japan	1872	—	—	—	—	121	2 333	5 892
Portugiesisch-Indien	—	—	—	—	—	—	54	82
Malayische Staaten	1884	—	—	—	—	—	100	439
China (Stammland)	1871	—	—	—	—	11	200	646
Korea	1900	—	—	—	—	—	—	42
Siam	1893	—	—	—	—	—	—	327
Cochinchina, Pondichéry, Tonkin, Malakka	1879	—	—	—	—	12	105	383
zusammen Asien	1853	—	—	1 393	8 185	16 287	33 724	60 301
IV. Afrika.								
Aegypten	1856	—	—	443	1 056	1 500	1 547	3 358
Algier (1862) und Tunis (1872)	1862	—	—	—	517	1 379	3 104	4 251
Britisch Süd- und Centralafrika	1860	—	—	12	105	1 459	2 922	4 727
Natal	1876	—	—	—	—	158	546	1 185
Südafrikanische Republik	1887	—	—	—	—	—	120	1 935
Oranje-Freistaat	1890	—	—	—	—	—	237	960
Mauritius, Réunion, Französisch-Sudan, Goldküste, Lagos, unabhängiger Kongostaat, Angola, Mozambique, Deutsch-Südwestafrika, Deutsch-Ostafrika, Britisch-Ostafrika, französische Somaliküste, Eritrea	1862	—	—	—	108	150	910	3 698
zusammen Afrika	1856	—	—	455	1 786	4 646	9 386	20 114
V. Australien.								
Neuseeland	1863	—	—	—	71	2 072	3 120	3 670
Viktoria	1854	—	—	151	443	1 930	4 325	5 178
Neu-Süd-Wales	1855	—	—	113	545	1 368	3 641	4 523
Südaustralien	1854	—	—	103	306	1 073	2 900	3 029
Queensland	1865	—	—	—	331	1 019	3 435	4 507
Tasmanien	1870	—	—	—	69	269	643	771
Westaustralien	1873	—	—	—	—	116	825	2 194
Hawai mit den Inseln Maui und Oahu	1888	—	—	—	—	—	—	142
zusammen Australien	1854	—	—	367	1 765	7 847	18 889	24 014
Wiederholung.								
Europa	1825	2 925	23 504	51 862	104 914	168 983	223 869	283 525
Amerika	1827	4 754	15 064	53 935	93 139	174 666	331 417	402 171
Asien	1853	—	—	1 393	8 185	16 287	33 724	60 301
Afrika	1860	—	—	455	1 786	4 646	9 836	20 114
Australien	1854	—	—	367	1 765	7 847	18 889	24 014
zusammen auf der Erde	1825	7 679	38 568	108 012	209 789	372 429	617 285	790 125

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat März d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 20 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 9 bei Personenzügen), 13 Entgleisungen in Stationen (davon 1 bei Personenzügen) und 7 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet, 1 Reisender und 5 Bahnbedienstete verletzt.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preussischen Herrenhause.** Am 9. d. Mts., in der letzten Sitzung vor den Pfingstferien, kam

die sogenannte Nebenbahnvorlage (vergl. Nr. 36 S. 589 d. Ztg.) mit den zu ihr eingegangenen Petitionen zur Schlussverhandlung. Die Vorlage wurde ohne Aenderungen genehmigt. Wir behalten uns vor, Ausführlicheres über die Verhandlungen in der nächsten Nummer dieser Zeitung mitzutheilen.

— **Verminderung der Feuersgefahr in den Personenwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat zu diesem Behufe auf Grund der Berathungen des bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bestehenden Ausschusses für Personen-, Post- und Gepäckwagen folgendes bestimmt: 1. Bis auf weiteres sind bei neuen Wagen und, falls in den Werkstätten die Bekleidungen abgenommen werden müssen, auch bei alten Wagen die Hohlräume der doppelten Fussböden und Seitenwände mit Holzwolle, die nach dem Gautsch'schen Verfahren getränkt ist, zu füllen. Versuche mit nach anderen Verfahren feuersicher gemachten Füllmaterialien sind nicht ausgeschlossen. Die vorhandenen Materialien sind aufzubrauchen. 2. Die in den doppelten Fussböden zur Durchführung der Stellhebel, Heizrohre usw. erforderlichen Löcher sind sorgfältig auszubuchsen, so dass das Füllmaterial nicht hervortreten kann. Alle in die Werkstätten gelangenden Personen- und Gepäckwagen sind daraufhin zu revidiren. 3. Bei Neubeschaffungen und nothwendig werdendem Ersatz sind an Stelle der bisherigen leinenen Gardinen in den Abtheilen III. Klasse solche aus Wollstoff zu verwenden. 4. Die unteren Flächen der Sitzpolster sind, soweit dies nicht schon der Fall ist, durch Asbestpappe mit Blech oder durch Asbestschiefer zu sichern. 5. Von der Werkstätteninspektion Potsdam ist ein vierachsiger Versuchswagen (A B C-Wagen) zu bauen, bei dem imprägnirte Schalbretter für Fussboden, Seiten- und Zwischenwände verwendet werden und eine Wand der Abtheilung III. Klasse nicht auf Füllung gearbeitet, sondern mit gestrichener Asbestpappe belegt ist. Ueber die damit gewonnenen Erfahrungen ist nach 2 Jahren zu berichten. 6. Von der Belegung der unteren Fläche des Fussbodens mit Asbestpappe und Blech bei einem Theil der zu beschaffenden Wagen ist abzusehen. Dagegen sind die Versuche mit feuersicheren Anstrichen für Holz fortzusetzen. Ueber den Ausfall der Versuche mit Fussbodenbelag aus gepresstem Kork und mit imprägnirten Rohrmatten an Stelle der bisherigen Kokosfasermatten in den Abtheilen III. Klasse ist demnächst zu berichten.

— **Aus Anlass des Eisenbahnunfalles bei Zschortau** hatte die „Köln. Ztg." unter der Ueberschrift „Bedenkliche Sparsamkeit" darauf hingewiesen, dass der Abg. Macco bei der Verhandlung des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause die Minderausgabe von 45 000 ℳ. Prämie für Entdeckung von Schäden an Material bemängelt und ferner getadelt hatte, dass die Höhe der einzelnen Prämien viel zu gering sei, um die Beamten und Arbeiter zu einem der Wichtigkeit des Gegenstandes entsprechenden Eifer anzuregen. Die „Köln. Ztg." fuhr fort: „Das Unglück bei Zschortau scheint zu bestätigen, dass die im Abgeordnetenhause gemachten Einwendungen gegen die Praxis der Eisenbahnverwaltung und gegen die Ersparnisse in dieser Richtung vollständig berechtigt sind. Es handelt sich offenbar hier um einen Materialschaden, dessen Entdeckung möglich war, wenn das Material gründlich geprüft worden wäre. Die Folgen, die daraus entstanden sind, dass dies nicht geschehen ist, sind, abgesehen von dem Unglück an Menschen, so bedeutend, dass die Ersparnisse gar keinen Vergleich damit aushalten können. Es muss darauf hingewiesen werden, dass sich hier eine wunde Stelle befindet, die dringend einer anderen Behandlung bedarf." Mit Bezug auf diese höchst grundlosen und wohl schwerlich von einem Sachverständigen ausgehenden Bemerkungen schreiben nun die „Berl. Pol. Nachr." mit vollem Recht: „Wenn in der Presse die Ursache des beklagenswerthen Eisenbahnunfalles bei Zschortau in übertriebener Sparsamkeit gesucht wird, infolge deren die sachgemässe Prüfung der betreffenden Achse auf ihre Betriebssicherheit unterlassen sei, so wird unbeachtet gelassen, dass der Bruch in der Nabe des Rades erfolgt ist. Die Räder sind bekanntlich fest um die Achsen geschweisst und lassen sich zwar auf hydraulischem Wege davon wieder lösen, sind aber im übrigen stets fest mit der Achse verbunden. Die Nabe des Rades umschliesst die Achse fest und es ist daher keinem noch so geschickten Schlosser oder Techniker möglich, während des Betriebes die Achsen in den Naben auf Betriebssicherheit zu prüfen. Betreffs dieser Stelle muss man sich eben damit begnügen, dass die Achse aus dem besten Material hergestellt ist. Im übrigen aber ist, wie überall, auch bei dem Unglückszuge nichts unterlassen worden, was durch Untersuchung zur Erhöhung der Betriebssicherheit geschehen kann."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 94 219 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 703 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95 356 und auf den Arbeitstag 15 892 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 189 und im ganzen 1 137 Doppelwagen oder 1,2 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 13 665 Doppelwagen zu 10 t, nach Dortmund Hafen 31 und für andere Güter 10 Doppelwagen zu 10 t.

— **Die Eisenbahnverhandlungen des sächsischen Landtages** nehmen zur Zeit ein besonderes Interesse in Anspruch. Wir haben in voriger Nummer S. 604 bereits die Anträge der Finanzdeputation A der zweiten sächsischen Kammer mitgetheilt und fügen nun heute zunächst den jene Anträge begründenden Inhalt des Etatsberichtes zu Kapitel 16 des Etats (Staatseisenbahnen) in dem Auszug bei, den die „Dresd. Ztg." daraus veröffentlicht. Danach betrug das Anlagekapital der Staatseisenbahnen 1880: 575 000 000 ℳ., 1890: 662 000 000 ℳ., 1900: 893 000 000 ℳ.; der Ueberschuss 1880: 25 500 000 ℳ., 1890: 32 910 000 ℳ. und 1900: 33 090 000 ℳ.; er ist also bei weitem nicht in demselben Verhältnisse gewachsen, wie das durch ihn zu verzinsende Anlagekapital. Dementsprechend stieg zwar die Verzinsung des Anlagekapitals von 4,44 % im Jahre 1880 auf 4,97 % im Jahre 1890, sank dann aber auf 3,70 % im Jahre 1900 herab. Die höchste Verzinsung von 1880 bis 1900 weist das Jahr 1889 mit 5,58 % auf. Die Eisenbahnschuld betrug nach der Berechnung der Finanzdeputation 1898: 603 230 000 ℳ. und stieg innerhalb zweier Jahre um 93 350 000 ℳ. auf 696 580 000 ℳ. Ende 1900. Auf die Finanzperiode 1902/03 sind gemeinjährig für die Verzinsung der Eisenbahnschuld 21 450 000 ℳ. und für die Tilgung 7 450 000 ℳ., mithin zusammen 28 900 000 ℳ. in Rechnung zu stellen. Da nun der etatisirte Ueberschuss für die Periode 1902/03 für Kapitel 16 mit 31 810 000 ℳ. eingestellt ist, so ist die vorgenannte Summe für Verzinsung und Tilgung von 28 900 000 ℳ. hiervon in Abzug zu bringen, so dass sich demnach ein Reinüberschuss von gemeinjährig 2 900 000 ℳ. ergibt, während er im Voretat 10 400 000 ℳ. betrug; hiernach beläuft sich der Minderbetrag für den Jetztetat auf 7 500 000 ℳ. Als Grund für den Rückgang der Rentabilität selbst der Hauptlinien Bodenbach-Dresden, Leipzig-Dresden usw., Dresden-Werdau usw., Leipzig-Hof usw., Görlitz-Dresden usw. wird neben dem mitgetheilten erheblichen Anwachsen des Anlagekapitals die kilometrische Steigerung der Ausgaben hervorgehoben und deshalb ein Vergleich angestellt mit anderen deutschen Staatseisenbahnbetrieben in den letzten vier Jahren. Es wurde ermittelt als sog. Betriebskoeffizient:

	1896	1897	1898	1899
preussisch - hessische Gemeinschaft	54,17	55,27	57,53	57,95 %
Bayern	60,04	60,43	68,15	69,30 „
Württemberg	61,23	62,22	63,78	68,29 „
Baden	62,81	62,06	67,30	66,04 „
Sachsen	63,61	66,89	72,91	75,41 „

Diesem Anwachsen der Ausgaben entspricht in Württemberg, Bayern und Sachsen ein Rückgang in der Verzinsung des Anlagekapitals, welche in Preussen fast gleich geblieben ist, in Baden aber um 0,47 % sich erhöht hat. Die Höhe des Betriebskoeffizienten wird für die sächsische Staatsbahn noch eingehender beleuchtet durch den weiteren Hinweis auf ihre Zusammensetzung aus persönlichen und sachlichen Ausgaben. Es beträgt der Antheil im Jahre 1899 an

	persönlichen Ausgaben	sachlichen Ausgaben
in Württemberg	45,28 %	54,72 %
„ Baden	47,01 „	52,99 „
„ Preussen-Hessen	48,42 „	51,58 „
„ Bayern	49,45 „	50,55 „
„ Sachsen	52,75 „	47,25 „

Im einzelnen ist aus dem Bericht folgendes zu erwähnen: Im Personenverkehr sind im Jahre 1900 die Leistungen um 38 000 000 Personenwagenachskm gegen die veranschlagten 360 000 000 zurückgeblieben, doch hat sich der im Jahre 1899 auf 11,467 ₰ herabgesunkene Durchschnittsertrag im Jahre 1900 wieder auf 12,464 ₰ gehoben. Die Rechnungsergebnisse für das Jahr 1901 stellen sich erheblich ungünstiger, da die Leistung gegen das Vorjahr um 5,37 % Einnahme um 1,41 % zurückgegangen ist. Im Güterverkehr hat sich ein noch erheblicherer Rückgang eingestellt, da die Einnahme im Jahre 1901 um 6,83 % gegen diejenige vom Jahre 1900 und die Summe beider Jahre um 4 326 274 ℳ., d. i. 5,82 % gegen die betreffende Etatsumme, zurückgegangen ist. Diese wenig erfreulichen Ergebnisse haben die Finanzdeputation veranlasst, die Einstellung in den Etat für die Periode 1902/03 nach dem Ergebniss der Jahre 1900/01 in den Einnahmepositionen 1 und 2 auf 117 113 802 ℳ., d. i. 2 315 000 ℳ. weniger als die Regierung eingestellt hatte, herabzusetzen. Die

Vertheilung auf Leistungen im Personen- und Güterverkehr soll nach dem Vorschlage der Regierung erfolgen, so dass 310 000 000 Personenwagenachskm zu 13 ₰ und 822 000 000 Güterwagenachskilometer zu 8,8 ₰ als Hauptpositionen eingestellt werden. Die Deputation hat bei dieser Gelegenheit die Einführung billigerer Fahrkarten im Personenverkehr unter Abschaffung der Rückfahrkarten angeregt und bei der Regierung Entgegenkommen auf diesen Vorschlag gefunden. Die Einnahmen boten im übrigen keine Veranlassung zu Bemerkungen, wohl aber wurde eine Einschränkung der Ausgaben angesichts der ungünstigen finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes mehrfach in Anregung gebracht. Man nahm Kenntniss davon, dass 960 Arbeitskräfte zu Ende des Jahres 1901 weniger beschäftigt wurden, als am Ende des Jahres 1900; ferner von den von dem Finanzministerium erlassenen Verfügungen, welche Ersparniss in allen Dienstzweigen bezwecken sollen; wünscht jedoch eine Untersuchung, welchen Einfluss auf Abminderung der Betriebskoeffizienten die im Jahre 1892 eingeführte Neuorganisation gehabt hat. Zu den persönlichen Ausgaben schlägt die Finanzdeputation eine Reihe von Abstrichen an Stellen vor, welche zur Zeit bereits frei geworden sind und nicht wieder besetzt werden sollen, sowie eine Abminderung an Gehältern und Löhnen, welche im ganzen einen Jahresbetrag von 765 350 ℳ ergeben. Durch geringe Aenderungen an dem Etat der sachlichen Ausgaben mindern sich diese im ganzen um 847 650 ℳ ab, und es ist möglich geworden, den auf 31 811 420 ℳ ursprünglich etatisirten Ueberschuss des Kap. 16 auf 30 344 070 ℳ neu einzustellen. — Die Deputation erkannte an, dass die Bestrebungen, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten, kräftigst zu unterstützen seien, weshalb sie nach Berathung einstimmig beschloss, zu beantragen, die Kammer wolle beschliessen: 1. die königliche Staatsregierung zu ersuchen, a) im Sinne des Artikels 42 der Reichsverfassung mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass das mit Benachtheiligung der gesammten deutschen Volkswirthschaft verbundene Befahren von Umwegen im Eisenbahngüterverkehr, wie es jetzt aus Rücksichten des Wettbewerbes zwischen deutschen Eisenbahnverwaltungen stattfindet, abgestellt wird; b) demzufolge die in dieser Richtung mit der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung eingeleiteten Verhandlungen mit aller Energie zu betreiben; 2. die hohe erste Kammer zum Beitritt zu diesem Beschlusse einzuladen.

Wie wir anderen Zeitungen und der weiter unten mitzutheilenden Erklärung des Regierungsvertreters in der Kammer selbst entnehmen, hat der Bericht zur Begründung des Antrags sich auf das oft erörterte, trotz aller Widerlegung immer wieder behauptete Bestehen des sog. sächsisch-preussischen Eisenbahnkrieges berufen und hierbei die Verringerung des sächsischen Durchgangsverkehrs und die Leitung des Güterverkehrs von Görlitz nach Plauen i/V. über Elsterwerda und Halle anstatt über Dresden als Beweisstücke für das Verfahren der preussischen Bahnverwaltungen herausgegriffen und dieses als „unlauteren Wettbewerb“ bezeichnet. Die Kommission hält ein deutsches Eisenbahngesetz, nach dem die deutschen Mittelstaaten einen grösseren Schutz erhalten, als jetzt, für das erstrebenswertheste, schlägt aber in Anbetracht der einem solchen Gesetz entgegenstehenden Schwierigkeiten der Kammer den mehrerwähnten Antrag vor. Unter den Vorschlägen für die Vereinfachung und Verbilligung der sächsischen Staatsbahnverwaltung befindet sich auch der, die Erwägungen möchten sich auf die Möglichkeit der Aufhebung der Generaldirektion und Schaffung einer Eisenbahnabtheilung im Finanzministerium sowie auf Verringerung der Anzahl der Betriebsdirektionen erstrecken.

Die soeben erwähnten Angriffe gegen die preussische Eisenbahnverwaltung haben natürlich alsbald in der zu erwartenden loyalen Weise in der sächsischen Kammer selbst durch den Vertreter der Regierung, den Finanzminister Dr. Rüger, die nöthige Widerlegung gefunden. Er führte nach den „Leipz. N. N.“ folgendes aus:

„Ich komme nun auf einige Bemerkungen des Berichtes zu sprechen, die mir nicht als ganz einwandlos erscheinen. So ist es z. B. oft von der Regierung betont worden, dass ein Eisenbahnkrieg zwischen Sachsen und Preussen nicht bestehe; trotzdem tritt diese Meinung immer wieder hervor, und ich wiederhole deshalb, dass ein Eisenbahnkrieg nicht besteht. Differenzen, wie sie nach der Natur der Sache nicht ausgeschlossen sind, wurden bis jetzt immer noch auf dem Wege gütlicher Einigung geregelt, und auch in Zukunft wird dieser Weg beibehalten werden. Ferner ist jene Ansicht, dass die preussische Eisenbahnverwaltung der sächsischen unlauteren Wettbewerb mache, falsch. Ich bin es der preussischen Regierung schuldig, dies ausdrücklich zu erklären. Wettbewerb muss natürlich sein, und das wäre ein schlechter Eisenbahnminister, der nicht in erster Linie die Interessen seines Staates ins Auge fasste. Damit soll aber nicht gesagt werden, dass der gegenwärtige Zustand als nicht verbesserungsbedürftig erscheine. Besonders ist der Zustand misslich, dass es beiden Staaten gestattet ist, bei der Güterbeförderung bestimmte Umwege zu fahren. Der Zustand bedarf der Revision aus volkswirthschaftlichen Interessen. Es sind auch bereits Verhandlungen eingeleitet, in denen Preussen seine Bereitwilligkeit erklärt hat, und es steht zu hoffen, dass die Verhandlungen zu einem guten Ergebniss führen werden. Ferner möchte ich ausdrücklich feststellen, dass bei der sächsischen Regierung zu keiner Zeit die Absicht bestanden hat, sich des Eisenbahnbesitzes zu entäussern. Aus einer Vereinigung würde ein finanzieller und wirthschaftlicher Nutzen nicht entspringen. Wir befinden uns schon im Besitze der Vortheile, die andere Staaten, z. B. Hessen, durch die Eisenbahngemeinschaft errungen haben. Ausserdem würde wohl unser Bahnnetz mit den vielen Nebenbahnen nicht aufgenommen werden, oder die Kosten würden uns doch ausschliesslich zur Last fallen. Ich kann nur nochmals wiederholen, dass die Regierung in keiner Weise an eine Eisenbahngemeinschaft denkt!“

Der Berichterstatter Abg. Kellner erklärte darauf, er müsse das im Bericht betreffs des unlauteren Wettbewerbs Preussens Gesagte aufrecht erhalten; es sei seine Ueberzeugung, dass der Eisenbahnkrieg thatsächlich stattgefunden habe. Die Anträge der Finanzdeputation, welche Abstellung des „Umfahrens“ der sächsischen Bahnen durch Preussen verlangte, wurden sodann einstimmig angenommen.

— **Einschränkung der Ausgaben im sächsischen Staatseisenbahnbetriebe.** Wie wir der „Dresd. Ztg.“ entnehmen, wird in einem Schreiben des Finanzministeriums, das der Finanzdeputation A der zweiten Kammer zu ihren Verhandlungen über die sächsischen Staatseisenbahnen zugegangen ist, erklärt, das Hauptgebiet, auf dem die Verwaltung einsetzen könne, sei das der Einschränkung der Ausgaben, und in dieser Richtung sei in einer im Juli 1900 erlassenen Verordnung unter Hinweis insbesondere auf die sparsamere und erfolgreichere Betriebsweise in Preussen der gesammten Eisenbahnverwaltung die grösste Sparsamkeit in allen Zweigen des Dienstes eindringlichst zur Pflicht gemacht worden. Es wird ausgeführt, dass vornehmlich Vereinfachungen des inneren Dienstes, des Schreib- und Rechnungswesens zwecks Ersparung an Personal angeordnet worden sind. Eine vorläufige Zusammenstellung weist nach, dass zu Ende des Jahres 1901 sich im ganzen 960 Arbeitskräfte weniger im sächsischen Staatseisenbahndienste befanden, als zu Ende des Jahres 1900, und auf Bezüge der nicht angestellten Bediensteten, Aspiranten, Diätisten sind im Jahre 1901 bereits 106 240 ℳ, auf Wochen-, Tage- usw. Löhne für Arbeiter 442 799 ℳ weniger verausgabt worden als im Jahre 1900. Weiter hat das Finanzministerium eine entsprechende Ermässigung der Verlustentschädigung für Kassenführer in Aussicht genommen. Gegen die Vornahme nicht nothwendiger Dienstreisen sind die strengsten Maassnahmen getroffen worden. Ferner habe das Finanzministerium auf angemessene Einschränkung der Personenzüge hingewirkt. Durch die Zugauflassungen, wie sie im Laufe dieses Winters stattgefunden haben, ist, auf das Jahr berechnet, eine Ersparniss von fast 400 000 ℳ erzielt worden. Hierin, soweit es die Verkehrsbedürfnisse irgend gestatten, noch weiter zu gehen, werde das Bestreben der Verwaltung sein müssen.

— **Ueber den Wegfall der Rückfahrkarten bei den sächsischen Staatsbahnen** äussert sich das in obiger Nachricht angeführte Schreiben des sächsischen Finanzministeriums nach der angeführten Quelle dahin, dass nach Aussage einzelner Beamter die Mindereinnahmen des Personenverkehres zum Theil mit durch Unterschleife verursacht würden, die durch die Rückfahrkarten möglich seien. Die genaue Kontrole der Rückfahrkarten sei zumeist an den Bahnsteigen unmöglich. Es wurde weiterhin angeregt, dass man doch auf Abschaffung der Rückfahrkarten zukommen und billigere einfache Fahrkarten einführen möchte, die im Preise so gestellt werden, dass keine Mindereinnahmen entstehen. Die Regierung erklärte, dass der Wegfall der Rückfahrkarten ihr nur erwünscht sein würde und sie daher diese Anregung begrüsse. Natürlich dürfe ein Ausfall für die Einnahmen der Bahnen durch eine solche Maassregel nicht eintreten. Es seien auch bereits Erörterungen in dieser Richtung eingeleitet, aber noch nicht zum Abschluss gelangt. Was die erwähnten Unterschleife anbelange, so seien seitens der Verwaltung bereits Gegenmaassregeln durch Anstellung einer grösseren Anzahl von Kontrolbeamten und durch Einführung von Datumzangen für die Bahnsteigschaffner getroffen worden

— **Die Einführung des Personenverkehres in IV. Klasse auf den sächsischen Staatsbahnen auch an Sonn- und Festtagen** hat der Verband sächsischer Gewerbe- und Handwerkervereine, wie bereits in der vorigen Landtagsperiode, auch diesmal ohne Erfolg nachgesucht. Die sächsische Staatsregierung bemerkte, wie wir der „Dresd. Ztg.“ entnehmen, in der Deputation dazu, dass die IV. Wagenklasse seiner Zeit in erster Linie für den

regelmässigen, werktäglichen Markt- und Arbeiterverkehr eingeführt worden sei und dieser Verkehr seiner grossen Gleichmässigkeit wegen eine angemessene Ausnutzung des Wagenmaterials gewährleiste und somit noch am ehesten die Tarifermässigung (der Tarif IV. Klasse beträgt 2 ₰ für das Kilometer gegen 4 ₰ in der III. Klasse) rechtfertige. Wollte man die IV. Wagenklasse auch an Sonn- und Festtagen zulassen, so würde der unregelmässige und stossweise auftretende Verkehr der Feiertage zum weitaus grössten Theile und zwar voraussichtlich unter einer wesentlich für diese Tage keineswegs erwünschten Vermehrung in die — jetzt bekanntlich auch mit Sitzplätzen ausgestattete — IV. Klasse übergeleitet werden, womit einerseits für die Verwaltung namhafte Ausfälle, andererseits aber erhebliche Betriebserschwernisse und nennenswerthe Mehrkosten verursacht werden würden. Wenn aber gegenwärtig, wie aus dem Gesammtberichte der Deputation hervorgeht, die Ueberschüsse des Eisenbahnbetriebes nicht mehr hinreichen, um neben der Deckung der Betriebskosten das Anlagekapital nach dem landesüblichen Satze zu verzinsen, so erscheine es nicht angängig, die Personaltarifsätze noch weiter zu ermässigen, und dies um so weniger, als die Ermässigung, wie es hier der Fall sein würde, ausschliesslich dem Vergnügungsverkehr der Sonn- und Festtage zu Gute käme. Die Finanzdeputation hat diesen Ausführungen der Staatsregierung beigepflichtet. Die Ansicht der Bittsteller, dass die erwähnte Vergünstigung besonders dem kleinen Geschäftsverkehr dienen würde, wird nicht als zutreffend anerkannt und darauf hingewiesen, dass es den Geschäftsleuten an kleinen Orten gewiss nicht erwünscht sein würde, wenn ihnen durch die erbetene Tarifermässigung ihre Kunden entzogen und den grösseren Städten zugeführt werden sollen. An und für sich erschien es der Deputation überhaupt zweifelhaft, ob angesichts der reichsgesetzlichen Beschränkung des Geschäftsverkehres an Sonn- und Feiertagen es dem kleinen Mann durch die erbetene Maassregel überhaupt ermöglicht würde, seine Einkaufsbedürfnisse in den Städten und grösseren Ortschaften allein zu decken; ebenso setzt die Deputation Zweifel der Behauptung entgegen, dass der kleine Mann jetzt oft gehalten sei, seine Bedarfsgegenstände vom Hausierer zu beziehen. Wenn schliesslich die Petition die Thatsache hervorhebt, dass man im Königreich Preussen die getadelte Beschränkung nicht kennt, so verweist die Deputation dem gegenüber darauf, dass in Süddeutschland die IV. Wagenklasse überhaupt nicht bestehe.

— Begnadigung. Lokomotivführer B a u e r aus Strassburg, der wegen des Ludwigshafener Eisenbahnunglücks zu 3 Monaten Gefängniss verurtheilt war, ist nach der „Strassb. Post" vom Prinzregenten von Bayern zu dreiwöchiger Festungshaft begnadigt worden. Bauer hat bei dem Unglück ein Bein verloren.

— Geheimer **Baurath Peters**, bis zum 1. April d. J. Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, ist, wie bereits in Nr. 28 S. 459 d. Ztg. gemeldet wurde, in den Ruhestand getreten. Aus diesem Anlass widmet die „D. Bauztg." seinem Wirken Worte hoher Anerkennung. Nach einer kurzen Beschreibung seiner amtlichen Laufbahn heisst es dort weiter:

„Als zu Anfang des Jahres 1890 die Umgestaltung der Dresdener Bahnhöfe beschlossen wurde, erhielt er im Auftrage der Generaldirektion die oberste technische Leitung dieser umfangreichen Bauten. Mit einem Kostenaufwande von etwa 70 000 000 ℳ entstanden in einem Zeitraume von 10 Jahren unter der zielbewussten, thatkräftigen und energischen Bauoberleitung des Herrn Peters nacheinander der Personenhauptbahnhof, das Generaldirektions- und Verwaltungsgebäude sowie der Abstellbahnhof in Dresden-Altstadt, der Rangirbahnhof, der Werkstättenbahnhof, das Elektrizitätswerk, der Verkehrs- und Winterhafen und die Haltestelle Wettinerstrasse in Dresden-Friedrichstadt. Daran schlossen sich der Umbau der Verbindungsbahn sowie die Ausführung der neuen viergleisigen Elbbrücke und schliesslich die neuen Personen- und Güterbahnhofsanlagen in Dresden-Neustadt. Unterstützt durch tüchtige Fachgenossen, förderte Peters in den Dresdener Bahnhofsbauten ein Werk, welches einen der grössten Triumphe technischen Könnens weit über Sachsens Grenzen hinaus darstellt. Die grossen Verdienste des Genannten fanden die allerhöchste Anerkennung in der Verleihung des Titels und Ranges als Geheimer Baurath und verschiedener hoher Ordensauszeichnungen. Wir wünschen im Verein mit den zahlreichen Fachgenossen, welche unter und mit Herrn Geheimen Baurath Peters thätig gewesen sind, dass ihm noch ein recht langer und froher Lebensabend vergönnt sei."

— **Geheimerath Wilhelm Grapow** †. Am 6. d. Mts. ist, wie in Nr. 37 d. Ztg. mitgetheilt, zu Berlin der Geheime Regierungsrath Wilhelm Grapow gestorben. Er war im Jahre 1828 zu Gross-Wartenberg in Schlesien geboren, besuchte das Gymnasium zu Oels und wandte sich dem Studium des Baufaches zu. Nachdem er den damaligen Bestimmungen gemäss zunächst die Befähigung zum Feldmesser erlangt und als solcher einige Zeit praktisch gearbeitet hatte, bezog er Ende der 40er Jahre die Bauakademie zu Berlin. Seine Neigungen und seine Fähigkeiten veranlassten ihn, sich in erster Reihe dem Hochbaufach zu widmen, und so wurde er nach bestandener Bauführerprüfung bei der damaligen oberschlesischen Eisenbahngesellschaft in Breslau zunächst mit Hochbauten beschäftigt. Hier waren die Entwürfe für das Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofes in Breslau — damals einer der grössten des Festlandes — im wesentlichen sein Werk; auch wurde ihm die Leitung dieses Baues selbst übertragen, über den er s. Zt. in einer Fachzeitung berichtet hat. Nach Beendigung dieser Arbeiten Ende der 50er Jahre wandte sich G. dem Bauingeniörfach zu und wurde, nachdem er die entsprechenden Prüfungen bestanden hatte, als Baumeister bezw. Eisenbahnbauinspektor im Staatseisenbahndienst beschäftigt. Er war zunächst in seiner Heimathprovinz Schlesien bezw. in Breslau bei den Neubauten der oberschlesischen Eisenbahn thätig, bis er im Jahre 1867 als Oberbetriebsinspektor an die königliche Eisenbahndirektion in Hannover berufen wurde. 1869 wurde er Mitglied dieser und 1872 Mitglied der Direktion der oberschlesischen Eisenbahngesellschaft. Nach dreijähriger Thätigkeit in der letzten Stellung verliess er (1875) den Staatsdienst, um zunächst den Bau und dann den Betrieb und die Verwaltung der Oels - Gnesener Eisenbahn als deren erster Direktor zu leiten. Nach Verstaatlichung dieses Unternehmens im Jahre 1884 trat G. in den Staatsdienst zurück und wurde zunächst Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Köln. Von hier wurde er 1887 in gleicher Eigenschaft an die Direktion zu Berlin versetzt, bei der er bis zu seinem am 1. Oktober 1894 erfolgten Eintritt in den Ruhestand thätig war. Er blieb auch nachher in Berlin wohnen und nahm mit stetem Interesse an dem Vereinsleben des Vereins für Eisenbahnkunde und des Architektenvereins Theil. Bis kurz vor seinem Tode, der durch eine Blutvergiftung herbeigeführt wurde, erfreute er sich grosser geistiger und körperlicher Frische. G. hinterlässt eine Wittwe und zwei erwachsene Töchter. Zahlreiche Freunde und Kollegen betrauern mit ihnen den schmerzlichen Verlust, wie sich dies auch in der grossen Theilnahme an der Beerdigungsfeier kundgab.

— Personalnachrichten. Im Bereich der p r e u s s i s c h - h e s s i s c h e n Staatsbahnverwaltung sind folgende Personalveränderungen eingetreten:

E s i s t v e r l i e h e n: den R e g i e r u n g s - und B a u r ä t h e n W i t t f e l d die Stelle eines ständigen technischen Hilfsarbeiters in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, L ö b b e c k e in Elberfeld, S t r a s b u r g in Essen a. R., K a y s e r in Königsberg i. Pr. und K r a u s e in Essen a. R. je die Stelle eines Mitgliedes der an den genannten Orten befindlichen Eisenbahndirektionen, und zwar letzterem unter Belassung in den Geschäften des Vorstandes des Abnahmeamtes in Essen a. R., dem grossherzoglich hessischen E i s e n b a h n d i r e k t o r W e i s s in Mainz die Stelle eines Mitgliedes der preussischen und hessischen Eisenbahndirektion daselbst, den E i s e n b a h n d i r e k t o r e n F i n k in Hannover, Z w e z in Berlin, M e y l in Erfurt, H a t t e m e r in Stettin sowie den R e g i e r u n g s a s s e s s o r e n S c h m a u c h in Frankfurt a/M. und Dr. S c h n e i d e r in Elberfeld je die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektionen an den genannten Orten, letzterem unter Belassung in der Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ferner dem E i s e n b a h n - B a u - und B e t r i e b s - i n s p e k t o r B a r s c h d o r f f in Stargard i. Pom. die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst, den E i s e n b a h n - B a u i n s p e k t o r e n E p s t e i n in Breslau die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte (O/S) 1 in Breslau, F r i t z in Braunschweig die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst, dem grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor K i l i a n in Mainz die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst und dem Dr. phil. D e h n s t in Berlin eine der für Bauinspektoren vorgesehenen Stellen bei der Eisenbahndirektion in Berlin.

V e r s e t z t s i n d: der G e h e i m e B a u r a t h B i n d e m a n n, bisher in Breslau, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, die R e g i e r u n g s - und B a u r ä t h e S i e g e l, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Erfurt, F a l k e, bisher in Erfurt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin, H e l l m a n n, bisher in Köln, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Breslau, J a h n k e, bisher in Stettin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, B e r g e m a n n, bisher in Eberswalde, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, W e r r e n, bisher in Danzig, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Halle a/S., B a e s e l e r, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Erfurt, B a c k s, bisher in Görlitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Breslau, K i e s g e n, bisher in Göttingen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel, S t i m m, bisher in Frankfurt a/O., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Danzig, S t r u c k, bisher in Berlin, als Mitglied

an die Eisenbahndirektion in Danzig, Scheibner, bisher in Cüstrin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Bromberg, Roth, bisher in Crefeld, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Mertens, bisher in Breslau, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, Barzen, bisher in Wiesbaden, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., Kaufmann, bisher in Hamburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Altona, Voss, bisher in Gleiwitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Bromberg, Geber, bisher in Duisburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen a. R., Büttner, bisher in Halberstadt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Steinmann, bisher in Paderborn, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Münster i. W., Kiel, bisher in Köln, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, Weise, bisher in Osnabrück, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Schneidemühl, Schmalz, bisher in Beuthen O/S., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Görlitz, Goleniewicz, bisher in Wesel, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Osnabrück, Freudenfeldt, bisher in Schneidemühl, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Cüstrin, Holtmann, bisher in Aachen, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Köln, Meinhardt, bisher in Harburg, nach Eberswalde als Vorstand der dorthin verlegten Maschineninspektion Stettin 1, Gutzeit, bisher in Stettin, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Eberswalde, die Eisenbahndirektoren Schubert, bisher in Sorau, als Vorstand der Betriebsinspektion 8 nach Berlin, und Wirtz, bisher in Bromberg, an die Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren v. Milewski, bisher in Eschwege, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Wesel, Lund, bisher in Harburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Göttingen, Schilling, bisher in Oppeln, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Neustettin, Estkowski, bisher in Neustettin, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Sorau, Schrader, bisher in Allenstein, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Harburg, Gutbier, bisher in Essen a. R., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Duisburg, Kressin, bisher in Ratibor, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Gleiwitz, Biedermann, bisher in Glogau, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Breslau, Meyer, bisher in Sulingen, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Allenstein, Falkenstein, bisher in Elze, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Glogau, Herr, bisher im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Halberstadt, Hansen, bisher in Hagen, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Aachen, Heller, bisher in Kattowitz, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Beuthen O/S., Krauss, bisher in Bromberg, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Oppeln, Laspe, bisher in Harburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Crefeld, Schneider, bisher in Münster i. W., als Vorstand der Betriebsinspektion nach Eschwege, Rhode, bisher in Hannover, als Vorstand der Betriebsinspektion 4 nach Essen a. R., Prött, bisher in Xanten, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Paderborn, Stromeyer, bisher im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Wiesbaden, Leipziger, bisher in Breslau, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Ratibor, Genz, bisher in Danzig, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Frankfurt a/O., Hammer, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 1 nach Königsberg i. Pr., Loeffel, bisher in Harburg, zur Eisenbahndirektion in Hannover, Marx, bisher in Königsberg i. Pr., als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Angerburg, Krzyzankiewicz, bisher in Harsefeld, zum Bau der Bahnstrecke Celle Schwarmstedt nach Winsen a. Aller, Schwemann, bisher in Soltau, zur Eisenbahndirektion in Hannover, die Eisenbahnbauinspektoren Kahler, bisher in Kattowitz, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Elberfeld, und Staudt, bisher in Altona, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Hamburg (beide unter Beilegung der Amtsbezeichnung als Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor), die Eisenbahnbauinspektoren Liesegang, bisher in Weissenfels, als Vorstand der Maschineninspektion nach Köln, Hartwig, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Maschineninspektion 1 (bisher 2) nach Stettin, Gadow, bisher in Danzig, nach Meiningen als Vorstand der am 1. April d. J. dort neu errichteten Werkstätteninspektion, Römer, bisher in Essen a. R., nach Paderborn als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Berthold, bisher in Giessen, nach Halle a. S. als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Illner, bisher in Breslau, als Vorstand der Maschineninspektion nach Weissenfels, v. Lemmers-Danforth, bisher in Essen a. R., als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Speldorf, Tooren, bisher in Köln, in den Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R. für Abnahmezwecke nach Aachen, Kette, bisher in Saarbrücken, als Vorstand der Maschineninspektion nach Wittenberge, Lehners, bisher in Königsberg i. Pr., als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Harburg, Schmidt, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Maschineninspektion nach Giessen, sowie der Eisenbahn-Telegrapheninspektor Maring, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion in Köln.

Es ist übertragen: den Regierungs- und Bauräthen Evmann in Allenstein die Leitung der Betriebsinspektion 1 daselbst, und Krüger in Stettin die Leitung der Maschineninspektion 2 (seither 3) daselbst, den Eisenbahnbauinspektoren Haubitz in Harburg die Leitung der Maschineninspektion daselbst, Kühne in Breslau die Leitung der Werkstätteninspektion 2 daselbst, Wolfen in Wittenberge die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Halfmann in Saarbrücken die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Es sind überwiesen: die Eisenbahn-Telegrapheninspektoren Tormin in Münster i. W. und Schröder in Posen an die Eisenbahndirektionen daselbst.

Ernannt sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungsbaumeister Schwantes (in das kaiserliche Patentamt beurlaubt), Willigerod in Elberfeld, Lütke in Schreiberhau, Fulda in Lage, Ratkowski in Neuwied, Stoll in Hagen, Weiler in Köln, Hartwig in Lauenburg i. Pom. (früher in Stettin), Fischer in Münster i. W., Jung in Berlin und Röhmer in Kreuznach; desgl. zu Eisenbahnbauinspektoren die Regierungsbaumeister Grund in Berlin, Kleimenhagen in Breslau und Staehler in Posen; ferner der grossherzoglich hessische Regierungsbaumeister Horn in Mainz zum grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden mit Wirkung vom 16. d. Mts. a) berufen: die Obermaschineninspektoren Wilhelm Mülling in Nürnberg als Direktionsrath zur Eisenbahndirektion Augsburg und Michael Schremmer in Regensburg zur Centralwerkstätte München, dann die Direktionsassessoren Joseph Mader in München zur Centralwerkstätte Nürnberg, Alfred Mutzenhard von der Generaldirektion zur Eisenbahnbetriebsdirektion München, Georg Wopfner und der Eisenbahnassessor Wilhelm Hensolt, beide von letzterer, zur Generaldirektion; b) befördert: der Direktionsassessor Andreas Bartschmid bei der Centralmagazinverwaltung München zum Obermaschineninspektor bei der Centralwerkstätte dortselbst.

Oesterreich.

— Staatseisenbahnrath. Die diesjährige Frühjahrssitzung des Staatseisenbahnrathes ist für den 4. und 6. Juni d. J. ausgeschrieben. Am 4. Juni werden sich die drei ständigen Ausschüsse versammeln, um die Gegenstände der Tagesordnung, die Mittheilungen der Staatseisenbahnverwaltung sowie die etwaigen Anträge von Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes der Vorberathung zu unterziehen. Am 6. Juni wird die Vollsitzung stattfinden. Von den zu gewärtigenden Mittheilungen der Regierung darf man jenen mit besonderem Interesse entgegensehen, welche sich auf den Antrag über die anzustellende Berechnung jener Ausfälle beziehen, die sich ergeben würden, wenn bei Verstaatlichung der Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft die derzeitigen Staatseisenbahntarife auf den Linien dieser Bahnen zur Anwendung kämen.

— Lokalbahnprojekt Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. In betheiligten Kreisen wird die Ausführung der Lokalbahn von Lambach nach Vorchdorf mit einer Abzweigung nach Eggenberg schon seit langem angestrebt. Es sind Beiträge zugesichert und das Land hat dem Unternehmen gleichfalls einen Beitrag bewilligt. Eine Schwierigkeit ergibt sich aus dem Umstande, dass die geplante Lokalbahn mit Vollspur hergestellt werden soll, während die Staatsbahnlinie Lambach-Gmunden, an welche die erstere anschliessen wird, schmalspurig ist.

— Lokalbahnprojekt Bludenz-Schruns. Von den Bewohnern des Montafon wird der geplanten Eisenbahnverbindung von Bludenz nach Schruns durch das Montafonerthal ein werkthätiges Interesse entgegengebracht. Dank der Bereitwilligkeit der Betheiligten ist es gelungen, den grösseren Theil des Baukapitals durch Zeichnungen aufzubringen. Das Land hat einen Beitrag von 60 000 Kr. zugesichert und ein gleicher Betrag ist dem Unternehmen vom Staate im Sinne des Lokalbahngesetzes in Aussicht gestellt worden. Unentschieden ist noch, ob die vollspurig herzustellende etwa 12 km lange Lokalbahn mit Dampfkraft oder elektrisch betrieben werden wird.

— Der Rechnungsabschluss der Südbahn. Die Hauptergebnisse des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1901 stellen sich im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

		1901	gegen 1900
		Kronen	
Erträgnisse:			
Betriebs-Roheinnahmen		105 721 405	— 1 025 372
ab:	Kronen		
Betriebsausgaben	54 336 914		+ 3 538 094
Besondere Ausgaben (Gebühren, Realsteuern, Wohlfahrts-Auslagen usw.)	4 281 875		+ 347 140
Kote- und Stempelgebühren für die Aktien, 3, 4- und 5prozentigen Obligationen	1 841 006		+ 131 076
Oesterreichische Erwerbsteuer sammt Zuschlägen	7 413 769		— 1 138 981
Ungarische Gesellschaftssteuer sammt Zuschlägen	827 834		— 14 190
		68 701 398	
hierzu:		37 020 007	— 3 888 510
Gewinn aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen (einschliesslich der Rente für den verkauften 1/6-Antheil an der Wiener Verbindungsbahn)		321 745	— 52 131
Erträgniss der Hotelanlagen und des Grazer Walzwerkes		912 866	— 12 971
Summe der Erträgnisse		38 254 618	— 3 953 612
Lasten:			
Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Anlehen und Tilgung der Aktien (einschliesslich Wechselkursverluste)		70 341 435	+ 1 506 214
ab:	Kronen		
Mindererforderniss für die Aktientilgung infolge freihändigen Rückkaufes	535 335		+ 135 321
Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5prozentigen Anlehens	1 524 095		unverändert
Annuität der ungarischen Regierung	571 429		„
Annuität der italienischen Regierung	28 158 163	30 789 022	„
		39 552 413	+ 1 370 893
Saldo der Zinsen und verschiedenen Abrechnungen		2 068 349	+ 1 965 264
Summe der Lasten		41 620 762	+ 3 336 157
Fehlbetrag		3 366 144	— 7 289 769

Die Rechnung schliesst sonach mit einem Fehlbetrag von 3 366 144 Kr. und nach Heranziehung des Vortrages mit einem solchen von 3 351 920 Kr., während das Vorjahr einen Betriebsüberschuss von 3 923 625 Kr. und einen verfügbaren Reingewinn von 2 108 176 Kr. ergab. Da das Erforderniss für den Prioritätendienst aus den Betriebsergebnissen nicht bestritten werden kann, muss für die Deckung des Fehlbetrages vorgesorgt werden. Der Generalversammlung, welche am 28. d. Mts. stattfindet, werden jedenfalls bereits die nöthigen Anträge unterbreitet werden. Angesichts des mitgetheilten Rechnungsergebnisses ist es selbstverständlich, dass die Aktionäre keine Dividende erhalten. Im Vorjahre ist eine solche von 3 Fr. vertheilt worden.

Im einzelnen zeigt der Rechnungsabschluss die folgenden Ziffern: Die Betriebs-Roheinnahmen stellten sich auf 105 700 000 Kronen und sind um 1 000 000 Kr. geringer. Der Personenverkehr hat eine Mehreinnahme von 453 138 Kr., der Frachtenverkehr eine Mindereinnahme von 1 501 249 Kr. geliefert. Beim Güterverkehr haben zwei Ursachen auf den Erfolg ungünstig eingewirkt: erstens die wirthschaftlichen Verhältnisse, die sich bei der Südbahn namentlich in einer Abnahme der Kohlensendungen äusserten, zweitens Betriebsstörungen auf der tiroler Strecke infolge des Etschdammbruches. Am 14. und 15. Juni 1901 brach der Etschdamm bei Auer an drei Stellen, und der Verkehr war damals 14 Tage unterbrochen. Der Verkehr wurde zu jener Zeit zum Theile über den Gotthard abgewickelt. Die ziffermässige Einwirkung dieses Ereignisses auf die Betriebseinnahmen kann mit etwa 1 000 000 Kr. veranschlagt werden, so dass der durch die ungünstigere wirthschaftliche Lage hervorgerufene Rückgang der Frachteneinnahmen eigentlich nur mit 500 000 Kr. zu beziffern wäre. Von der Summe von 105 700 000 Kr. stellen etwa 103 000 000 Kr. reine Transporteinnahmen dar, der Rest entfällt auf verschiedene Einnahmen. Der Antheil des österreichischen und ungarischen Netzes an den Betriebseinnahmen hat sich seit dem Vorjahre nicht wesentlich verschoben. Die reinen Betriebsausgaben beliefen sich auf rd. 54 300 000 Kr. und sind um rd. 3 500 000 Kr. höher, während die Betriebseinnahmen um rd. 1 000 000 Kr. geringer sind. Die Erhöhung der Ausgaben ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Am stärksten fallen die Kosten für Vermehrung des Personals in Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Dienst- und Ruhezeiten und die Erhöhung der Bezüge ins Gewicht. Eine Vermehrung der Bediensteten erfolgte auch wegen der Vermehrung der Blockeinrichtungen und der Aufstellung von Zugmeldeposten. Die Südbahn hat im Jahre 1901 an Gehältern und Löhnen 34 552 086 Kr. verausgabt, um 2 122 488 Kr. mehr als im Vorjahre. Eine Erhöhung zeigen ferner die Ausgaben für die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel. Ausser den Personalauslagen war auch das Erforderniss für Materialien, insbesondere Kohle, ein bedeutenderes. Die Steigerung der Ausgaben infolge der Vertheuerung des Materials kann auf 800 000 Kr. geschätzt werden. Die besonderen Ausgaben (Gebühren, Realsteuern und Wohlfahrtsausgaben) umfassten 4 200 000 Kr. und sind um 300 000 Kr. gestiegen. Hier fallen insbesondere die Kosten der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung ins Gewicht, die infolge der gestiegenen Lohnsummen gewachsen sind. Die Südbahn verausgabte für diese Zwecke im Jahre 1901 einen Betrag von 1 364 807 Kr., um 229 772 Kr. mehr als für das Jahr 1900. Auch die Ausgaben für den Pensionsfonds stellten sich höher. Die Kote- und Stempelgebühren belaufen sich auf 1 800 000 Kr. und sind um 130 000 Kr. gewachsen. Es erklärt sich dies durch die im Jahre 1901 erfolgte Begebung von Prioritäten. Unter den Ausgaben bildet ausser den eigentlichen Betriebserfordernissen die Steuerleistung der Südbahn die grösste Post. Die Südbahn hat im Jahre 1901 an Erwerbsteuern sammt Zuschlägen auf dem österreichischen Netze 7 413 769 Kr., auf dem ungarischen Netze 827 834 Kr., zusammen also 8 241 603 Kr. entrichtet. Auf jede Aktie entfällt ein Steuerbetrag von 11 Kr. Die österreichische Erwerbsteuer sammt Zuschlägen zeigt eine Verringerung von 1 100 000 Kr. Diese Ziffer stellt die Steuerrückerstattung infolge der bekannten Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes dar. Ohne diese Rückvergütungen hätte die österreichische Erwerbsteuer sammt Zuschlägen etwa 8 500 000 Kr. betragen, das ist ungefähr die gleiche Summe wie im Vorjahre. Die Steuerzuschläge der Länder und Gemeinden sind in einer dauernden Erhöhung begriffen. In Tirol betragen die Steuerzuschläge in einzelnen Gemeinden nicht weniger als 400 %. Die gesammten Ausgaben für den Betrieb umfassen 68 700 000 Kr. und sind, wenn die verringerte Steuerleistung von 1 100 000 Kr. in Betracht gezogen wird, um 2 900 000 Kr. höher. Die Lokal- und Pachtbahnen haben ein Reinerträgniss von 321 000 Kr. abgeworfen. Dasselbe ist um 52 000 Kr. geringer, da diese Bahnen geringere Frachteinnahmen aufzuweisen haben. Das Erträgniss der Hotelanlagen und des Grazer Walzwerkes beläuft sich auf 900 000 Kr. und ist um 12 000 Kr. geringer. Die Hotelanlagen haben ein günstigeres, das Grazer Walzwerk ein kleineres Erträgniss geliefert. Die gesammten Erträgnisse nach Abzug der Auslagen stellen sich auf 38 200 000 Kr. und sind um 3 900 000 Kr. geringer.

Unter den Lasten ist das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Anlehen und die Tilgung der Aktien, welches 70 000 000 Kr. umfasste, um 1 500 000 Kr. gestiegen. Es erklärt sich dies durch die im Jahre 1901 fortgesetzte Begebung der vierprozentigen Anleihe (Serie W) und aus der Thatsache, dass von den zur Begebung bestimmten 50 000 000 Fr. vierprozentiger Prioritäten im Jahre 1900 nur 18 000 000 Fr. begeben wurden und daher das Konto des Jahres 1900 nur theilweise belasteten. Von dem Erforderniss für die Anlehen und die Aktientilgung kommen mehrere Posten in Abzug: in erster Linie das Mindererforderniss für die Aktientilgung infolge freihändigen Rückkaufes. Da der Rückkauf der Aktien zu billigeren Kursen erfolgte, ist das Mindererforderniss gewachsen, und zwar um 100 000 Kr. Der Saldo der Zinsen und verschiedenen Abrechnungen beläuft sich auf 2 000 000 Kr. und ist um 1 900 000 Kr. gestiegen. Diese bedeutende Steigerung ist darauf zurückzuführen, dass die Verwerthung des Restes der vierprozentigen Anleihe (Serie W) im Jahre 1901 nicht möglich war. Die Gesellschaft musste daher schwebende Schulden aufnehmen. Diese haben ein um 1 900 000 Kr. höheres Zinsenerforderniss beansprucht. Die Summe der Lasten stellt sich auf 41 600 000 Kr. und ist um 3 300 000 Kr. höher.

Für Investitionen wurden im Jahre 1901: 18 000 000 Kr. verausgabt. Für das Jahr 1902 dürften mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Südbahn die Investitionen auf das Maass des nothwendigsten beschränkt werden.

— Das Kleinbahnwesen in Oesterreich. Vor kurzem erfolgte die Bildung einer österreichischen Kleinbahngesellschaft

mit einem Kapitale von 1 200 000 Kr. Sie übernimmt zunächst die von der Firma Siemens & Halske erbauten und bereits im Betriebe stehenden Strassenbahnlinien in Laibach und ist berechtigt, in Oesterreich andere Kleinbahnen zu bauen, zu erwerben, zu pachten und zu betreiben sowie mit einzuholender behördlicher Genehmigung das Kapital entsprechend zu erhöhen.

— **Der Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.** Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, hat die Staatseisenbahnverwaltung jetzt auch einen Serpolletwagen bestellt. Ein gleicher Wagen ist für die Lokalbahn Böhmisch-Leipa - Steinschönau, deren Betrieb die böhmische Nordbahn führen wird, bestellt worden. Ueberdies wird das niederösterreichische Landeseisenbahnamt einen Dampfwagen für den Personenverkehr in Auftrag geben.

Ungarn.

— **Konzessionsverhandlung der Békéscsaba-Békésvésztöer Vizinalbahn.** Ueber diese am 30. April d. J. unter Theilnahme der Vertreter der betheiligten Behörden und der Konzessionswerberin, der Alfölder ersten Wirthschaftsbahnen Aktiengesellschaft, stattgehabte Verhandlung schreibt „Vasuti és közlekedési Közlöny“ (Eisenbahn- und Verkehrszeitung):

Das Projekt verdient deshalb besonders hervorgehoben zu werden, weil die um die Konzession werbende Gesellschaft die neue Eisenbahn nicht auf Grund der Bestimmungen über den Bau und die Betriebsführung von Vizinalbahnen (Gesetzartikel XXXI vom Jahre 1880 und IV vom Jahre 1888) und mit Inanspruchnahme der in diesen gewährten Begünstigungen auszubauen wünscht, sondern weitergehende Begünstigungen verlangt, als sie nach den erwähnten Gesetzen zulässig sind. Sie stützt diesen Anspruch darauf, dass auf der neuen Eisenbahn im Interesse der möglichst billigen Betriebsführung, etwa dem im Auslande, insbesondere in Deutschland sehr verbreiteten System der Kleinbahnen entsprechend, der billigste, mit Motorwagen zu versehende, trambahnartige Verkehr eingeführt werden soll, da die Bahn den Mangel an Landstrassen ersetzen soll. Die Gesellschaft bittet, dass man sie von der Verpflichtung des Beitrittes zum Berner Uebereinkommen befreie, ferner, dass die Bestimmungen der Gesetzeskraft besitzenden Betriebsordnung und der Betriebsvorschriften nicht auf die neue Eisenbahn ausgedehnt werden und schliesslich, dass sie von der Transportsteuer für die ganze Dauer der Konzession (90 Jahre) und von der Stempel- und Gebührenpflicht, sowohl für den Bau, als auch für die ersten 45 Jahre des Betriebes, befreit werde. Die Gewährung dieser Begünstigungen bedeutet die Einführung eines neuen Systems: des Systems der Kleinbahnen in Ungarn, welches sodann voraussichtlich immer mehr zur Geltung kommen dürfte, da es sich ja nicht um einen Versuch, sondern um die Einführung eines in Deutschland bereits wohlerprobten Systems handelt. Der Hauptvortheil der Kleinbahnen besteht bekanntlich darin, dass wegen der Billigkeit des Baues und der Betriebsführung auch minder bemittelte Gegenden, deren Interessentenkreis die grossen Kosten, welche auf Grund der Bestimmungen der Vizinalbahngesetze und Vorschriften bei Vizinalbahnen zu tragen sind, aufzutreiben nicht imstande wären, der Segnungen des Eisenbahnverkehres theilhaftig werden können.

Die 39 km lange neue schmalspurige Bahn geht von der Station Csaba-Közraktár (Csaba Lagerhaus) der Kovácsháza-Csabaer Linie der Alfölder ersten Wirthschaftsbahnen über die Gemeinden Békéscsaba und Vésztö bis zur Station Vésztö der Vereinigten Mátra-Körösgegender Vizinalbahn. Die Spurweite soll 75 cm, die grösste Steigung (grösstes Gefälle) 10 ‰ betragen; die Krümmungen dürfen auf offener Strecke nicht einen Halbmesser von weniger als 50 m haben. Die neue Bahn wird die Komitatsstrassen benutzen und den Körösfluss sowie die Hosszufokekanäle mittelst entsprechend zu erbauender Brücken übersetzen. Der Personen- und Frachtenverkehr soll durch Dampf- oder Benzinmotorwagen, welche auch Beiwagen zu befördern geeignet sind, besorgt werden.

Das zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn erforderliche Kapital wurde mit 745 000 Kr. veranschlagt, d. h. 19 103 Kr. auf das Bahnkilometer. Von dieser Summe sollen 183 400 Kr. zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, 18 500 Kr. für die Umgestaltung und Ergänzung der Anschlussstationen und 10 000 Kr. zur Bildung eines Investitionsfonds verwendet werden. Das Kapital von 745 000 Kr. will die Konzessionswerberin im Wege der Begebung von einheitlichen Aktien beschaffen; die Durchführung der Geldbeschaffung erscheint mit Rücksicht auf die Wohlgeneigtheit der Interessenten und deren Opferfreudigkeit bereits vollständig gesichert.

In der Frage der Konzession hat übrigens die gesetzgebende Gewalt zu entscheiden; diese Entscheidung wird sodann in der Zukunft die gesetzliche Grundlage für die Projekte von ähnlichen Kleinbahnen in Ungarn bilden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgisches Eisenbahnbudget.** Die belgische Abgeordnetenkammer hat das Eisenbahnbudget mit grosser Mehrheit — 75 gegen 16 Stimmen — fast ohne Erörterung angenommen, nachdem alle zur Generaldebatte eingeschriebenen Redner auf das Wort verzichtet hatten.

— **Ueber das schwere Eisenbahnunglück bei Moyenneville,** welches einen Zug, der etwa 260 belgische Pilger nach Lourdes bringen sollte, traf (vergl. Nr. 37 S. 606 d. Ztg.), hat der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Untersuchung an Ort und Stelle entsandte Herr J. Gros, Souschef des Kabinets des Ministers, dem „Temps“ nähere Mittheilungen gemacht, denen wir folgendes entnehmen: Der Zug entgleiste auf offener Strecke. Acht Reisende wurden augenblicklich getödtet und 25 verwundet, darunter mehrere sehr schwer. Der Zug bestand aus 13 Fahrzeugen der Orleansbahngesellschaft, mit einem Gepäckwagen vorn und einem Gepäckwagen hinten, und wurde von einer zweiachsigen Verbundmaschine gezogen. Er war in voller Geschwindigkeit und befand sich auf einer Gleiskrümmung von 1000 m Halbmesser bei absteigender Strecke von 5 ‰. Der ganze Zug, ausser der Maschine, sprang aus dem Gleise. Der 9. Wagen (das 10. Fahrzeug) hatte sich quer über das Gleis gestellt. Durch die Erschütterung riss die Verbindung vor diesem Wagen und die vier letzten Wagen stürzten vermöge ihrer Geschwindigkeit auf den 9. Wagen, der umgestürzt und fast völlig zertrümmert wurde. Acht in diesem Wagen sitzende Pilger wurden sofort getödtet und alle übrigen Insassen mehr oder weniger schwer verletzt. Ausserdem erhielten nur einige in den Wagen 7 und 8 sitzende Reisende leichte Quetschungen. Die vorangehenden Wagen liefen noch einige Meter weiter und wurden gleichfalls umgestürzt, ein zweiter Bruch der Verbindungen fand unmittelbar hinter dem auf die Maschine folgenden Gepäckwagen statt. Maschine, Tender und Gepäckwagen setzten ihren Lauf noch ungefähr 200 m weiter fort. Der Lokomotivführer, der sagt, er habe nichts gemerkt, hielt infolge der Entgleisung des Tenders an. Zugbedienstete sind nicht verletzt. Die Wagen waren stark beschädigt, das Gleis auseinandergerissen und verbogen. Mehrere Reisende des verunglückten Zuges erklärten, vor der Entgleisung ziemlich lebhafte Stösse empfunden zu haben. Jedoch sind zwei Züge kurz vor dem Unfall über die Strecke gefahren, ohne dass ihre Insassen Stösse bemerkt hätten. Die Schienen sind erst ganz kürzlich erneuert worden; die betreffenden Arbeiten waren erst Anfang April beendigt. Eine Ursache des Unfalls konnte zunächst nicht ermittelt werden.

— **Pariser Stadtbahn.** Die in Nr. 36 S. 593 d. Ztg. gebrachte Mittheilung über das Betriebsergebniss der Pariser Stadtbahn für das Jahr 1901 ist in einem Punkte richtig zu stellen. Es ist daselbst angegeben worden, dass den Aktionären eine Dividende von 3 % gezahlt worden sei, während sie in Wirklichkeit 6 % erhalten haben. Vorgetragen wurden 370 000 Fr.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Der Verwaltungsrath hat, nachdem das Rückkaufsabkommen mit dem Staat fertig, die Auflösung der Gesellschaft beschlossen; mit der Liquidation wird eine Kommission von 7 Mitgliedern beauftragt. Mit 30. Juni d. J. hören die Amtsbefugnisse des Verwaltungsraths, der Direktion und der Revisionskommission auf. Der Verwaltungsrath hat zugleich beschlossen, beim Bundesrath um Erhöhung der Pensionen nachzusuchen.

— **Das Eisenbahngesetz für den Kanton Bern.** Mit der Annahme des Subventionsgesetzes durch die Volksabstimmung ist man in Bern doch nicht ganz befriedigt. Zugleich wurde nämlich das Erbschaftssteuergesetz vom Volke abgelehnt, und der „Bund“ meint, man hätte erwarten dürfen, dass das Volk folgerichtig genug handeln und im Augenblick, wo es ungezählte Millionen für Eisenbahnbauten beschliesst, dem Staate auch die von den Behörden vorgeschlagene Vermehrung der Einnahmen bewilligen würde. Auf die Dauer werde das Berner Volk, wenn es seine Eisenbahnpolitik wirklich durchführen will, sich der Einsicht nicht verschliessen dürfen, dass dafür auch Opfer gebracht werden müssen.

— **Zugentgleisung in der Schweiz.** Auch in der Schweiz hat eine Zugentgleisung stattgefunden, die aber weniger unglücklich abgelaufen ist, als die unmittelbar vorangegangenen

in Deutschland und Frankreich. Der Nachtschnellzug Genf-München ist in der Nacht auf den 10. d. Mts. im Bezirk Gossau etwa um 1 Uhr nahe St. Gallen entgleist. Der Bahnwärter hatte um ½11 Uhr zweimal die Strecke begangen, ohne auffälliges zu bemerken. Nachher ist südlich die Böschung ins Rutschen gekommen. Der Lokomotivführer bemerkte die Gefährdung und bremste, jedoch nicht früh genug. Die Maschine hat sich nach links umgelegt und ist ruhig hingesunken. Der Heizer trug Brandwunden an den Händen davon, ausserdem sind drei Reisende leicht verletzt. Ein Abtheil III. Klasse wurde vollständig eingedrückt. Ein Hilfszug brachte die Reisenden eine Stunde nach dem Unfall nach St. Gallen.

— **London-Ostende-Karlsbad.** Für die Zeit vom 15. Mai bis 15. September d. J. wird ein direkter Dienst zwischen Ostende und Karlsbad eingerichtet werden. Zu diesem Zwecke werden dem „Ostende-Wien-Express" ein Schlafwagen und ein Gepäckwagen beigegeben, welche zwischen Nürnberg und Karlsbad in besonderen Zügen befördert werden.

Fremde Welttheile.

— **Ueber das Eisenbahnunglück bei Barberton in Südafrika,** das sich Ende März ereignete und dem so viele englische Soldaten zum Opfer fielen, liegt jetzt ein ausführlicher Bericht vor, dem der „Hamb. Korr." nachstehendes entnimmt:

„Der Zug erreichte, während er auf einer steilen Strecke dahinfuhr, schliesslich eine Geschwindigkeit von etwa 80 Meilen in der Stunde. An einer scharfen Kurve sprang die Maschine fusshoch in die Luft, überschlug sich dann vollständig und zersprang. Die Kuppelung riss, und der Rest des Zuges raste mit entsetzlicher Geschwindigkeit weiter. Ein Wagen sprang etwa 60 m unterhalb der Stelle, wo die Maschine lag, aus dem Gleise, überschlug sich mehrmals und blieb dann auf der Seite liegen. Drei andere Wagen sprangen fast gleichzeitig aus dem Gleise und bildeten 30 m davon entfernt einen Trümmerhaufen. Ein anderer Wagen rollte bis an den Rand einer Donga. Dort blieb er liegen, während ein Wagen, der gegen den Rand der Brücke geschleudert worden war, mit seiner ganzen lebenden Last von 30 Mann 40 Fuss tief auf den Boden der Donga fiel. Aus den Trümmern dieses Wagens holte man 22 Todte und 8 furchtbar Verstümmelte hervor. Zwei von den letzteren starben später. Der Personenwagen und der Wagen für die Bahnbeamten wurden auf wunderbare Weise gerettet. Die Räder sprangen aus den Gleisen. Die Geistesgegenwart des Schaffners Ross, der trotz der schrecklichen Lage mit aller Kraft die Bremse festhielt, hat wahrscheinlich diese Personen vor dem Sturz in die Donga bewahrt . . . Einer der Fahrgäste sprang ab oder wurde herausgeschleudert. Er blieb sofort todt. Der Personenwagen war total zerstört worden, aber ausser einem kleinen Kinde, das starb, wurden keine anderen Reisenden ernstlich verletzt. Aber die armen Soldaten! Seit Spionkop oder Sanna's Post hat kein Schlachtfeld in Südafrika so viele Todte und Verwundete auf so kleinem Raum gesehen. In einem Augenblick waren von 102 Mann 30 todt und 60 zum grossen Theil schwer verwundet. Die E.-Kompagnie hatte am Morgen in einer Stärke von 30 Mann das Lager verlassen, und nur zwei zerschundene Leute kehrten zurück. Von den drei Offizieren des Kommandos verunglückte keiner. Sie entkamen alle mit leichten Wunden. Von den Unteroffizieren wurden nur zwei getödtet. Der Führer, dem es noch gelang, aus den Trümmern der Lokomotive herauszukriechen, starb 5 Minuten nach dem Unglücksfall. Der Heizer war schrecklich verstümmelt und kam nicht mehr zum Bewusstsein. Die Frauen und Kinder benahmen sich musterhaft. Sie schienen zu verwirrt, um das Vorkommniss zu begreifen. Die verwundeten Soldaten und die Reisenden führten sie von dem schrecklichen Schauplatz weg in die Donga . . . Seit der Beerdigung sind noch vier Verletzte gestorben. Eine kriegsgerichtliche Untersuchung ist eingeleitet, da aber Führer und Heizer todt sind und von der Maschine nur Splitter übrig blieben, wird die Untersuchung wohl ergebnisslos verlaufen."

Allgemeines.

— **Französische Erfindungen zur Zugsicherung.** Im Pariser „Figaro" veröffentlicht Emile Gautier eine warme Empfehlung einer in der französischen Eisenbahnwelt seit einiger Zeit vielfach besprochenen Erfindung des Ostbahningeniörs Eugen Marin, welche auf der Linie von Vincennes am Eingang des Bahnhofs von Saint-Mandé in Betrieb ist. Sie soll den Lokomotivführer auch unter den ungünstigsten Umständen, Nebel, Schnee, Sturm usw., in die Unmöglichkeit versetzen, an einem Haltsignal vorbeizufahren, ohne dass seine Aufmerksamkeit selbstthätig so stark wachgerufen wird, dass er dagegen nicht gleichgültig bleiben kann. Die Einrichtung ist folgende: In der Achse des Gleises und zusammenhängend mit dem Diskus (Haltsignal) schwebt ein starker metallischer Balken, „Nadel" genannt, an einem Zapfen. Wenn das Signal geöffnet und die Strecke frei ist, liegt die Nadel parallel mit den Gleisen und wirkt in keiner Weise auf die über sie wegfahrenden Züge. Wird aber das Signal geschlossen, so nimmt sie, indem sie sich auf ihrem Zapfen bewegt, eine solche Richtung an, dass sie nothwendig in einen Hebelarm einhakt, der unter der Lokomotive hängt und die Pfeife ertönen lässt. Es genügt, dass der Hebelarm nur ½ cm auf die Nadel eindrückt; dann ertönt die Pfeife und gleichzeitig erscheint ein optisches Signal, ein rother Strahl, vor den Augen des Lokomotivführers. Andererseits schwächen die Schrägheit der gegen 7 m langen Nadel und ihre Beweglichkeit den Stoss genügend ab, um den Widerstand zu tilgen und eine zu grosse Erschütterung zu vermeiden. Durch eine sinnreiche Vorrichtung kontrolirt sich die Vorrichtung von selbst und kann vom Lokomotivführer nicht ausser Thätigkeit gesetzt werden. Die Vorrichtung soll ohne grosse Kosten bei dem bestehenden Material angebracht werden können.

Mit einem anderen neuen Sicherheitsapparat sind auf den französischen Staatsbahnen Versuche gemacht worden; auch diese Vorrichtung soll zur Vermeidung der Unfälle dienen, die die Folge der Nichtbeachtung der Signale durch die Lokomotivführer sind. Das „Journal des transp." beschreibt die Vorrichtung folgendermaassen: Aehnlich wie auf dem Verdeck eines Strassenbahnwagens der Stromabnehmer, wird am Schutzdach der Lokomotive der Stiel einer Gabel befestigt, zwischen deren Zinken ein sehr feiner Kupferdraht gelegt ist. Dieser Draht bietet der durch einen kleinen, auf der Maschine aufgestellten Akkumulator erzeugten Elektrizität einen bequemen Weg, durch welchen sie, so lange der Draht nicht gebrochen ist, laufen kann. Erst wenn der Draht gebrochen ist, muss sie den schwierigeren Weg durch die Induktionsrollen eines Läutewerkes oder besser einer elektrischen Sirene wählen. Nun ist der Draht so eingerichtet, dass er, wenn die Strecke frei ist, nirgends ein Hinderniss findet. Ist die Strecke aber gesperrt, so steht bekanntlich die Fläche der Signalscheibe senkrecht zu der Fläche des sich bewegenden Zuges, und eine eiserne an dieser Scheibe befestigte Auffangestange, welche sich mit der Scheibe um deren Achse dreht, wird nun in die Zinken der Gabel auf dem Lokomotivdach greifen, dort den Draht finden und ihn zerbrechen. Sofort wird die Sirene so lange dicht bei dem Lokomotivführer ertönen, bis dieser den zerbrochenen Draht durch einen neuen ersetzt hat, was selbst bei der Fahrt eine sehr einfache Sache ist. Natürlich kann der Lokomotivführer sich die ganze Mühe ersparen, wenn er zur rechten Zeit merkt, dass die Scheibe geschlossen ist. Er hat nämlich ein Mittel, um die Gabel nach Gutdünken niederzulassen und in die Höhe zu heben. Dieses Mittel, welches bei Tunneln, durch welche die Gabel nicht frei hindurch könnte, selbstthätig arbeitet, wird durch Elektromagneten bewerkstelligt. Jede Störung des Apparates, mit Ausnahme eines etwaigen Aufhörens des Stromes, würde sofort durch das Ertönen der Sirene kundgegeben. Doch selbst in diesem Fall wird der Lokomotivführer durch das vor seinen Augen vor sich gehende Fallen einer kleinen Scheibe benachrichtigt, welche beim Aufhören des Stromes sich von dem kleinen Elektromagneten loslöst, an dem sie aufgehängt ist.

So weit unsere Quelle. Die praktische Brauchbarkeit der Vorrichtung ist wohl sehr fraglich. Wenn der Lokomotivführer vor jedem Haltsignal willkürlich die Gabel niederlassen kann, so ist sehr zu befürchten, dass er aus Bequemlichkeit die Gabel stets niedergelassen führt und sich dadurch dieses Warnungssignals beraubt.

— **Ein Kilometer in 29 Sekunden auf dem Automobil.** Wie das „Neue Wiener Tageblatt" mittheilt, schildert M. Serpollet in einem Briefe an einen Freund die Eindrücke, die er empfand, als er während der Nizzaer Automobilrennen auf der Promenade des Anglais das Kilometer in 29⁴/₅ Sekunden (120 km stündlich) fuhr. Er schreibt: „Du hast zwar in den Blättern von meiner Rekordfahrt gelesen, doch kannst Du Dir keine richtige Vorstellung machen, wie mein Wagen auf dem Cement der Promenade des Anglais zu hüpfen begann. Die Rennbahn, die in ihrer Glätte sich bei einem Tempo von 80 km so ausgezeichnet bewährt, wird, wenn man zu 120 km fortschreitet, ein unebener, holperiger Weg. Das Fahrzeug machte thatsächlich einige kühne Sprünge. Ich fühlte auch, dass die Wagenräder nicht mehr den Boden berührten. Es war mehr ein Flug als eine Fahrt. Diese Sprünge machten mir zwar nicht bange, doch fragte ich mich, wie das wohl enden werde. Von den Tribünen, dem Publikum, von allem, was die Rennbahn einsäumte, sah ich gar nichts. Als ich die Kilometerfahrt begann und die Hilfspumpe öffnete, hatte ich das Gefühl, als ob ich eben aus der Mündung einer ungeheuren Kanone herausflöge. Ich warf einen raschen Blick auf den Mano-

meter, der einen Dampfdruck von 53 Atmosphären anzeigte, dann auf die Bahn, die zwei Kurven macht, und befand mich bereits bei der Kontrole. Ich brauchte nur noch zu bremsen. Zum Glück hat man fast 1 km Auslaufstrecke zur Verfügung, um anhalten zu können. Als ich zur Kontrole zurückkam, hatte ich nicht die leiseste Vorstellung, mit welcher Geschwindigkeit ich gefahren sein mochte. Bei meinen früheren Versuchsfahrten errieth ich die Schnelligkeit ziemlich genau nach dem Pfeifen der Luft. Ueber 95 km hinaus hört alles äussere Geräusch auf, man fühlt nur noch ein heftiges Ohrensausen. Ich möchte es mit dem Dröhnen vergleichen, das man bei geöffnetem Wagenfenster während der Fahrt durch einen Tunnel hört. Beim Kilometerrennen jedoch fuhr ich durch ganz ruhige Luft, und kein Geräusch drang an mein Ohr. Dies ist ohne Zweifel auf die windfängerartige Form meines Wagens zurückzuführen, die ich zum ersten Male bei einer so hohen Geschwindigkeit erprobte. Welche Freude für mich, als Mr. Stead, der Sieger im Turbierennen, mir entgegen lief und triumphirend ausrief: ‚Twenty-nine, Master Serpollet! Twenty-nine!‘. Ich hatte mehr gehalten als ich versprach; das erfüllte mich mit stolzer Freude. Und zwar um so mehr, als ich auf der Rennbahn zuvor keinen Versuch gemacht hatte. In der Umgebung von Paris fuhr ich das Kilometer in $35^1/_5$ Sekunden. Auf der glatten Rennbahn hoffte ich $1\frac{1}{5}$ Sekunden zu gewinnen, durch den Windfänger weitere $2\frac{1}{5}$ Sekunden, durch meine Uebersetzung von 12 : 13 mindestens 1 Sekunde. Das wären also nach meiner beiläufigen Schätzung 30 Sekunden gewesen. Mehr als genug, um den Rekord zu schlagen.“ Ob diese Rechnung aber auch in der Praxis stimmen wird? Das Fahrzeug, mit dem Serpollet seinen eigenen Rekord vom Vorjahre schlug, hat vier einfach wirkende Cylinder von 75 mm Bohrung und 90 mm Hub. Die Umdrehungszahl beträgt 1 220 auf die Minute. Der überhitzte Dampf, der zu 50 % in die Cylinder eingelassen wurde, liess am Manometer einen Druck von 53 kg erkennen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 11. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Assling und Lengenfeld in Kilometer 35,1 der Linie Tarvis-Laibach gelegene Haltestelle Birnbaum für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen) ist der Nachtrag III und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag V erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 54 wird der im November 1896 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den Nachträgen I—VI aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn); ferner ist zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“ der Nachtrag III erschienen. Das im Februar 1900 ausgegebene Verzeichniss Nr. 69 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 189 vom 30. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmungen in Art. 7 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. I 191 vom 7. Mai d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Theilnahme der französischen Eisenbahnen an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. I 196 vom 6. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorberathung von Anträgen auf Vereinfachung des Verfahrens bei Regelung von Entschädigungsansprüchen aus dem Güterverkehr — Dresden, den 6./7. März 1902 — (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. II 193 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände usw. (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. III 533 und Nr. III 534 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend (Nr. III 533) die Sammlung von Vereinskilometerzeigern, (Nr. III 534) die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 15. Mai 1902 wird die vollspurige Neubaulinie Elstra-Bischofswerda dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben. Ueber die auf der neuen Strecke verkehrenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan die nöthige Auskunft; ebenso geben alle Güterverkehrsstellen über den beschränkten Güterverkehr auf den Haltestellen Rauschwitz, Burkau und Schönbrunn bei Bischofswerda Aufschluss. Schönbrunn bei Bischofswerda wird zunächst nur für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Königl. Generaldirektion. (1296)

Am 15. Mai wird die als Hauptbahn gebaute 20,66 km lange Theilstrecke von Gau-Algesheim bis Kreuznach Bad mit den Haltestellen Ockenheim und Planig, welche auf hessischem Gebiet liegen, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtgut, lebenden Thieren, Leichen, Sprengstoffen und Privatdepeschen eröffnet. Die Annahme und Abfertigung von Fahrzeugen bleibt vorläufig ausgeschlossen.

Für die neue Strecke finden die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900 Anwendung. Die neuen Haltestellen Ockenheim und Planig werden in den Gruppentarif VI, die Gruppen-Wechseltarife mit der Gruppe VI, den Oldenburg-hessischen Gütertarif und den Staatsbahn-Thiertarif aufgenommen. Bis zum Erscheinen von Nachträgen sind der Frachtberechnung folgende Entfernungen zu Grunde zu legen.

a) Für Ockenheim diejenigen von Gau-Algesheim oder Büdesheim-Dromersheim zuzüglich 4 km;

b) für Planig die Entfernungen von Kreuznach Bad zuzüglich 6 km oder von Gensingen-Horrweiler zuzüglich 4 km.

Die Beförderungspreise für Personen und Reisegepäck werden durch besondere Preistafeln bekannt gegeben. In den vom 1. Mai ab gültigen Fahrplan ist die neue Strecke bereits aufgenommen. Weitere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, sowie die neuen Stationen nach erfolgter Eröffnung.

Mainz, den 5. Mai 1902. (1297)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Am 15. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Triptis-Marxgrün zwischen den Stationen Knau und Ziegenrück neu er-

richtete Haltepunkt Posenmühle für den Personenverkehr eröffnet werden.
Gepäckabfertigung findet auf dem Haltepunkt Posenmühle nicht statt. Reisegepäck wird nur zur Beförderung nach Posenmühle abgefertigt; dasselbe muss, da der Haltepunkt nicht besetzt ist, von den Reisenden am Zuge abgeholt werden.
Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt am Haltepunkt, aber durch einen Beauftragten der Gemeinde Posen.
An dem neuen Haltepunkt werden anhalten in der Richtung nach Marxgrün die Züge 912 und 914, in der Richtung nach Triptis die Züge 911 und 913.
Erfurt, den 10. Mai 1902. (1298)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Zum Kilometerzeiger der königl. sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern usw. im Binnenverkehre tritt an dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Elstra-Bischofswerda der Nachtrag XIII in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden. Der Nachtrag enthält im wesentlichen neue Entfernungen für die Stationen Elstra und Kamenz.
Dresden, am 10. Mai 1902. (1299)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, II. Abth.

Rechtsrheinisch-hessischer Gütertarif.
(Gruppen VI/VII.)
Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1902 wird die Station Dortmund Hafen in den Ausnahmetarif 9 für Eisenbahnschienen usw. aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Essen, den 30. April 1902. (1300)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer und Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.
Am 15. d. Mts. wird die Neubaustrecke Gau-Algesheim-Münster a. St. des Direktionsbezirks Mainz dem öffentlichen Verkehr übergeben. Gleichzeitig werden die an dieser Strecke liegenden Stationen Ockenheim und Planig in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Ferner treten infolge Eröffnung dieser Strecke vom 15. d. Mts. ab für die Stationen Büdesheim-Dromersheim, Gensingen-Horrweiler, Sprendlingen (Rheinhessen) und Welgesheim-Zotzenheim ermässigte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 9. Mai 1902. (1301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. gelangt ein Nachtrag I zum badisch-elsässischen Expressguttarif vom 1. Juli 1898 zur Einführung, der infolge Aenderung und Berichtigung der kilometrischen Entfernungen bei einigen Schnitttaxen geringfügige Erhöhungen der Frachtsätze von 1—2 ₰ pro 10 kg aufweist. Die erhöhten Frachtsätze treten mit dem 1. Juli d. J. in Kraft.
Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,15 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 3. Mai 1902. (1302)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif IV.
Am 15. Mai d. J. wird die Station Gronau Grenze des Bezirks Münster als Tarifpunkt für Umkartirungen von Bahn zu Bahn in den Gruppentarif IV aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
Münster, den 6. Mai 1902. (1303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1902 wird die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den Tarif einbezogen.
Berlin, den 10. Mai 1902. (1304)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.
Der Frachtsatz Cöln-Ehrenfeld-Leopoldsthal wird mit sofortiger Gültigkeit in 0,55 ℳ berichtigt.
Essen, den 7. Mai 1902. (1305)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Nuttlar des Direktionsbezirks Cassel wird mit Gültigkeit vom 16. Mai 1902 ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 11 (für Dachschiefer) des Gruppentarifs VI, der Staatsbahnwechseltarife der Gruppe VI mit den Gruppen I/II, III, IV, V, VII, VIII und des Oldenburg-hessischen Gütertarifs einbezogen.
Cassel, den 9. Mai 1902. (1306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab werden die Stationen Rottershausen der bayer. Staatsb. und Priestewitz der sächs. Staatsb. in den Tarif für den bayerisch-sächsischen Viehverkehr für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh bei Aufgabe in Wagenladungen einbezogen und für den Verkehr zwischen Meilrichstadt und Leipzig I (bayer. Bhf.) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) direkte Einzel- (Stück-) Frachtsätze für Grossvieh eingeführt. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 10. Mai 1902. (1307)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)
Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird der Nachtrag IV zu dem Gruppentarif VI ausgegeben. Er enthält hauptsächlich Entfernungen für die an der Neubaustrecke Gau-Algesheim-Münster a/Stein liegenden Stationen Ockenheim und Planig, sowie die infolge Eröffnung dieser Strecke bedingten Aenderungen der Entfernungen und Frachtsätze für zahlreiche ältere Verbindungen.
Die in dem Nachtrag enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Darmstadt Hauptbhf., Bensheim und Mannheim gelten auch für die Stationen Darmstadt Hauptbhf. und Bensheim der Main-Neckarbahn, sowie Mannheim der badischen Staatsbahn.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.
Frankfurt a/M., den 6. Mai 1902. (1308)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.
Am 15. Mai d. J. treten für Roheisen zwischen den Stationen Borsigwerk und Ludwigsglück des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz und Budapest-Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) der ungarischen Staatseisenbahnen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

von		nach	
Budapest und Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe)			
nach		von	
Borsigwerk	Ludwigsglück	Borsigwerk	Ludwigsglück
Frachtsätze in Pfennigen für 100 kg			
147	147	139	139

Diese Frachtsätze gelten bei Zahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss solcher mit einem Ladegewichte von weniger als 10 000 kg.
Breslau, den 7. Mai 1902. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Theil II, Heft 2.
(Einführung eines Tarifnachtrages.)
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 gelangt der Nachtrag III zum Tarif Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) vom 1. August 1898 im oben bezeichneten Verkehre zur Einführung.
Derselbe enthält:
I. Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen;
II. Einbeziehung von Stationen;
III. neuen Ausnahmetarif 6 (Bohnen) für den Verkehr mit deutschen Seehafenstationen transito seewärts;
IV. Berichtigungen.
Exemplare des Nachtrages III sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 20 Hellern oder 17 ₰ zu beziehen.
Wien, am 5. Mai 1902. (1310)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien und der Bukowina über Granica-Warschau.
(Rückerstattung von Nebengebühren.)
Die im Tarife für den Transport von Getreide etc. des oben bezeichneten Verkehres vom 18. November a. St. 1901/1. Dezember n. St. 1901 auf Seite 11 unter „6. Rückerstattung von Nebengebühren“ enthaltene Bestimmung wird dahin abgeändert, dass bei den ab 18. April a. St. 1902/1. Mai n. St. 1902 aufgegebenen Sendungen unter den gleichen Voraussetzungen nicht wie bisher 5 ℳ,

sondern 8 ℳ pro Wagen von 10 000 Kilogramm durch die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Danzig erstattet werden.

Wien, am 7. Mai 1902. (1311)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mais (Kukurutz), von Bahn- oder Schiffsstationen unterhalb Budapest herstammend, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende September d. J. in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien-Quaibhf. . . / „ Wien-Donauuferbahnhof . . .	110 ₰
„ Korneuburg . . .	102 „
„ Wien K. F. J. B. tr., / K. F. N. B. tr., / Oe. N. W. B. tr., / St. E. G. tr. . .	113 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien-Quaibhf. . . / „ Wien-Donauuferbahnhof . . .	105 ₰
„ Korneuburg . . .	97 „
„ Wien K. F. J. B. tr., / K. F. N. B. tr., / Oe. N. W. B. tr., / St. E. G. tr. . .	108 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien-Quaibhf. . . / „ Wien-Donauuferbahnhof . . .	146 ₰
„ Korneuburg . . .	138 „
„ Wien K. F. J. B. tr., / K. F. N. B. tr., / Oe. N. W. B. tr., / St. E. G. tr. . .	149 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 10. Mai 1902. (1312)

Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Getreide von Neuhaus nach Landeck.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 wird für Getreide von Neuhaus nach Landeck bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief der ermässigte Frachtsatz von 241 Hellern für 100 kg berechnet, wenn das Getreide mittelst Strassenfuhrwerken über Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle nach der Schweiz ausgeführt wird.

Die Durchführung dieser Begünstigung erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe längstens nach einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an gerechnet an die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass das Getreide von Landeck via Martinsbruck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde.

Dieser Refaktiesatz findet auch für solche Getreidesendungen Anwendung, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck zur Reexpedition gelangten.

Wien, am 6. Mai 1902. (1313)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für die Beförderung bestimmter Güter im Wechselverkehr zwischen Stationen der Bergheimer Kreisbahnen, der Euskirchener Kreisbahnen, der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl und Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen vom 1. Juni 1901.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab werden in den Ausnahmetarif 3 aufgenommen:

a) Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation wie im Spezialtarif III genannt;
b) Rohzucker jeder Art;
c) Steine wie im Spezialtarif III genannt, ausgenommen Verblendsteine.

Die unter c genannten Artikel werden im Verzeichniss der zum Ausnahmetarif 4 gehörigen Güter gleichzeitig gestrichen, weil die Sätze des Ausnahmetarifs 3 billiger sind.

Cöln, den 6. Mai 1902. (1314)

Direktion
der Cöln-Bonner Kreisbahnen.
Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Mai d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen Station Stralsund des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin einerseits und der diesseitigen Station Pyritz andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 5. Mai 1902. (1315)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass zufolge Beschlusses der am 5. Mai 1902 abgehaltenen 44. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1902 fällige Dividendenkupon Nr. 41 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft

mit 134 Kr.

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1902 fällige Kupon der Genussscheine

mit 84 Kr.

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits

vom 10. Mai 1902 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebig & Co.,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntniss, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 21. April 1902 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 177 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

66 138 218 394 1303 1547 1586 1589 2199 2570 2954 3941 3944 4323 4504 4783 4924 4953 5290 5311 6166 6364 6395 6416 6546 6663 6778 6853 7287 7528 7587 7695 7775 8273 8297 8383 8396 8434 8527 8638 8706 8880 9285 9496 9553 10003 10685 10772 10898 11414 11465 11606 11616 11733 11789 11928 11999 12055 12338 12440 12511 12950 12979 13214 13233 13366 13715 13731 14043 14548 14614 14757 15091 15324 15414 15661 15681 15751 15796 15818 15988 16080 16275 16358 16460 16750 16977 17074 17120 17285 17587 17675 17785 18024 18026 18545 18913 19032 19094 19127 19133 19236 19290 19638 19824 19861 20065 21412 21661 21825 21837 22535 22744 23455 23568 23573 23934 24251 24401 25092 25131 25133 25769 25989 26822 27300 27316 27525 27621 27739 27819 28027 28274 28583 28667 29138 29673 29952 29992 30111 30163 30285 30434 30710 30873 31303 31852 32094 32423 32744 32896 32962 33188 33198 34199 34210 34246 34368 34403 34735 34871 35000 35132 35244 35319 35362 35445 35633 36144 36322 36600 37089 37141 37200 37267 37737 37752.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien sammt Kupons von einschliesslich Nr. 45 und Talon

am 1. Juli 1902

mit 500 fl. Oe. W. = 1 000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maassgabe des § 51 der Statuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1901:
Nr. 1475 12365 22728 24028 26025 28582 29920 31374 32787.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 5. Mai 1902. (1316)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 21. April 1902 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1902 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen Lit. A pr. 5 000 ℳ der deutschen Reichswährung 11 Stück, u. zw.:

322 729 871 900 1107 1313 1459 1608 1638 1685 2050;

b) von den Theilschuldverschreibungen Lit. B pr. 1 500 ℳ der deutschen Reichswährung 64 Stück, u. zw.:
961 1005 1351 1896 2015 2043 2580 2643 2961 3328 3438 3670 3955 4051 4229 4507 4514 4563 4931 5456 5570 5666 6083 6269 6809 6856 7068 7070 7250 7394 7413 7619 7915 7990 8425 8437 8769 8785 9027 9061 9126 9403 9489 9603 9826 9941 9972 9976 10171 10832 10924 11006 11863 12182 12267 12483 12530 12570 12795 12998 13234 14158 14501 14867;

c) von den Theilschuldverschreibungen Lit. C pr. 1 000 ℳ der deutschen Reichswährung 131 Stück, u. zw.:
83 631 648 1265 2018 2098 2245 2272 2504 3363 3479 3492 3501 4226 4377 4574 4921 5257 5260 5637 5732 5774 5802 5958 6151 6167 6714 6842 7109 8677 8836 9178 9264 9561 9586 9613 9632 9971 10454 10494 10589 10885 10955 11184 11186 11242 11519 11882 11893 12041 12176 12980 12981 13054 13389 13646 13755 13858 14277 14356 14387 14550 14757 14874 15466 15763 16931 17038 17153 17179 17416 17881 18107 18156 18228 18317 18405 18551 18794 18888 19306 19698 20100 20205 20356 20771 20978 21685 21707 22167 22770 23156 23191 23271 23396 23403 23432 23671 23775 23999 24250 24360 24399 24524 24547 25251 25258 25329 25614 26003 26091 26114 26170 26809 26924 26936 27805 27974 28010 28076 28285 28335 28538 28557 28712 28739 28817 29050 29357 29646 29864;

d) von den Theilschuldverschreibungen Lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 163 Stück, u. zw.:
466 658 855 1031 1440 1459 1745 1849 1990 1995 2282 2884 2891 3056 3395 3855 3863 4096 4301 4756 5094 5144 5153 5243 5710 5881 6109 6462 6616 6643 7023 7171 7333 7439 7468 7590 7684 7698 7714 7729 8094 8781 8811 8840 9107 9124 9194 9480 9523 9721 10103 10198 10228 10263 10324 10553 11016 11074 11912 12040 12051 12416 12950 13140 13194 13560 13734 14150 14156 14522 14695 15296 15509 15538 15617 15657 15884 16036 16115 16157 16279 16564 16617 16633 16703 16984 17390 17574 17854 17869 17967 18003 18005 18559 18663 18671 19054 19174 19873 21021 21331 21463 21487 21488 21873 22465 22883 22939 22980 23538 24049 24776 25035 25050 25157 25320 25325 25356 25643 25801 25944 26093 26346 26460 26494 27088 27464 27628 27781 28351 29414 29512 29530 29605 29695 29782 29809 29931 30220 30249 30844 30899 30916 31064 31153 31368 31769 31830 32102 32296 32733 32801 32956 33250 33440 33706 33773 33970 34178 34204 34407 34451 34607.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1902 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Kupons von einschliesslich Nr. 14 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1902 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
in Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre
1897: Lit. C Nr. 10120 13467
„ D „ 11396 16129
1898: „ C „ 1659
1899: „ B „ 617 4926 9069
„ C „ 8360 8362 11847
„ D „ 13405
1900: „ B „ 2026 6384 7636 8889
„ C „ 1045 5032 8732 15931 20106
„ D „ 11040 13610 16337 16744 19128 23888
1901: „ B „ 6512 8140 8719 10050
„ C „ 5758 6932 7001 7866 8522 8527 8863 11175 17128 17371 25879 26101
„ D „ 218 3667 7027 10096 11656 13531 15435 16612 17351 22874 23178 23441 24271.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 9. Mai 1902. (1317)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Ueberführung der Bolkenhainer Chaussee am Westende des Bahnhofs Hirschberg, bestehend aus 72 090 kg basischem Flusseisen, 490 kg Flussstahl, 1 100 kg Gusseisen und 1 920 kg Flussstahlguss, soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 24. Mai 1902, Vormittags 10 Uhr, an das Centralbüreau im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion, Zimmer 41 einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 30. April 1902. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion.

Empfangsgebäude auf Bahnhof Worms. Die Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Schmiedearbeiten für den Neubau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Worms von Erdgeschoss-Fussbodenoberkante bis unter Dach einschliesslich Herstellung aller Frei- und Kellertreppen, Lichtschachtanlagen usw. und anderer Arbeiten, welche zur Vervollständigung des bereits hergestellten Kellergeschosses erforderlich sind, sind nebst den dazu gehörigen Lieferungen zu vergeben. Die Verdingungsunterlagen — mit Ausnahme der Zeichnungen, welche im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes (Rhabanusstrasse 1 hier) zur Einsicht offen liegen — können gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ in baar — nicht in Briefmarken — durch unser Centralbüreau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 22. Mai d. J., Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 3. Mai 1902. (1319)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung einschl. Anstrich der Eisenkonstruktionen für die Wegeunterführungen zur Anlage des zweiten Gleises auf der Strecke Schönholz-Tegel soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Sonnabend, den 24. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416, einzusehen beziehungsweise soweit der Vorrath reicht von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Berlin, den 7. Mai 1902. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für den südlichen und nördlichen Theil der Unterführung der Brüderstrasse unter den Gleisen des Bahnhofs Breslau O/S. (667 000 kg bas. Flusseisen, 41 400 kg Flussstahlguss und 77 800 kg Gusseisen) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 6. Juni, Vorm. 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ 50 ₰ einschl. der Zeichnungen von dort bezogen werden.

Breslau, den 6. Mai 1902. (1321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 14. Berlin, am 14. Mai 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B P	25000	1	Verschlag	scheinbar Papier	28	1	Stendal	K. E.-D. Hannover	
2	A F	100	1	Reisekorb	Kleider	17	2	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
3	A K	50 oder 59	1	Korb	Eisenwaaren	122	3	Recklinghausen B.	K. E.-D. Essen	
4	A P	6123	1	Kiste	leere Weinflaschen	32	4	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A S	637	1	Korb	Holzgriffe für Feilen	40	5	Schalke	K. E.-D. Essen	
6	B	3641	1	Ballen	Teppichläufer	27	6	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	2/3	2	Kisten	Maisstärke	58	7	Weener	Oldenburgische Stsb.	
8	B	I	1	Stück	Eisenblech	25	8	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	2,08 m lang.
9	B blau	—	1	Bund	4 eis. Gasrohre	43	9	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
10	B E	5 u. 6	2	—	Decken	—	10	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
11	B F	7838	1	Kiste	?	47	11	Altona	K. E.-D. Altona	
12	B F C	2887	1	Fass	Säure	287	12	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
13	B & H	—	1	Ballen in Leinen	Zollgut	15,5	13	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
14	Bor	2013	1	Fass	leer	62	14	Barr	Reichsbahn	
15	B S	20/21	2	Fässer	gefüllt	617	15	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
16	B V	141	1	Ballen*)	Bücher	42	16	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	*) in Papier.
17	C	—	5	Stück	verz. Eisenrohre	50	17	Brakel	K. E.-D. Cassel	Kreis Höxter.
18	C B	924	1	Kübel	Schmalz	29	18	Sulingen	K. E.-D. Münster	
19	C B	29	1	—	Petroleumfass, leer	31	19	Tangerhütte	K. E.-D. Magdeburg	
20	C F H	1781	1	Fass	leer	18	20	Mainz	Direktion Mainz	
21	C F J	—	1	Blechkanne	Terpentinöl	28	21	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
22	C K	1	1	Pack	ansch. alte Kleidungsstücke	9	22	Obernigk	K. E.-D. Breslau	
23	C S	344 u. 359	2	Stück	lose Eisentheile	4,5	23	Braunschweig	Braunschw. Land.-E.	
24	C S	—	1	„	Porreisen	7,5	24	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
25	C d W Sr	—	1	Fass	gefüllt	68	25	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
26	C Z	12051	1	Sack	Kartoffeln	49,5	26	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
27	C Z	13956	1	„	Kartoffeln	49,5	27	Marklissa	K. E.-D. Breslau	
28	C Z	13534	1	„	Kartoffeln	24	28	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
29	D	1001	1	Weinfass	leer	12 ?	29	Oberwesel	Direktion Mainz	
30	D & C	77	1	Packet	Ledertuchausschläge z. Kinderwagen	2	30	Bismarck	K. E.-D. Essen	
31	D K W	3600	1	Flasche	Kohlensäure	30	31	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
32	E	3126	1	Fass	gefüllt	77	32	Döbeln	Sächsische Stsb.	
33	E A N	9146/85	40	—	Sportwagen	—	33	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	beschr.: Christiania.
34	E B	—	1	Bund	3 Stb. Flachstahl	18	34	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	2,5 m lang.
35	E G	1374	1	Fass	gefüllt	408	35	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	E H	2236	1	Stab	Stahl	7,5	36	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	2,80 m lang.
37	E L	2827 2882	2	—	Ketten	—	37	Conz	„	
38	F R	2734/5	2	Verschläge	Rollladen	138	38	Trier r. M.	„	
39	F R G Neptun	—	1	Haspel	Stacheldraht	11	39	Marten	K. E.-D. Essen	
40	G	29151	1	—	Fahrrad	—	40	Gep.-Abf. Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
41	G F D	18467	1	Bund	6 eis. Bolzen	48	41	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
42	—	18462/66	5	Stück	Gusseisentheile		42			
43	G H	22	1	Kiste	Nudeln	16	43	Danzig l. Th.	„	
44	G M	—	1	Bund	alte Treibriemen	5	44	Wilhelmsglück	Württemberg. Stsb.	
45	G N	1	1	„	Klemmplatten	—	45	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
46	G P	419	1	eis. Fass	leer	80	46	Mannheim	Badische Stsb.	
47	G S	3653	1	Kiste	Federbetten	44	47	Wesel	K. E.-D. Essen	
48	G W N	7101	1	„	leer	17	48	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
49	H	79	1	eis. Fass	gefüllt	310	49	Posen	K. E.-D. Posen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
50	H	/// weiss	1	Stange	Winkeleisen —	13	50	Kosten	K. E.-D. Posen	
51	H	159	12	—	Holzstiele —	12	51	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
52	H	—	1	—	Tisch —	30	52	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
53	H B	—	2	Bund	Holzleisten —	20	53	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	2,20 m lang.
54	H C	98	1	Fass	ansch. Terpentinöl —	193	54	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
55	H H	1	1	Ballen	l. Getreidesäcke —	15	55	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
56	H H	2566	1	Fass	ansch. Oel —	165	56	Bingerbrück	Direktion Mainz	
57	H H	100	1	Ballen	schwarzes Glacéleder	39	57	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	H J oder H	3	1	Sack	9 leere Säcke —	7	58	Styrum	K. E.-D. Essen	
59	H K	387	1	Kiste	Wollwaaren —	81	59	Hof i/B.	Sächsische Stsb.	
60	H K	9	1	„	? —	168	60	Bretten	Badische Stsb.	
61	H P	175/176	2	Kisten	leer —	64	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	H R	102	1	Sack	Kartoffeln —	49	62	Düsseldorf-Derendf.	K. E.-D. Elberfeld	
63	H R	4524	1	Pack i. gr. P.	Pergamentpackpapier f. Metzger	26	63	Elberfeld	„	
64	H S	I	1	Blechkanne	leer —	5	64	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
65	H V	220 *)	1	Kiste	Wäscheklammern —	11	65	Aachen	K. E.-D. Cöln	*) auch 856.
66	J	586	1	grauer Leinwandbeutel	6 Stück eiserne Beschläge, 1 Pack Schrauben	2	66	Herford	K. E.-D. Hannover	
67	J A M R	83	1	Fass	gefüllt —	119	67	München Centr.	Bayerische Stsb.	
68	J H	37862	1	Korb	6 leere Säcke —	5	68	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
69	J H	2197	1	Kiste	Damenmäntel —	56	69	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
70	J H	7999	1	„	2 Modelle, anscheinend für Webereien	25	70	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
71	J H	218	1	Packet	Rosetten —	2	71	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
72	J L	3332	1	Kiste	Zuckerwaaren —	31	72	Konitz	K. E.-D. Danzig	
73	J T	7163	1	„	Eisen —	34	73	Moers	K. E.-D. Cöln	
74	J W	344	1	Fass	grüne Farbe —	121	74	Duisburg	K. E.-D. Essen	
75	J W S	5772	1	„	leer —	29	75	Klingenberg	Bayerische Stsb.	
76	K	—	3	—	Holzthüren —	63	76	Schaftlach	„	
77	K E	1	1	Pack i. L.	Eisenwaaren (ansch eiserne Schrauben)	13	77	Mainz	Direktion Mainz	
78	K R	4	1	Sack	zerrissene Abfälle von grauem Stoff	24	78	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
79	K S St E P	6 u. 7	2	—	Ketten —	—	79	Eil-A. Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
80	L G	—	1	Holzkoffer	Effekten —	26	80	Hamburg	K. E.-D. Altona	
81	L H	317	1	Ballen	Leder —	32	81	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
82	L M	100	1	Kiste	3 Schraubenschlüssel u. mehrere Schrauben	30	82	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
83	L R	1142	1	„	Lampen —	20	83	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
84	L P	2	1	Fass	Kälbermagen —	313	84	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
85	M	—	1	Sack	Stäbe Löthzinn —	50	85	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
86	M	—	2	Säcke	ansch. Kleider —	46	86	Schöneberg	Militär-Eisenbahn	
87	M	—	1	Korb	6 feuerfeste Steine —	29	87	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
88	M E	311	1	Spritfass	leer —	86	88	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
89	M H	1307	1	Pack	Waschbretter —	5	89	Düsseldorf-Bilk	„	
90	M H F	1106	1	Ballen	Watte —	62	90	Elberfeld	„	
91	M S	—	2	Stück	gusseis. Töpfe —	5	91	Mainz	Direktion Mainz	
92	N	885	1	Kübel	Seife —	72	92	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
93	N B	—	1	—	Privatgitter —	—	93	Geestemünde-Zollinland	K. E.-D. Hannover	
94	N M B	—	1	Fass	Lack oder Druckschwärze	57	94	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
95	N & S	833	1	Ballen	Baumwollwaaren —	93	95	Ulm	Württemberg. Stsb.	
96	O S	552	1	Korb	Spargel —	12	96	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
97	P	—	1	Stück	Dachfenster —	7	97	Wittenburg i/M.	K. E.-D. Altona	
98	P A	I	1	Kiste	Kartons —	57	98	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
99	P B	1816	1	Pack	gelber Bindfaden —	25	99	Meitzendorf	K. E.-D. Magdeburg	
100	P D	1	1	„	Ausklopfer —	5	100	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
101	P K	12237	1	Kiste	Chokolade —	73	101	Freiberg	Sächsische Stsb.	
102	P S	8814	1	Ballen	Tapeten —	33	102	Köslin	K. E.-D. Danzig	
103	R	—	5	Stück	Rahmen m. Deckel —	43	103	Schalke	K. E.-D. Essen	Gusswaare.
104	R B	459	1	Harrass	leer —	43	104	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
105	R H	—	1	—	Mantelstock mit Einsatz	38	105	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
106	R H P	346	1	Ballon	Kampherspiritus —	56	106	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
107	S	34651	1	Korb	Kopallack in Blechkannen	65	107	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	S	1—29 30	29 1	Bund Korb	Hufeisen Schraubenschlüssel	270	108	Lage	K. E.-D. Hannover	
109	S	5066	1	Bund	Sprungfedern —	25	109	Carlshafen l. U.	E. E.-D. Cassel	
110	S J & S	27186 27187	2	Ballen	Hopfen —	420	110	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
111	S M	—	1	Stange	Stahl —	?	111	Strassburg i/Els.	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
112	S S	10001	1	Ballen	Wollwaaren	—	67	112	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
113	S & St	5814	1	Fass	Farbe	—	212	113	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
114	S Z	92	1	Kübel	Butter	—	15	114	Essen N.	K. E.-D. Essen	
115	T S	1650	1	Kiste	leer	—	40	115	Oelde	K. E.-D. Hannover	
116	U T	154	1	Ballen	Jalousie	—	12	116	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
117	W	223	1	Fass	leer	—	33	117	Brake i/W.	K. E.-D. Hannover	
118	W	2254	1	Kiste	Käse	—	15	118	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
119	W	719	1	„	Harzkäse	—	5	119	Rellinghausen N.	K. E.-D. Essen	
120	W	1364/1	1	—	Lattengestell	—	15	120	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
121	W E	47530/31	2	Kisten	Heu	—	61	121	Weissenburg i/Els.	Reichsbahn	
122	W F	705	1	Fass	Wein	—	72	122	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
123	W L	—	1	Pack*)	12 Spaten	—	12	123	Gotha	K. E.-D. Erfurt	*) in Leinen.
124	W M G	—	1	Holzkübel	leer	—	17	124	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
125	W St	1492	7	Stück	⊐-Eisen	—	120	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	5,30 m lang.
126	W V	8264	1	Rolle	Drahtgeflecht	—	7	126	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
127	Curt Bergter Mittweida	—	1	Pappmappe	1 Mappe, 11 Zeichnungen, 5 Reissschienen, 3 Bogen Papier		2	127	Mittweida	Sächsische Stsb.	
128	Berlin	1758	1	Säckchen	Erde und 1 Päckchen Samen		5	128	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
129	Berliner Kohlens.-W.	—	1	Cylinder	leer	—	20	129	Berlin Anh.	„	
130	F. van Egeren Calcar	—	1	Ballen	leere Säcke	—	29	130	Goch	K. E.-D. Cöln	
131	Genossenschafts-Brauerei Roda	—	1	Cylinder	Kohlensäure	—	26	131	Mittweida	Sächsische Stsb.	
132	Hintz	—	1	—	Riemenscheibe	—	2,5	132	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
133	Dominium Kl. Helle	—	1	Sack	Kartoffeln	—	50	133	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
134	(eingegossen) System Henkel	12717	1	—	eis. Maschinenrad	—	24	134	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
135	Herkules-Brauerei	1032	1	Bierfass	leer	—	33	135	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
136	Stempel J. J. Kohn Wien	—	1	—	Wiener Rohrstuhl	—	6	136	Demmin	K. E.-D. Stettin	
137	H. Köhrig	777	1 1	Korb Kiste	Kleider und Effekten		65	137	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
138	Leckert Hamburg Wichernsweg	—	1	Sack	Kartoffeln	—	39	138	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	
139	Leistbräu	34413	1	Bierfass	leer	—	36	139	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
140	Lindenbrauerei Unna	9	1	Cylinder	leer	—	22	140	Honnef Rh.	K. E.-D. Cöln	
141	Glaes & Flente Pfeil Mühlhausen i/Thür.	32280	1	—	Fahrrad	—	20	141	Gep.-A. Metz	Reichsbahn	
142	Nordstern	364	1	Tonne	Butter	—	63,5	142	Altona	K. E.-D. Altona	
143	G. Ramdohr Aschersleben	—	1	Sack	alte Kleider	—	20	143	Düren	K. E.-D. Cöln	
144	Riederer	—	1	Kiste	Werkzeug, 1 Joppe, Cigarren		24	144	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
145	Schröder	—	1	Sack	Säcke	—	25	145	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
146	Johann Sukkau	—	1	„	Kleider	—	10	146	Elbing	K. E.-D. Danzig	
147	H. Stodick & Co. Löhne i/W. Amm SHP	7 × 9	1	grauer Sack	Düngemittel	—	74,5	147	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
148	Thonet Bystritz	1039	1	—	Sessel	—	11	148	Bramsche	„	
149	K C Vlotho	8043	1	Ballen	Tabak	—	70	149	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
150	Viktoria-Brauerei	905	1	Bierfass	leer	—	18	150	Berlin Pbhf.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
151	O. Werner Strohpresserei	—	1	—	Decke —	37	151	Leipzig Eilb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
152	—	I weiss	1	Stange	Rundeisen —	12	152	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
153	—	5	1	Kübel	Schmalz —	12,5	153	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
154	—	57/58	3	Stück	eis. Gasrohre —	96	154	Altona	K. E.-D. Altona	5 m lang.
155	—	83	1	Kiste	Käse —	7	155	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
156	—	100	1	Pack	3 l. Fischkörbe —	14	156	Bremerhaven-Z.	K. E.-D. Hannover	
157	—	153 weiss	2	Stück	Ofenplatten —	8	157	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
158	—	347	1	—	Kalkdecke, 6 × 2,50 m	—	158	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
159	—	2450	1	Kiste	Feigenkaffee —	68	159	Augsburg	Bayerische Stsb.	
160	—	2555	1	Bund	gesalz. Hammelfelle	16	160	Mülhausen N.	Reichsbahn	
161	—	3444	1	Kiste	Beschläge —	10	161	Lohr a/Main	Bayerische Stsb.	
162	—	60327	1	„	leer —	14	162	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
163	—	613125	1	rothes Kästchen	Zubehör zur Nähmaschine	—	163	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
164	X roth	—	1	Stück	eis. Falzplatte —	37	164	Gostyn	K. E.-D. Posen	
165	X X	—	1	„	Eisenblech —	3	165	Berge-Borbeck	K. E.-D Essen	1,60 m lang.
166	X X roth	—	2	„	runde eis. Fenster —	12,5	166	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
167	/ grün	—	1	„	eis. Rohr —	16	167	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	ansch. z. Wasserleitung.
168	/ roth	—	1	Bund	6 eis. Schlüssel —	5	168	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
169	S B Λ M S	1 8469	1	Ballen	Tabak —	77	169	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
170	#	7214	1	Sack	Thauwerk u. Holzkeile	19	170	Bremerhaven-Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
171	—	—	1	Stück	eis. runde Achse —	40	171	Honnef Rhein	K. E.-D. Cöln	4,10 m lang.
172	—	—	1	—	Bettstellaufsatz —	—	172	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
173	—	—	1	Ballen	leb. Bäume —	69	173	Elbing	K. E.-D. Danzig	
174	—	—	1	Sack	Bettzeug —	20,5	174	Hohenwestedt	K. E.-D. Altona	
175	—	—	1	Tafel	Blech —	7	175	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
176	—	—	1	Bund	Bleche —	12	176	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
177	—	—	1	Blechkanne	leer —	1	177	Heilbronn II	Württemberg. Stsb.	
178	—	—	1	Korb	Blechkessel —	8	178	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
179	—	—	1	Pack	2 l. Blumenkörbe, Emballage	30	179	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	Stück	Bohrknarre —	4	180	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
181	—	—	1	Sack	Brot —	26	181	Wanne	K. E.-D. Essen	
182	—	—	1	Wagen	Bruchsteine —	—	182	Herne	„	66475 Esn.
183	—	—	1	Verschlag	Brutmaschine —	88	183	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
184	—	—	1	Sack	Budentücher —	25	184	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	—	Buffer —	32	185	Berge-Borbeck	K. E.-D. Essen	
186	—	—	1	Korbfl.	Cognac —	8	186	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
187	—	—	1	Sack	Cocosnüsse —	60	187	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
188	—	—	1	—	gebrauchte Dezimalwaage	—	188	Düren	„	
189	—	—	1	—	Decke, 4 × 2,5 m —	15,5	189	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	13	190	Triberg	Badische Stsb.	
191	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	8	191	Würzburg	Bayerische Stsb.	
192	—	—	1	Ring	Drahtseil —	3,5	192	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Bund	6 Eimer —	19	193	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	aus Blecheisen.
194	—	—	2	Stäbe	☐-Eisen —	72	194	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
195	—	—	1	Bund	verz. Eisendraht —	10	195	Herford	K. E.-D. Hannover	
196	—	—	1	Rolle	feiner Eisendraht —	15	196	Duisburg	K. E.-D. Essen	
197	—	—	1	Stück	verz. Eisenrohr —	22	197	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	5,30 m lang.
198	—	—	1	Wagen	Eisenschrott —	—	198	Düsseldorf-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	60813 Esn.
199	—	—	1	Stück	Eisenstange —	13	199	Aurich	K. E.-D. Münster	
200	—	—	2	Bund	Eisenwaaren —	28	200	Düren	K. E.-D. Cöln	
201	—	—	1	Fass	leer —	3	201	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
202	—	—	1	Bund	20 Flacheisen —	23	202	Seeburg	K. E.-D. Königsberg	mit Löchern.
203	—	—	1	Stab	Flacheisen —	15	203	Duisburg	K. E.-D. Essen	3,18 m lang.
204	—	—	1	Blechbüchse	übelriechende Flüssigkeit	5	204	Soest	K. E.-D. Cassel	
205	—	—	1	Bund	10 Gasrohre —	35	205	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	mit Holzrahmen.
206	—	—	1	—	Getreidesieb —	2	206	Soest	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	3	Gemüsekörbe	leer —	10	207	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
208	—	—	2	Stück	Gussrohre	16	208	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	schwarz.
209	—	—	1	—	Gummischlauch	5,5	209	Frkfrt.a/M.H.G.Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	ca. 5 m lang.
210	—	—	1	grauer Handkoffer	?	12	210	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
211	—	—	1	Korb	eis. Harken	6,5	211	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	Bund	8 Holzschaufeln	10	212	Vilshofen	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	—	altes Holzschränkchen	2	213	Braunschweig Nord	Braunschweig. L.-E.	[1]
214	—	—	2	Packet	Jalousieketten	9	214	Pforzheim	Badische Stsb.	
215	—	—	6	Stück	Jaucheschöpfer	8,5	215	Baal	K. E.-D. Cöln	
216	—	—	3	„	Jaucheschöpfer	3,5	216	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
217	—	—	1	—	Karrendecke, zerrissen	7,5	217	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	4	—	Karrenketten	12	218	„	„	
219	—	—	1	Sack	Kartoffeln	49	219	Meiderich	K. E.-D. Essen	
220	—	—	1	„	Kartoffeln	61	220	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
221	—	—	1	„	Kartoffeln	50	221	Malstatt	St. Johann=Saarbr.	
222	—	—	2	Säcke	Kartoffeln	133	222	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	Sack	Kartoffeln	47,5	223	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
224	—	—	1	„	Kartoffeln	20	224	„	„	
225	—	—	1	„	Kartoffeln	50	225	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
226	—	—	1	—	eiserner Kasten	28	226	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
227	—	—	1	Stück	eis. Kasten	6	227	Borken	K. E.-D. Essen	schwarz lackirt.
228	—	—	1	Korb (eingenäht)	Kleider, Wäsche	29	228	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
229	—	—	1	Sack	Kleider und Wäsche	—	229	Coburg	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	1	Korb	Kleider, Porzellan, Bilder	41,5	230	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
231	—	—	1	Sack	Kleidung	10	231	Ludwigslust	Grhzl. Meckl. Stsb.	
232	—	—	1	Schliesskorb	Kleidungsstücke	15	232	Heide	K. E.-D. Altona	
233	—	—	1	Korb	leer	2	233	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
234	—	—	2	Körbe	leer	32	234	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	Korbfl.	leer	5	235	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
236	—	—	2	Korbfl.	leer	4,5	236	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	2	—	Küchenbretter	5,5	237	Neuss	K. E.-D. Cöln	
238	—	—	1	—	Waschbrett		238			
239	—	—	½	—	Kuppelung	11	239	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
240	—	—	1	Stück	eis. Lagerbock	11	240	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
241	—	—	1	—	eis. Lagergehäuse	8	241	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
242	—	—	1	Rolle	Leder	83	242	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
243	—	—	1	Sack	Leim	25	243	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
244	—	—	1	Ballen	feines Leinen	14	244	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	8	—	Leinen, 7, 9, 12, 13, 14, 14, 15, 35 m	—	245	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
246	—	—	1	Pack	12 eis. Löffel	10	246	Pronsfeld	St. Johann=Saarbr.	
247	—	—	1	Sack	Lumpensäcke	17	247	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
248	—	—	3	—	Maurerhämmer	2	248	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	in grauem Papier.
249	—	—	1	Stück	gusseis. Maschinenth.	3	249	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
250	—	—	1	Wagen	kalkartige Masse	—	250	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	16163 Bbg.
251	—	—	1	Packet	4 zöllige gusseis. Mauerhaken	3	251	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
252	—	—	1	Pack	Messgeräthe	—	252	Gep.-A. Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
253	—	—	1	Stab	Messing	0,5	253	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
254	—	—	1	Stück	Messinggusslager	3,5	254	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
255	—	—	1	Pack*)	polirte Messingplatten	15,5	255	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	*) in Papier.
256	—	—	1	Stück	Messingrohr	2	256	Bingerbrück	Direktion Mainz	
257	—	—	2	Bund	50 gusseis. Muffen	7	257	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
258	—	—	3	Oelfässer	leer	103	258	Meiderich	K. E.-D. Essen	
259	—	—	3	—	Petroleumfässer, leer	105	259	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
260	—	—	1	Pack	4 graue Pferdedecken, 5 Pferdegurte, 24 Pferdebinden	20	260	Gep.-A. Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
261	—	—	1	Ballen	Pferdehaare	52	261	Moers	K. E.-D. Cöln	
262	—	—	35	—	neue Pflastersteine	200	262	Crefeld	„	
263	—	—	8	Stangen	Quadratstahl	36	263	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	2,70 m lang.
264	—	—	1	Reisekorb	Damenkleider, Wäsche, 1 Herrenhose	31	264	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
265	—	—	1	„	Wäsche, Bettbezüge, Unterröcke, div. Tassen, Gläser etc.	36	265	Stolp	K. E.-D. Danzig	
266	—	—	1	„	2 kl. Reisekörbe	12	266	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
267	—	—	15	Stück	Rohgusstheile	825	267	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
268	—	—	1	„	eis. Rohr	6	268	Leipzig II	Sächsische Stsb.	ca. 120 cm lang.
269	—	—	1	Bund	eis. Rohre	25	269	Saargemünd	St. Johann=Saarbr.	
270	—	—	2	Rollen	Rohrgewebe	16,5	270	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.

[1] Anschd. Aufsatz für einen Schreib- oder Rauchtisch.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
271	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	271	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
272	—	—	1	Stange	Eisen —	8	272			
273	—	—	1	Stab	Rundeisen —	2	273	Stendal	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	1	—	alte Sackkarre —	23	274	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	—	—	1	—	Sackwagen —	—	275	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
276	—	—	1	Pack	l. Säcke —	19	276	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
277	—	—	1	„	Säcke —	19	277	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	1	Sack	15 leere Säcke —	12	278	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	Ballen	Säure —	77	279	Mülheim Rh.	„	
280	—	—	3	Stück	eis. Schaare —	4	280	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
281	—	—	1	Ballen	Schinken —	26	281	Styrum	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	Schliesskorb	leer, neu —	10	282	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
283	—	—	3	—	Schraubenkuppelungen	62	283	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
284	—	—	1	schwarze Ledertasche	Schuhwaaren —	35	284	Gep.-A. Marbach	Württemberg. Stsb.	
285	—	—	1	Bund	emaill. Siebe —	13	285	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	in Stroh.
286	—	—	1	Sack	gebr. Siedesäcke —	8	286	Posen	K. E.-D. Posen	
287	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	24	287	Wanne	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	Bund	Stabeisen —	64	288	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	3,35 m lang.
289	—	—	4	Stück	Stabeisen —	384	289	Unna	K. E.-D. Elberfeld	5,5 m lang.
290	—	—	1	Rolle	Stacheldraht —	29	290	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
291	—	—	1	—	Stahlscheibe —	7,5	291	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
292	—	—	2	—	neue Stopfhacken —	—	292	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
293	—	—	1	Ballen	bunte, feingeflochtene Strohmatten	19	293	Detmold	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	blauer Sack	wollene Strümpfe —	23	294	Gep.-A. Ahlhorn	Oldenburg. Stsb.	
295	—	—	1	—	Tau, 25 m, 3 cm Φ —	21	295	Wanne	K. E.-D. Essen	
296	—	—	1	Sack	altes Thauwerk u. Werg	26	296	Neumünster	K. E.-D. Altona	
297	—	—	1	Bund *)	4 Transmissionswellen aus Stahl	46	297	Rothfliess	K. E.-D. Königsberg	*) in Leinen.
298	—	—	1	Pack	gelber Verdeck eines Kinderwagens	2,5	298	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	—	hölzernes ungestrichenes Viehgitter 1,80 × 1,20 m	—	299	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
300	—	—	1	Sack	25 leere Viehsalzsäcke	18	300	Gera	K. E.-D. Erfurt	
301		—	2	—	eiserne Vorlegebäume	—	301	Eil-A. Altona	K. E.-D. Altona	
302	—	—	1	Rolle	Wachstuch —	2	302	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
303	—	—	1	—	Wagenvorleger —	8	303	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
304	—	—	1	Bund	Weiden —	6,5	304	Eutin	K. E.-D. Altona	
305	—	—	1	Weinfass	leer —	54	305	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
306	—	—	1	Stück	eis. Welle —	22	306	Weissenthurm	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	—	eisernes Zahnrad —	32	307	Brandenburg a/H.	K. E.-D. Magdeburg	grün gestrichen.
308	—	—	2	—	Zahnräder —	3	308	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	—	Zahnradkette, 5,22 m	33	309	Greven	K. E.-D. Münster	
310	—	—	1	—	graue, roth eingefasste Zeltdecke	14	310	Schrimm	K. E.-D. Posen	
311	—	—	1	Kiste	Zündhölzer —	34	311	Gera	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	2	Blecheimer	Zwetschen-Marmelade	10	312	Saarburg i/L.	Reichsbahn	

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F J	—	1	Stück	Häckselschneidemesser	1	1	Sissek	K. k. priv. Südbahn	
2	J J	150	1	Sack	leere Kanditendosen —	35	2	Szombathely	„	
3	Z	1114	1	Fass	leer —	26	3	Nagy-Kanizsa	„	
4	—	—	1	Stück	Equipagenschlüssel —	0,5	4	Barcs	„	
5	—	466	1	Ballen	Heu, Stroh —	10	5	Nagy-Kanizsa	„	
6	—	—	1	Reservoir	Oel —	15000	6	Fiume	Ungarische Stsb.	
7	—	—	1	Kiste	Wagenschmiere —	5	7	Barcs	K. k. priv. Südbahn	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 39. | 17. Mai 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verjährungseinrede des § 91 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Bahnbauten und wirthschaftliche Erschliessung Persiens.

Nachrichten:

Deutschland: Eisenbahnangelegenheiten im preuss. Herrenhause. — Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. — Prämiirung nützlicher Erfindungen. — Beschaffung von Güterwagen für die preuss. Staatsbahnverwaltung. — Homburger Bahnhofsumbau. — Eisenbahnunfall bei Zschortau. — Braunschweig. Landeseisenbahn. — Westdeutsche E.-G. — Projekt einer Haveluferbahn (Spandau-Kladow). — Berathung des Eisenbahnetats in der bayer. Abgeordnetenkammer. — Bewältigung des Eisenbahnverkehres anlässlich der Jubiläumsfestlichkeiten in Karlsruhe. — Gründung eines Revisionsverbandes der Baugenossenschaften des bayer. Eisenbahnpersonals. — Feier des Regierungsjubiläums des Grossherzogs von Baden. — Allgem. Staatseisenbahn-Beamtenverein in Frankfurt a/M. — Vorstandsbericht des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Oesterreichische Ausstellung in London. — Betriebseinnahmen der österr. Eisenbahnen. — Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Der Rechnungsabschluss der österr. Nordwestbahn. — Die Prioritäten der Südbahn. — Vereinigung der französ. Besitzer von Südbahnprioritäten. — Aenderung der Dienstuniform für Eisenbahnbeamte. — Kurstiftung des österreich. Eisenbahn-Beamtenvereins.

Ungarn: Der Amtsantritt des Handelsministers Dr. Langh. — Die bosnischen Bahnen.

Uebrige europäische Länder: Französ. Nordbahn. — Die schottischen Eisenbahnen. — Bau der Bahn Shlobin-Kiew.

Fremde Welttheile: Russ. Bahnbauten an der afghanischen Grenze. — Amerikanische Blocksysteme. — Güterwagenbau in Amerika. — Bau einer neuen Eisenbahn in Brasilien.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 24. d. Mts.

Die Verjährungseinrede des § 91 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Von **Dr. jur. W. Hertzer**, Strassburg i/E.

Das neue Handelsgesetzbuch hat hinsichtlich der Verjährung der Ansprüche gegen den Frachtführer wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes die im ehemaligen Handelsgesetzbuche festgesetzte Frist unverändert bestehen gelassen. Derartige Ansprüche verjähren in einem Jahre (§ 439 bezw. 414 Abs. 1). An die Stelle des Wortes „Klagen", wie es im Art. 408 Allg. D. H.-G.-B. hiess, ist zutreffender die Bezeichnung „Ansprüche" getreten und dadurch zum Ausdrucke gebracht, dass nicht nur die Klage, sondern auch das ihr zu Grunde liegende Forderungsrecht der Verjährung unterliegt (vergl. auch B. G.-B. § 194 Abs. 1). Dieses Recht geht mithin in dem Anspruche auf, während dingliche Rechte nach dem Ablaufe der Verjährungsfrist zwar gleichfalls nicht mehr ausgeübt werden können, an sich aber, da sie sich in dem Leistungsanspruche gegen andere nicht erschöpfen, mit der Verjährung des Anspruches im allgemeinen nicht untergehen (vergl. Windscheid, Pandekten 4. Aufl. § 112).

In Uebereinstimmung mit der obigen Vorschrift des Handelsgesetzbuches hat die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 im § 91 die Verjährung der in Rede stehenden Ansprüche in der gleichen Weise geregelt. Der Inhalt des genannten Paragraphen hat indessen gegenüber den entsprechenden Bestimmungen der alten Verkehrsordnung durch den Einfluss des Bürgerlichen Gesetzbuches nach mehrfacher Richtung hin eine Erweiterung erfahren. Insbesondere sind die Vorschriften über die Hemmung der Verjährung sowie über die Aufrechnung der Ansprüche nach Vollendung der Verjährung den gesetzlichen Bestimmungen angepasst (Abs. 3 und 5), und ist ferner auf die letzteren hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung ausdrücklich Bezug genommen worden (Abs. 4).

Was zunächst die Vorschrift des Absatzes 1 angeht, wonach die dort bezeichneten Ansprüche in einem Jahre verjähren, so beruht diese Vorschrift auf der Erwägung, dass es sowohl im Interesse des Publikums wie der Eisenbahn liegt, wenn derartige Ansprüche in möglichst kurzer Zeit ihre endgültige Erledigung finden. Immerhin gestattet das Handelsgesetzbuch hinsichtlich dieser Ansprüche eine vertragliche Verlängerung der einjährigen Verjährungsfrist (§ 439 bezw. § 414 Abs. 1), obgleich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Verjährung durch Rechtsgeschäft weder ausgeschlossen, noch erschwert werden kann (B. G.-B. § 225). Während aber andererseits das Bürgerliche Gesetzbuch eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Abkürzung der Frist grundsätzlich erlaubt, ist eine derartige Vereinbarung im vorliegenden Falle nicht zulässig (H.-G.-B. § 471 Abs. 1).

Die Verjährung begründet gegen den erhobenen Anspruch eine civilrechtliche Einrede, gemäss deren prozessualem Charakter das Gericht die Verjährung nicht von Amtswegen, sondern nur dann zu berücksichtigen hat, wenn der Schuldner, d. h. in unserem Falle die Eisenbahn, sich darauf beruft; sie kann jedoch auch auf die Geltendmachung der Einrede verzichten, in welchem Falle der Anspruch, ohne dass es einer Wiederherstellung bedarf, seine volle Kraft wieder erlangt (Planck, Kommentar zum B. G.-B. Anm. 1 zu § 222). Hat die Eisenbahn den Anspruch, trotzdem er bereits verjährt war, befriedigt, so ist die Zurückforderung des Geleisteten ausgeschlossen, auch wenn sie von der Verjährung der Forderung nichts wusste; ebenso wenig kann sie, falls ihrerseits in Unkenntniss der Verjährung der Anspruch vertragsmässig anerkannt oder Sicherheit dafür geleistet ist, ungerechtfertigte Bereicherung des Entschädigungsberechtigten vorschützen und Aufhebung des Anerkenntnisses oder der Sicherheitsleistung verlangen (B. G.-B. § 222 Abs. 2).

Gegenstand der Verjährung im Sinne des § 91 E.-V.-O. sind Ansprüche, welche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung gerichtet sind. Der Verjährung von einem Jahre unterliegen auch Ansprüche auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren sowie Ansprüche der Eisenbahn selbst auf Nach-

zahlung zu wenig erhobener Fracht (§ 61 Abs. 5 E.-V.-O.). Letztere Vorschrift kann jedoch auf den Frachtzuschlag keine Anwendung finden, denn dieser hat als Vertragsstrafe mit der tarifmässigen Fracht nichts zu thun, da er laut § 53 Abs. 8 E.-V.-O. lediglich nach dem Rohgewicht des aufgegebenen Versandstückes zu einem festen Satze von 12 ℳ. für das Kilogramm erhoben wird (Reichsger. Entsch. Bd. XXXXVII S. 37). Immerhin stellt der Frachtzuschlag eine aus einem besonderen Nebenvertrage hervorgehende Forderung der Eisenbahn dar; weil nun der Anspruch auf Nebenleistungen nach § 224 B. G.-B. mit dem Hauptanspruche verjährt, so ist auch die Verjährung der Frachtzuschlagforderung zu gleicher Zeit mit der Verjährung des als Hauptforderung anzusehenden Frachtanspruchs vollendet. Letzterer aber verjährt in zwei Jahren (B. G.-B. § 196 Ziff. 3). Die Verjährung anderer als der im Abs. 1 bezeichneten Ansprüche richtet sich nach der jeweiligen Rechtsnatur derselben, und kommen hier die einschlägigen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches in Betracht. Handelt es sich insbesondere um Ansprüche auf Ersatz von Schäden, die aus einer unerlaubten Handlung entstanden sind, so verjähren sie in drei Jahren von dem Zeitpunkte an, in welchem der Verletzte von dem Schaden Kenntniss erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntniss dagegen in 30 Jahren von der Begehung der Handlung an (B. G.-B. § 852 Abs. 1). In Gemässheit dieser Vorschrift lässt auch § 91 Abs. 6 E.-V.-O. die einjährige Verjährungsfrist nicht Platz greifen, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes vorsätzlich herbeigeführt hat. In letzterem Falle gelten vielmehr die Verjährungsfristen des § 852 Abs. 1 B. G.-B., wie übrigens auch im internationalen Verkehr derartige Entschädigungsansprüche ebenfalls erst in drei Jahren verjähren (Int. Ueb. Art. 44 Nr. 1, Art. 45). Die gleichen Verjährungsregeln bestehen hinsichtlich der Ansprüche, welche die Eisenbahn ihrerseits auf Grund einer unerlaubten Handlung des Absenders zu erheben berechtigt ist, wenn z. B. dieser den Inhalt einer feuergefährlichen Sendung falsch deklarirt, letztere aber auf dem Transporte explodirt und andere Güter zerstört. Die Vorschriften des § 91 E.-V.-O. finden ferner keine Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen unter einander. Diese Ansprüche betreffen Auslagen, welche die in Anspruch genommene Verwaltung zu Gunsten der übrigen am Transport betheiligten Bahnen vorgeschossen hat; derartige Forderungen verjähren, wie auch die Ansprüche der Eisenbahnen wegen des Fahrgeldes, der Fracht, des Fuhr- und Botenlohnes in zwei Jahren (B. G.-B. § 196 Nr. 3).

Nach § 198 B. G.-B. beginnt die Verjährung im allgemeinen mit der Entstehung des Anspruches. Die im § 91 Abs. 1 E.-V.-O. bezeichneten Ansprüche entstehen nun in dem Momente, in welchem das Gut zur Ablieferung gelangt ist bezw. die letztere hätte bewirkt sein müssen, denn erst dann ist der Entschädigungsberechtigte in der Lage, festzustellen, ob und in welchem Umfange ihm ein Schaden erwachsen ist, und ob er somit überhaupt einen Anspruch geltend machen kann. Absatz 2 unseres Paragraphen bestimmt deshalb, dass im Falle der Beschädigung oder Minderung die Verjährung mit dem Ablaufe des Tages beginnt, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes oder der verspäteten Ablieferung aber der Beginn der Verjährung mit dem Ablaufe der Lieferfrist eintritt. (Vergl. auch H.-G.-B. § 414 Abs. 2; Int. Ueb. Art. 45 Abs. 2.) Die Zeit vom Augenblicke der Ablieferung bis zur darauf folgenden Mitternacht wird demnach in die Verjährungsfrist nicht mit eingerechnet. Diese Berechnungsweise entspricht der Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuches, wonach, falls für den Anfang einer Frist ein Ereigniss oder ein in den Lauf eines Tages fallender Zeitpunkt maassgebend ist, bei der Berechnung der Frist der Tag nicht mitgerechnet wird, in welchen das Ereigniss oder der Zeitpunkt fällt (§ 187 Abs. 1). Dauert die Ablieferung mehrere Tage, so beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des letzten Ablieferungstages (Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts Bd. XII S. 136). Der Beginn der Verjährungsfrist wird ferner dadurch nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, dass der Entschädigungsberechtigte erst nach dem Ablaufe des Ablieferungstages von dem Eintritt des Schadens Kenntniss erhält oder er an dem genannten Tage verhindert war, den Schaden geltend zu machen. Ebenso wenig ist es für diesen Zeitpunkt von Einfluss, ob der Verlust, die Minderung oder die Beschädigung unterwegs oder erst auf der Bestimmungsstation oder ob diese Ereignisse durch ein Versehen der Eisenbahnbediensteten oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sind (Entsch. d. Reichs-Oberhandelsgerichts Bd. IV S. 14).

Gehemmt wird der Lauf der einjährigen Frist durch die schriftliche Anmeldung des Anspruches bei der Eisenbahn (H.-G.-B. § 470 Abs. 2, Int. Ueb. Art. 45 Abs. 4). Von diesem Zeitpunkte ab ruht mithin die Verjährung und zwar bis zu dem Tage, an welchem der Reklamant einen abschlägigen Bescheid erhält und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke wieder zugestellt werden (Abs. 3); der dazwischen liegende Zeitraum wird in die Verjährungsfrist nicht eingerechnet (B. G.-B. § 205), für die letztere kommt daher nur die Zeit vor der Anmeldung des Anspruchs und die Zeit vom Tage des ertheilten Bescheides ab in Betracht. Durch die Bestimmung des Abs. 3 § 91, dass weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, keine Hemmung der Verjährung bewirken, soll dem Reklamanten die Möglichkeit genommen werden, durch wiederholtes Anmelden von Ansprüchen den Ablauf der Verjährung überhaupt zu vereiteln. Ausser dem genannten Hemmungsgrunde können nach § 203 B. G.-B. auch Stillstand der Rechtspflege und sonstige höhere Gewalt eine Hemmung der in Rede stehenden Verjährung herbeiführen. Nicht berücksichtigt werden dagegen Hindernisse, welche ihren Grund lediglich in der Person des Berechtigten haben, z. B. wenn der letztere den Anspruch nicht kennt oder wenn er abwesend ist.

Was die Unterbrechung der Verjährung anlangt, so enthält hierüber unser Paragraph keine besonderen Bestimmungen, sondern lässt es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bewenden (Abs. 4). In Betracht kommen demnach die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs §§ 208 ff. Zum Unterschiede von der Hemmung zerstört die Unterbrechung die Wirkung der bis zum Eintritte des unterbrechenden Ereignisses verstrichenen Zeit, und kann eine neue Verjährung erst nach der Unterbrechung beginnen (B. G.-B. § 217), vorausgesetzt, dass nicht alsdann sofort ein Hemmungsgrund vorliegt. In diesem Falle würde die neue Verjährungsfrist erst nach Beseitigung des Hemmungsgrundes ihren Lauf beginnen. Unterbrechungsgründe sind: Anerkenntniss des Anspruchs (B. G.-B. § 208), Klageerhebung und die ihr gleichstehenden prozessualen Maassnahmen, wie Zustellung eines Zahlungsbefehls im Mahnverfahren, Anmeldung des Anspruchs im Konkurse, Geltendmachung der Aufrechnung des Anspruchs im Prozesse, Streitverkündung in dem Prozesse, von dessen Ausgang der Anspruch abhängt, Vornahme einer Vollstreckungshandlung bezw. Stellung des Antrags auf Zwangsvollstreckung (B. G.-B. § 209, vergl. noch §§ 210—217). Durch eine aussergerichtliche Mahnung wird demnach die Verjährung nicht unterbrochen. Mit der Unterbrechung der Verjährung durch Klageerhebung fängt übrigens nicht sofort eine neue Verjährung an, die letztere dauert vielmehr fort, bis der Prozess rechtskräftig entschieden oder anderweit erledigt ist (B. G.-B. § 211 Abs. 1).

Für die Vollendung der Verjährung ist allein der Ablauf der Zeit entscheidend, der auch nicht dadurch aufgehalten wird, dass während der einjährigen Verjährungsdauer der Anspruch durch Rechtsnachfolge auf einen anderen Berechtigten übergeht. Nach dem Ablaufe der Frist ist die Eisenbahn vielmehr berechtigt, die erwähnten Ansprüche zurückzuweisen, auch ohne dass von ihr verlangt werden könnte, dass sie sich bei Beginn oder während der Dauer der Verjährung in dem guten Glauben befunden hat, der Anspruch sei bereits befriedigt oder bestehe überhaupt nicht. Ausnahmsweise können

jedoch gemäss Abs. 5 des § 91 und abweichend von der entsprechenden Vorschrift des Internationalen Uebereinkommens (Art. 46) auch nach Vollendung der Verjährung die Ansprüche des Entschädigungsberechtigten aufgerechnet werden (z. B. gegen Frachtforderungen), wenn vor dem Ablaufe der einjährigen Frist der Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Eisenbahn angezeigt oder die Anzeige an sie abgesendet worden ist (H.-G.-B. § 414 Abs. 3 bezw. § 439). Diese Bestimmung steht mit dem im § 390 B. G.-B. aufgestellten Grundsatze im Einklang, wonach die Verjährung die Aufrechnung nicht ausschliesst, wenn die verjährte Forderung zu der Zeit, zu welcher sie gegen die andere Forderung aufgerechnet werden konnte, noch nicht verjährt war; nur ist im vorliegenden Falle die Zulässigkeit der Aufrechnung ausserdem von einer vor dem Ablaufe der Frist an die Eisenbahn zu erstattenden entsprechenden Anzeige abhängig. Eine ähnliche Vorschrift enthielt übrigens schon Art. 386 Abs. 3 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs; für ihre Aufnahme in den § 414 des neuen Handelsgesetzbuchs war die Erwägung maassgebend, dass die Ansprüche der Eisenbahnunternehmungen, Frachtfuhrleute usw. erst in zwei Jahren verjähren und es aus dem Grunde unbillig erscheinen würde, wenn die Geltendmachung der dem gleichen Rechtsverhältnisse entspringenden Ansprüche des Entschädigungsberechtigten bereits nach einem Jahre ausgeschlossen wäre (Denkschrift S. 3259).

Die gleiche Rechtswirkung wie die Anzeige über den stattgehabten Verlust usw. besitzen der Antrag auf gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises (C.-P.-O. §§ 485 ff.) und die Streitverkündung an die Eisenbahn in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes anhängigen Rechtsstreite (C.-P.-O. §§ 72 ff.); sind daher noch andere als die genannten Parteien an dem Prozesse betheiligt, so berechtigt die Streitverkündung nicht zur Aufrechnung der bereits verjährten Ansprüche.

Bahnbauten und wirthschaftliche Erschliessung Persiens.

Die russische Presse ist wieder einmal an der Arbeit, ihren Lesern klar zu machen, dass die Beziehungen zu Persien immer bessere werden, indem Persien von Russland immer mehr abhängig wird, so dass letzteres dem Ziele näher kommt, sein gutes Recht, das es angeblich auf die wirthschaftliche Ausbeute dieses Landes besitzt, endlich auch ausnutzen zu können. Namentlich ist in dieser Beziehung ein Aufsatz des „Westnik-Finanzow“, den die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ in ihrer Nr. 75 vollständig abdruckt, ausserordentlich interessant. Um es kurz zu sagen, so ist es Geldnoth gewesen, die Persien dazu brachte, nach Darleihern auszuschauen, und Russland hat es mit grossem Geschicke verstanden, die Nothlage auszunutzen und Persien enger mit Russland zu verbinden. Das Bemühen scheint geglückt zu sein. Der „Westnik-Finanzow“ gibt über den Hergang folgende Auskunft:

Bald nach dem Tode des Schah Nasr-Eddin erwies es sich, dass die persische Regierung genöthigt war, ihre Zuflucht zu einer auswärtigen Anleihe zu nehmen; die Versuche, welche zuerst in Frankreich und Holland in dieser Richtung unternommen wurden, scheiterten wiederum, und Persien war — hauptsächlich infolge des Drängens seines Hauptgläubigers, der englischen Imperial Bank of Persia — gezwungen, sich eine englische Kontrole über die Hafenzölle gefallen zu lassen. Die unliebsamen Folgen einer derartigen Oberaufsicht und weiteres Drängen der Gläubiger führten dazu, dass Persien, noch bevor es eine Anleihe abschloss, sich mit der dringenden Bitte um Unterstützung an die russische Regierung wandte. Durch deren Vermittelung erhielt Persien von der Diskontobank ein Darlehen von 1 500 000 R., welches durch die Zolleinnahmen der nördlichen Hafenstädte und die Fischereiabgaben sichergestellt wurde. Natürlich konnte die genannte Summe nur die dringendsten augenblicklichen Bedürfnisse befriedigen. Schon im Herbst 1899 bat die persische Regierung Russland um seine Vermittelung beim Abschluss einer Anleihe, welche unter der Bezeichnung „persische 5 prozentige Goldanleihe des Jahres 1900“ im Betrage von 22 500 000 R. zustande kam. Sichergestellt wird diese Anleihe durch alle Zolleinnahmen Persiens mit Ausnahme derjenigen der Häfen am persischen Golf. Ferner verpflichtete sich die persische Regierung dazu, mit dem Erlös der Anleihe alle anderen auswärtigen Verpflichtungen zu decken und ohne die Einwilligung der Diskonto- und Darlehensbank von Persien keine neue auswärtige Anleihe zu machen, bevor die des Jahres 1900 getilgt ist.

Eine unmittelbare Folge der Anleihe des Jahres 1900 war das sichtliche Anwachsen der Bedeutung und der Thätigkeit der Diskonto- und Darlehensbank von Persien, welche die Anleihe vermittelt hatte. Im Laufe des Jahres 1901 eröffnete diese Bank Filialen in Tabris und Rescht; in den Städten Mesched und Ispachan sollen ebenfalls Filialen der Bank gegründet werden.

Die mehrfach erwähnte Bank versucht nun durch alle möglichen Maassnahmen, auf eine Belebung und Hebung der russisch-persischen Handelsbeziehungen hinzuwirken. So hat sie mit gutem Erfolge in regelmässig wiederkehrenden Zeitabschnitten Muster der auf den persischen Märkten gangbarsten Waaren nach Moskau gesandt, um die Industrie über Bedarf und Geschmack zu unterrichten. Ebenso verschreibt sie umgekehrt russische Waaren nach Persien, theils auf eigene Rechnung, theils für ihre Auftraggeber. In Moskau, Baku und anderen russischen Handelsmittelpunkten werden demnächst Handelsagenturen gegründet, von deren Thätigkeit viel zur Hebung des Waarenaustausches gehofft wird. In letzter Zeit ist die Bank auch dazu übergegangen, das Transportwesen zu organisiren, welches sich bisher in einem solchen Zustande befand, dass es ein Haupthinderniss für die Entwickelung des Handels bildete. Die Bemühungen auf diesem zweifellos sehr wichtigen Gebiete waren bisher aber nicht recht in Fluss gekommen. Um auch hierin vorwärts zu schreiten, musste wiederum eine Gelegenheit abgewartet werden, bei der Persien Russlands Hilfe und Unterstützung brauchte. Diese Gelegenheit bot sich bald. Schon im Jahre 1901 befand sich Persien wiederum in finanziellen Schwierigkeiten und sah sich genöthigt, eine weitere Anleihe aufzunehmen. Die Angebote der Imperial Bank of Persia und einer Gruppe von englischen Kapitalisten wurden zurückgewiesen, und die Anleihe wurde in der Höhe von 10 000 000 R. wieder in Russland aufgenommen, unter der Benennung „persische 5 prozentige Goldanleihe des Jahres 1902“. Die Bedingungen waren dieselben wie bei der ersten Anleihe. Das sind Bindemittel, die für eine kurze Zeit erfahrungsgemäss wirken und die sogen. guten Beziehungen so lange aufrecht erhalten helfen, als die Begehrlichkeit auf der einen Seite nicht grösser wird, als die Bereitwilligkeit und die Leistungsfähigkeit auf der anderen Seite. Wie lange das bei Russland der Fall sein wird, hängt von sehr vielen Dingen ab, die zum nicht geringen Theil nichts mit Persien zu thun haben. Man darf daher wohl dem Vorgehen Russlands zustimmen, wenn es sich bei dieser Gelegenheit wirksamere Bindemittel als nur ein gewisses Vorrecht auf die Befriedigung augenblicklichen Geldbedürfnisses sichert, durch die es Persien immer mehr an sich fesselt. Zu diesen Mitteln gehören wohl nicht in letzter Reihe gute Verkehrswege, auf denen ein reger und bequemer Güteraustausch stattfinden kann. Es ist daher durchaus richtig, wenn Russland im Anschluss an diese Anleihe für die Diskonto- und Darlehensbank von Persien die Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Kunststrasse von der kaukasischen Grenze über Tabris nach Kaswin erwirkte. Von Teheran bis Kaswin und Enseli ist bereits eine solche Strasse vorhanden, welche einer russischen Gesellschaft gehört. Diese Strassen sind von hoher Wichtigkeit für die weitere Entwickelung der russisch-persischen Handelsbeziehungen, denn eben das Fehlen guter Wege war bisher ein Haupthinderniss für den Aufschwung des Handels gewesen.

Die neu zu erbauenden Strassen ebenso wie die bereits erbauten werden gewiss von grossem Einflusse sein auf die gedeihliche Entwickelung der beiderseitigen Handelsbeziehungen, aber es darf nicht übersehen werden, dass es sich hierbei doch immer nur um Verbesserungen der Wege handelt, auf denen man vom Norden aus nach Persien mit den russischen Erzeugnissen vordringen kann. Der Süden war bisher verschlossen und drohte der russischen Industrie solange verschlossen zu bleiben, als nicht Eisenbahnen den Verkehr bis zum persischen Golfe ermöglichten. Das war nun aber ein

schwacher Trost, denn wann die Bahnen gebaut werden können, das weiss anscheinend noch niemand. Zunächst ist Russland noch mit der Fertigstellung der grossen sibirischen Bahn, der ostasiatischen Bahn, der Bahn von Orenburg nach Taschkent usw. beschäftigt. Um also nicht auf gar zu weit abliegende Zeiten vertrösten zu müssen, wurde im Jahre 1901 der Versuch gemacht, zwischen Odessa und den Häfen des persischen Golfes eine direkte Dampferverbindung herzustellen. Allem Anscheine nach ist der Versuch geglückt. Die erste Probefahrt, welche der der Russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel gehörige Dampfer „Kornilow" am 3. Februar 1901 unternahm, verlief erfolgreich. Es wurden etwa 47 000 Pud (= 770 t) Waare (Petroleum, Zucker, Manufakturwaaren, Geschirr usw.) mitgeführt, und zahlreiche Agenten russischer Handelsfirmen machten die Fahrt mit, um die Lage der Märkte in Südpersien zu studiren. Das finanzielle Ergebniss für die Gesellschaft war ein Erlös von 21 000 R. an Frachten. Bei der zweiten von demselben Dampfer im August 1901 unternommenen Fahrt wurden bereits 80 000 Pud (= 1 310 t) Waaren mitgeführt (dieses Mal hauptsächlich Holz), und die Frachten erreichten die Höhe von 51 000 R. Auf der Rückreise lief der Dampfer Basra an, wo er eine Ladung Datteln (ein Haupthandelsartikel jener Gegend) einnahm. Diese Erfolge führten dazu, dass für das Jahr 1902 vier Fahrten in Aussicht genommen wurden. Am 18. Januar ist wieder der „Kornilow" mit mehr als 80 000 Pud (= 1 310 t) Waare aus Odessa ausgelaufen und ist bereits mit einer Ladung persischer Erzeugnisse wieder zurückgekehrt. Diese günstigen Ergebnisse lassen der Annahme Raum, dass man russischerseits bemüht sein wird, diese Verbindung auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten. Auch hat es sich bereits herausgestellt, welche Arten von Waare auf den südpersischen Märkten sicheren Absatz zu finden pflegen.

Das sind Verhältnisse, die den Absatz russischer Industrieartikel in Persien und persischer Produkte in Russland sehr wesentlich erleichtern, ihn zum Theil überhaupt erst möglich machen; aber namentlich die Landwege und Kunststrassen als einzige Verkehrsstrassen sind heute doch nur ein Nothbehelf, so lange man zum Bau von Eisenbahnen aus diesem oder jenem Grunde noch nicht schreiten kann. Wie sehr z. B. der Verkehr unter dem Fehlen von leistungsfähigen Eisenbahnen leidet, mag aus einem Konsularberichte, den die „Rigaer Börsen-Ztg." auszugsweise mittheilt, entnommen werden. Danach führen z. Zt. nur zwei Handelsstrassen aus den angrenzenden Gebieten durch das nördliche Persien zur Hauptstadt Teheran. Die erste läuft in nordwestlicher Richtung über Rescht nach Enseli am kaspischen Meer, alle auf diesem Wege beförderten Waaren sind daher dem russischen Eingangszoll unterworfen. Der Güterverkehr liegt dabei in den Händen Antwerpener Firmen, welche zu einem Satze von 240—280 ℳ für die Tonne die Waare von Batum am schwarzen Meere über Baku am kaspischen Meere und Enseli nach Teheran befördern. Die letzte Strecke dieses Weges von Enseli nach Teheran beansprucht allein 14—18 Tage. Immerhin ist eine Beschleunigung des Transportes gegen früher eingetreten, da die Neuanlage des russischen Theiles der Strasse die Verwendung grösserer Gefährte gestattet, während vor dieser Zeit der Transport lediglich auf Mauleseln und Kamelen ausgeführt wurde, eine Beförderungsart, die nicht nur eine erheblich längere Zeit beanspruchte, sondern auch den Waaren wegen des häufigen Umpackens und der starken Erschütterung der Tragelasten wenig zuträglich war. Die zweite, gleichfalls in nordwestlicher Richtung, aber etwas südlicher verlaufende Handelsstrasse führt von Trapezunt über Erzerum und Tabris nach Teheran. Sie bietet noch grössere Unbequemlichkeiten als die Strasse nach Enseli. Abgesehen davon, dass die Waarenballen seitens der türkischen Zollbehörden nicht selten zweimal geöffnet werden, ehe sie persisches Gebiet erreichen, und einer Durchgangsgebühr von $1\frac{2}{5}$ des Werthes unterworfen sind, macht die Länge des Weges, der über 1 770 km misst, und der Frachtsatz von 80—100 ℳ für $^2/_5$ t die Benutzung dieser Handelsstrasse nahezu unmöglich. Um diesen beschwerlichen Weg zu vermeiden, benutzen die Waaren häufig den Umweg nach Bender Buschir am persischen Golf und erreichen auf diesem Wege Teheran. Die Transportgebühr von Antwerpen bis zu dieser persischen Hafenstadt beträgt nur 40 ℳ für die Tonne; das zehnfache dieses Betrages aber erfordert der ungleich kürzere Transport von Buschir bis zur Hauptstadt. Die auf dieser 1 255 km messenden Strecke durch das Innere Persiens beförderten Waaren sind, je nach den Witterungsverhältnissen, zwischen 3 und 6 Monaten unterwegs.

Wenn das so ist, dann ist es ja zweifellos richtig, dass man in Russland von der Regierung immer wieder und immer dringender verlangt, die länger nicht mehr entbehrlich scheinenden Eisenbahnen zu bauen, damit der russische Einfluss in Persien gestärkt werde, wobei ein sehr arg missbrauchtes Mittel zur Unterstützung dieser zudringlichen Forderung der Hinweis auf die Bagdadbahn ist. Dieses Thema wird in Russland z. Zt. bis zur Geschmacklosigkeit in der Presse platt getreten und bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit hervorgeholt, um die öffentliche Meinung — wir wollen das Beste annehmen — für den Bau von Eisenbahnen in Persien mobil zu machen, die dann ein wirksames Gegengewicht gegen die gefürchtete Bagdadbahn bilden sollen. Neuerdings wird mächtig zum Bau einer Eisenbahn von Eriwan über Djulfa nach Tabris und von Aschabad nach Meschhed gedrängt. Ueber die erste Bahn haben wir schon kurz in Nr. 31 S. 513 d. Ztg. berichtet.

Da Tabris sowohl als auch Meschhed ausserordentlich wichtige Punkte für den Handel mit Persien sind, so ist es auch durchaus richtig, dass zunächst diese Stützpunkte erreicht werden, um von da aus je nach dem Laufe der Dinge weiter vorzuschreiten und dann endlich einmal den Traum der russischen Patrioten, die Erreichung des persischen Golfs, erfüllt zu sehen.

In dieser Beziehung führt die „Birsh. Wed." aus, dass es bei den Beziehungen, welche seit dem Besuche des Schah in Petersburg zwischen Russland und Persien zustande gekommen sind, und bei dem Vertrauen, welches die Bevölkerung Persiens allem Russischen entgegenbringt, sich nicht bezweifeln lasse, dass der russische Eisenbahnbau in Persien Russland einen freien Ausgang zum indischen Ozean schaffen wird, ebenso wie der Eisenbahnbau in China Russland die Möglichkeit gegeben hat, am stillen Ozean festen Fuss zu fassen. Dass die Hauptlinie vom kaspischen Meer durch Persien bis Teheran und weiter bis Bender Abbas den russischen Handel mit Asien beleben wird, ist jedem klar, der es verfolgt hat, wie sich seit den 90 er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Dinge in diesem Erdtheile entwickeln. Auf die innere Industrie Russlands, die bereits eine kurze Zeit des Stillstandes durchgemacht hat, würde die Belebung des Eisenbahnbaues in Persien gerade im jetzigen Augenblick eine ausserordentlich wohlthätige Wirkung ausüben. Es ist nothwendig, dass die russischen Bahnen in Persien noch früher dem Verkehr übergeben werden, als die Bagdadbahn aus ihrem ersten Entwickelungsverhältniss gelangt. Nur in diesem Falle verliert sie ihren gefährlichen Charakter. Ebenso besteht auch gegen die Versuche, Persien in ein nördliches und ein südliches Einflussgebiet zu theilen, nur ein sicher wirkendes Mittel — die möglichst schleunige Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den transkaspischen und transkaukasischen Bahnen und den Haupthäfen Persiens. Im westlichen Iran wird der englische Einfluss in dem Maasse dem russischen Platz machen, so hofft die „Birsh. Wed.", in welchem sich die russischen Kapitalien, das russische Wissen und die russische Arbeit dort einen weiten Spielraum verschaffen. Die auswärtigen politischen Verhältnisse haben sich in dieser Beziehung äusserst günstig für Russland gestaltet. Hier wie im östlichen Theile des iranischen Hochlandes, in Afghanistan, ist der britische Einfluss durch den unglücklichen Krieg Englands im schwarzen Erdtheile stark erschüttert worden. Wichtig ist es, dass aus dieser Lage nicht andere Nutzen ziehen, dass jene Unternehmer, die auf dem Umwege über Syrien und Kleinasien zum persischen Meerbusen streben, nicht früher dorthin gelangen, als der russische Unternehmungsgeist sich aufrafft.

So weit die „Birsh. Wed.", die in der Frage des schnellen Handelns in Persien dem Ausdruck gibt, was fast allgemein gewünscht wird. Es ist ja wohl auch nicht unrichtig, wenn man den gegenwärtigen Augenblick dazu ausnutzen will, um endlich einen Schritt dem schon so lange ersehnten Ziele näherzurücken, denn z. Zt. wird England schwerlich in der Lage sein, sehr wirksame Mittel Russland entgegenzusetzen; andererseits rückt das Schreckgespenst — die Bagdadbahn — in absehbarer Zeit an den persischen Golf heran, und dann fürchtet man an der Newa wohl nicht ganz mit Unrecht, dass der Wettbewerb für den später am Markte Erscheinenden sicher erschwert sein wird. Das sind aber streng genommen nur Beweggründe abwehrender Natur, die veranlassen könnten, jetzt zum Bau der Bahnen in Persien zu schreiten. Thatsächlich hat Russland gerade jetzt mit Neubauten und Hebung der Leistungsfähigkeit der schon lange im Betriebe befindlichen Bahnen soviel zu thun, dass man annehmen sollte, dass das selbst für ein Land wie Russland genügen sollte, um den Schaffensdrang zu befriedigen und die Industrie zu beschäftigen. Aber das unersättliche Bedürfniss, immer neue und aufnahmefähige Märkte für die russischen Industrieerzeugnisse zu erschliessen, treibt stetig vorwärts. Es fragt sich nur, ob die Rechnung wirklich stimmen und der persische Markt auch thatsächlich der russischen Industrie erhalten bleiben wird, selbst wenn sehr viel leistungsfähigere Industrien anderer Länder auf dem Plane als Mitbewerber auftreten.

In Russland scheint man das zu glauben. Wenn die Thatsachen später nicht etwas anderes beweisen, dann wäre aller Voraussicht nach viel von Russland gewonnen. Unter allen Umständen muss aber anerkannt werden, dass der Bau der Eisenbahnen ein sehr starkes Mittel ist, um einen wirthschaftlichen und politischen Einfluss auf das Land zu gewinnen oder den vorhandenen Einfluss zu stärken und zu erhalten. Die Frage muss nur noch entschieden werden, ob der mögliche Gewinn und die unvermeidlichen Opfer in einem richtigen Verhältniss zu einander stehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preussischen Herrenhause.** Es bleibt noch der Bericht über die letzte Sitzung vor den Pfingstferien am 9. d. Mts. nachzuholen, in der die sogen. Nebenbahnvorlage (vergl. Nr. 36 S. 589 d. Ztg.) mit den zu ihr eingegangenen Petitionen zur Schlussverhandlung kam. Die Vorlage wurde ohne Aenderungen genehmigt. Aus der Debatte ist zu erwähnen, dass Graf v. Tiele-Winkler der lebhaften Freude über das Projekt der Eisenbahn Breslau-(Brockau-)Oppeln (-Groschowitz) Ausdruck gab, aber meinte, dass in Oberschlesien noch weit mehr Eisenbahnen gebaut werden müssten; auch die in Rede stehende Bahn müsse über Groschowitz hinaus bis zur Landesgrenze verlängert werden. Dann befürwortete Oberbürgermeister Bender in längerer Ausführung die in einer Breslauer Petition gewünschte Eisenbahn Oels-Ostrowo und klagte erneut über die angebliche Vernachlässigung Schlesiens im Eisenbahnbau, die einen Rückgang Breslaus in seiner Bedeutung zur Folge gehabt habe.

Ihm erwiderte der Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen. Er berichtigte zunächst die irrthümliche Anschauung des Vorredners, als ob durch den Bau von Oels-Ostrowo an den jetzt vorgeschlagenen Beträgen für den Ausbau der Bahnstrecke Krotoschin-Ostrowo-Skalmierzyce irgend etwas gespart werden könne. Er wies dann darauf hin, dass es gerade Breslau sei, welches aus den vorgeschlagenen Verwendungen den grössten Vortheil haben werde. Die Verbindung von Russisch-Polen nach Berlin bliebe unberührt, da man für sie nach wie vor den kürzeren und leistungsfähigeren Weg über Alexandrowo wählen würde. Dagegen werde die Verbindung mit Breslau selbst um 100 km gekürzt. In der Verbindung von Lodz nach Mitteldeutschland träten allerdings auf dem Wege über Lissa etwas grössere Verkürzungen ein, als auf dem Wege über Breslau, von Warschau aber nicht. Von Warschau bekomme relativ Breslau die grösste Abkürzung. Man müsse sich vergegenwärtigen, wie denn bisher die Verkehre gewesen seien. „Der Verkehr nach Leipzig fand bisher die kürzeste Verbindung über Alexandrowo, hat auch eine sehr viel grössere Bedeutung über diese Linie bisher gehabt, als der Gesammtverkehr von Polen nach Breslau. Es handelt sich also nicht darum, dass durch diese neue Linie Breslau in ein ungünstigeres Verhältniss zu dem Verkehr Warschau-Mitteldeutschland gesetzt wird, sondern dass Breslau in die Lage kommt, zu günstigeren Bedingungen in diesem Verkehr in Zukunft konkurriren zu können." Es sei ja wohl zu begreifen, dass Breslau und ein Theil von Schlesien noch weitere Vortheile durch den Ausbau Oels-Ostrowo wünsche, der den Weg um weitere 26 km kürze. Aber für den Personenverkehr, der jetzt nur etwa 15 Personen täglich zwischen Breslau und Warschau betrage, könne doch der durch den Bau der Abkürzungslinie entstehende Mehraufwand von 8 000 000 ℳ. nicht gerechtfertigt, eine Rente hierfür nicht erwartet werden. Ob der für Breslau entstehende indirekte Vortheil so gross sein werde, wie Vorredner annehme, sei zweifelhaft. In alten Zeiten sei der Verkehr zwischen Russisch-Polen und Breslau allerdings viel lebhafter gewesen, namentlich vor Erbauung der Bahn. Damals sei Breslau der Stapelplatz für eine Reihe von Gütern dieser Herkunft gewesen. Diese Zeiten kehrten nicht wieder. Inzwischen seien aber nach allen Richtungen Verbindungen für Breslau zu Lande und zu Wasser geschaffen. Die Behauptung eines neuerlichen Niederganges werde durch Zahlen widerlegt. Der Wasserverkehr Breslaus habe von 1883 bis 1900 eine Steigerung von 725 %, der Bahnverkehr eine solche von 93 % erfahren; das seien Zahlen, die einem vom Stadtbaurath Breslaus gehaltenen Vortrag entstammten. — Was nun insbesondere die Personenzugverbindungen angehe, so werde man ja hoffentlich auf der neuen Linie Schnellzüge auch russischerseits erhalten, dann werde sich die Fahrtdauer Breslau-Warschau um drei bis vier Stunden abkürzen; durch die vorgeschlagene Linie Oels-Ostrowo liessen sich aber weiter nur höchstens 25 Minuten kürzen. — Auch das Interesse der durch die Bahn aufzuschliessenden Landestheile der Kreise Adelnau und Wartenberg sei ja nicht zu unterschätzen, würde aber den Bau einer Vollbahn mit Schnellzugverkehr nicht rechtfertigen.

Nochmals begründete Oberbürgermeister Bender die Befürchtung, dass die neuen Bahnen nach Russisch-Polen die Wirkung haben würden, dass in Zukunft der Verkehr von Mitteldeutschland nach Warschau nicht mehr, wie bisher, über Breslau gehe. Die Petitionen wurden hierauf nach dem Kommissionsantrag der Regierung theils zur Erwägung, theils als Material überwiesen.

Zum „Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen (20 000 000 ℳ.)" ging Oberbürgermeister Struckmann auf die Denkschrift über die Verwendung des Kleinbahnfonds ein und sprach den Wunsch aus, dass die Eisenbahnverwaltung in Zukunft den Fonds nach denselben Grundsätzen verwende wie bisher. Namentlich bäte er die Regierung, den Provinzen bei der Gewährung der Unterstützungen freie Hand zu lassen; in zwei Fällen in Hannover sei das in allerletzter Zeit nicht geschehen. Minister v. Thielen bemerkte darauf, dass die Provinz Hannover in letzter Zeit bei der Gewährung der Unterstützungen von Kleinbahnen sehr schematisch verfahren sei; sie habe lediglich Darlehen gewährt, aber jede Betheiligung mit Aktien abgelehnt. Dies Verfahren sei in vielen Fällen nicht zu empfehlen, da die Provinzen doch das beste Urtheil über die Verhältnisse haben. Es wäre zweckmässig, wenn sich die Provinz Hannover entschlösse, in Zukunft nicht schematisch, sondern individuell zu verfahren, wie das jetzt schon alle anderen Provinzen thäten. Der Fonds wurde bewilligt, ebenso der Rest des Gesetzes. Damit war die Berathung der Eisenbahnvorlage beendet. Die Petition der Handelskammer für die östliche Niederlausitz in Sorau um Herstellung einer Eisenbahn von Weisswasser über Mücka nach Bautzen wurde der Regierung als Material überwiesen, ebenso die Petition der Handelskammer zu Magdeburg um Ausbau der Eisenbahn Oebisfelde-Uelzen als Vollbahn.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die neuerdings im § 26 (2) a 2 der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter besonders günstigen Verhältnissen zugelassene Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 90 auf 100 km in der Stunde beschlossen worden, um einen etwas grösseren Spielraum zwischen der fahrplanmässigen und der höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit zu gewinnen, als früher vorhanden war, damit die Lokomotivführer nöthigenfalls kleine Verspätungen einholen können, ohne in Gefahr zu gerathen, die gesetzlich zulässige Fahrgeschwindigkeit zu überschreiten.

Der Minister weist die nachgeordneten Eisenbahndirektionen und die Eisenbahnkommissare an, diesen Gesichtspunkt bei den Anträgen, die in dieser Beziehung zu stellen sind, zu beachten. Nur zu dem angegebenen Zweck und nicht etwa, um die jetzt zugelassene fahrplanmässige Fahrgeschwindigkeit zu steigern, werde eine Erhöhung der höchsten zulässigen Geschwindigkeit bis zu 100 km in der Stunde zugelassen werden, wenn besonders günstige Verhältnisse nachgewiesen würden.

— **Prämiirung nützlicher Erfindungen.** Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 19 Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung Belohnungen im Gesammtbetrage von 5 100 ℳ. für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirthschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— **Beschaffung von Güterwagen.** Für die preussische Staatseisenbahnverwaltung sind kürzlich 8 277 Güterwagen verschiedener Gattung in Bestellung gegeben worden. Von diesen sind 80 doppelbödige Viehwagen für 15 t Ladegewicht mit 18,6 qm Ladefläche, 100 dreiachsige bedeckte Güterwagen für Schnellzüge mit 10 t Ladegewicht, 200 Kalkdeckelwagen für 15 t Ladegewicht, 20 dreiachsige Heizkesselwagen, 50 Langholzwagen für 15 t Ladegewicht, 100 vierachsige Plattformwagen für 30 t Ladegewicht, 20 Hohlglaswagen für 15 t Ladegewicht, 467 zweiachsige Plattformwagen, 2 440 zweiachsige bedeckte Güterwagen, 2 400 zweiachsige Kohlenwagen und 2 400 zweiachsige offene Güterwagen.

— **Der geplante Homburger Bahnhofsumbau,** über dessen Schicksal im preussischen Landtag wir zuletzt in Nr. 32 d. Ztg. berichteten, hat jetzt, wie das Wolf'sche Telegraphenbüro meldet, zu einer örtlichen Besichtigung durch Se. Majestät den Kaiser Anlass gegeben. Am 14. d. Mts. traf der Kaiser Nachmittags auf dem Bahnhof ein. Gleich nach der Ankunft hielt Staatsminister v. Thielen im Kaiserpavillon des Bahnhofes einen Vortrag über die Bahnhofsanlage. Zu diesem Vortrage waren befohlen: der Präsident der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. Thomé, der Landrath v. Meister, Bürgermeister Dr. Marx und Baurath Jacobi aus Homburg. Nach dem Vortrage fand eine örtliche Besichtigung statt, zu welcher die drei in Frage kommenden Bahnhofsprojekte im Gelände nach Oberursel zu durch Fähnchen abgesteckt waren. Die Konferenz dauerte über eine Stunde. Der Kaiser liess sich eingehend vom Minister v. Thielen, Bürgermeister Dr. Marx und Landrath v. Meister Vortrag halten, wobei auch ein neuer Entwurf des Bauraths Jacobi nach Vorschlägen des Bürgermeisters Dr. Marx in Erwägung gezogen wurde. Eine Bestimmung wurde nicht getroffen. Im

Ministerium wird vielmehr noch einmal dieser letztere Plan bearbeitet werden.

— **Eisenbahnunfall bei Zschortau.** Die von der Staatsanwaltschaft in Halle eingeleitete Untersuchung über die Ursache dieses Unfalls ist eingestellt worden, da nach dem Ergebniss ein Verschulden des Personals und der Eisenbahnverwaltung nicht vorliegt.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Wie die Direktion in ihrem Berichte ausführt, kann das finanzielle Ergebniss des Jahres 1901 im ganzen wiederum als befriedigend bezeichnet werden. Wenn der sich auch in dem Verkehr der Bahn bemerkbar machende allgemeine wirthschaftliche Niedergang seine Wirkung nicht in stärkerem Maasse ausgeübt hat, so ist dieses hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass einige grössere im Jahre 1901 in vollen Betrieb genommene Werke und ferner der Bau der in Braunschweig Nordbahnhof anschliessenden neuen Strecken der Bahn vermehrte Transporte gebracht haben. Es sind im Berichtsjahre 89 912 t Güter mehr, dagegen 3 800 Personen weniger befördert, wie im Jahre 1900. Nach der Betriebsrechnung ergibt sich ausschliesslich des Vortrages von 1900 eine Einnahme von 1 236 130 *M.* Nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zufliessenden 20 147 *M.* verbleiben an reiner Betriebseinnahme 1 215 983 *M.* Dieser Betrag zeigt gegen die Betriebseinnahme von 1900 ein Mehr von 97 197 *M.*, nämlich: aus dem Güterverkehr 54 668 *M.*, aus den sonstigen Einnahmen 47 347 *M.*, aus dem Personenverkehr dagegen weniger 4 819 *M.* Die Ausgaben betragen nach der Betriebsrechnung 705 026 *M.* Nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben von 65 260 *M.* verbleiben an Betriebsausgaben 639 766 *M.* Die Ausgaben haben sich danach gegen 1900 um 57 839 *M.* erhöht. Diese Mehrkosten sind in der Hauptsache wiederum durch die Kosten für die Bewältigung des stärkeren Verkehrs, insbesondere auch durch grössere Personalkosten und durch weitere Preissteigerung für Betriebsmaterialien entstanden. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre hat im ganzen 170 253 *M.* (gegen 175 072 *M.* im Jahre 1900) ergeben. Einschliesslich Militär sind 431 042 Personen (gegen 434 842 im Jahre 1900) befördert. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung haben 168 836 *M.* (1900: 173 688 *M.*) betragen, wovon auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen 9 173 *M.* entfallen. An Gepäck sind 399 t mit einer Einnahme von 1 279 *M.* (1900: 412 t und 1 320 *M.*) befördert. Die Mengen der im Laufe des Jahres beförderten Güter — einschliesslich Vieh — haben 872 118 t (1900: 782 206 t) betragen und an Fracht einschliesslich Nebengebühren 798 563 *M.* (1900: 743 894 *M.*) erbracht. Die verschiedenen sonstigen Einnahmen belaufen sich auf 247 167 *M.* (1900: 199 819 *M.*). Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einschliesslich des Vortrages aus 1900 einen Ueberschuss von 301 937 *M.* nach. Die Gewinnantheile für Aufsichtsrath und Direktion betragen 11 564 *M.*, so dass 290 373 *M.* zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Es wird vorgeschlagen, hiervon 237 250 *M.* = 6½ % auf das Aktienkapital zur Vertheilung zu bringen und restliche 53 123 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln.** Der Ueberschuss für das Geschäftsjahr 1901 beträgt einschliesslich Vortrag 2 430 796 *M.*, woraus für Anleihezinsen, Unkosten und Steuern 781 865 *M.* zu bestreiten waren. Von dem Rohgewinn sollen verwendet werden: zu Abschreibungen 259 058 *M.*, zur Deckung der auf Grund bestehender Bürgschaftsverträge im Jahre 1901 dem Betriebsbürgschaftsbestand entnommenen Summen 267 565 *M.*, zur Erhöhung des Betriebsbürgschaftsbestandes 400 000 *M.*, zu sonstigen Rückstellungen 151 853 *M.* Nach Ausstattung der gesetzlichen Rücklage mit 27 845 *M.* bleiben 542 608 *M.* Der auf den 7. Juni einzuberufenden Hauptversammlung soll vorgeschlagen werden, 4½ % (7 %) Dividende zu vertheilen und die nach Bestreitung der Gewinnantheile des Aufsichtsraths von 4 438 *M.* verbleibenden 88 170 *M.* vorzutragen. (Im Vorjahr betrug nach 49 351 *M.* Abschreibungen und Ueberweisung von 373 531 *M.* zum Betriebsbürgschaftsbestand, 100 000 *M.* Rückstellung für nicht völlig abgewickelte Baurechnungen, 38 391 *M.* gesetzlicher Rücklage der Reingewinn 784 031 *M.* zu folgender Verwendung: 7 % Dividende 700 000 *M.*, Gewinnantheile des Aufsichtsraths 15 389 *M.*, Vortrag 68 641 *M.*)

— **Das Projekt einer Haveluferbahn (Spandau-Kladow)** an der rechten, dem Grunewald gegenüber belegenen Seite des Flusses hat, wie die „Deutsche Strassen- u. Kleinb.-Ztg." erfährt, nun nach längeren Vorverhandlungen festere Gestalt angenommen. Der Kreisausschuss des Kreises Osthavelland hat dem Magistrat von Spandau einen Vertrag über den Bahnbau vorgelegt, der vom Magistrat genehmigt worden ist. Danach baut der Kreis eine normalspurige Kleinbahn von Spandau nach Kladow sowie im Anschluss daran eine lokale Güterbahn, durch welche ausgedehnte, bisher unbebaute Gelände im Weichbilde von Spandau zur Ansiedelung von Fabriken erschlossen werden sollen; diese Güterbahn endigt am Havelufer, wo ein Umschlaghafen erbaut werden soll. Die Leistungen zur Deckung der etwa 1 200 000 *M.* betragenden Unkosten sind in der Weise vertheilt, dass Staat und Provinz 600 000 *M.*, der Kreis 350 000 *M.* und die Stadt Spandau 250 000 *M.* beitragen. Spandau muss innerhalb des Stadtbezirks noch den Grund und Boden kostenfrei hergeben. Die Vertheilung des etwaigen Gewinnes sowie der etwaigen Unterhaltungskosten, falls Zuschüsse erforderlich sind, erfolgt zwischen dem Kreise und Spandau im Verhältniss des von beiden geleisteten Beitrages. Zur Weiterführung der Bahn über Kladow hinaus nach Potsdam ist das Projekt noch nicht gediehen.

— **Berathung des Eisenbahnetats in der bayerischen Abgeordnetenkammer.** Aus den in den letzten Tagen gestellten Anträgen des Berichterstatters der bayerischen Abgeordnetenkammer an den Finanzausschuss zum Etat der Staatseisenbahnverwaltung für 1902/03 entnehmen wir in Kürze folgendes Bemerkenswerthe: Die Vorbemerkungen beginnen damit, dass die Frage der Selbständigkeit der bayerischen Staatseisenbahnen in letzter Zeit wiederholt die öffentliche Meinung in ausgiebiger Weise beschäftigt habe, und zwar auch in der Sitzung des deutschen Reichstages vom 13. März d. J. In dieser seien von Rednern zweier Parteien die Wünsche nach Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens entschieden betont und die Reichseisenbahnen als nothwendige Entwickelung der einheitlichen deutschen Wirthschaftspolitik, Zoll- und Handelsgesetzgebung hingestellt worden. Dem gegenüber dürfte es angezeigt erscheinen, die Nothwendigkeit der Erhaltung der selbständigen bayerischen Staatseisenbahnen aus politischen und wirthschaftlichen Gründen mit aller Bestimmtheit auszusprechen in der Hoffnung, dass Regierung und Volksvertretung in dieser Auffassung einhellig sich begegnen und alle Mittel und Wege suchen, um diese Selbständigkeit zu erhalten und zu sichern. Von diesem Standpunkte aus sei die im Dezember 1901 in Stuttgart stattgehabte Konferenz der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen mit der freudigen Hoffnung zu begrüssen gewesen, dass sie eine Verständigung der letzteren herbeiführen und die oftmals zum Ausdruck gekommenen Klagen über Mangel an gegenseitiger Rücksichtnahme beseitigen werde. Hieran anschliessend ersucht der Berichterstatter noch, soweit thunlich, um Mittheilung über die Verhandlungen in dieser Konferenz sowie über die seither infolge derselben getroffenen Vereinbarungen.

Hierauf geht der Bericht zu den Betriebsergebnissen über, welche in den letzten Jahren ein rasches Ansteigen der Einnahmen, desgleichen aber auch der Ausgaben ausweisen. Aus der hierzu erstellten Uebersicht geht hervor, dass von 1890 bis 1900 die Einnahmen wie die Ausgaben um rund 60 000 000 *M.* gestiegen und der Betriebskoeffizient von 55,9 % im Jahre 1890 auf 69,63 % im Jahre 1900 und 1901 auf 75 % sich infolge des durch die wirthschaftliche Krisis herbeigeführten starken Rückganges der Einnahmen aus dem Güterverkehre erhöhte. Aus einem Vergleiche mit anderen deutschen Staatsbahnen stellt der Berichterstatter fest, dass die preussischen Staatseisenbahnen in Bezug auf Rentabilität an erster Stelle stehen; der Hauptgrund hierfür dürfte nach seiner Ansicht in dem verschiedenen Verhältnisse der Zahl von etatsmässigen und Taglohnbediensteten zu suchen sein sowie auch in der einfacheren Ausgestaltung der Bahnanlagen auf den Nebenlinien.

Die Frage der Organisation der bayerischen Staatsbahnverwaltung habe in letzterer Zeit sehr die öffentliche Meinung beschäftigt. Eine möglichste Vereinfachung des Verwaltungsorganismus und damit eine thunlichste Verminderung der Verwaltungskosten sei nachdrücklichst anzustreben, und hierzu gehöre auch eine Verringerung der Zahl der Eisenbahnbetriebsdirektionen; Preussen mit einer Bahnlänge von 30 683 km zerfalle in 21 Direktionsbezirke, während Bayern mit 5 807 km 10 Betriebsdirektionen habe; dort kommen somit auf eine Direktion durchschnittlich 1 461 km Bahnlänge, hier 580 km. Im Hinblick auf dieses Verhältniss fragt der Berichterstatter an, welche Ersparungen durch Vergrösserung der Betriebsdirektionsbezirke erzielt werden könnten, und ersucht des weiteren auch um Mittheilung, welche Maassnahmen in Bezug auf Errichtung eines Verkehrsministeriums für die nächste Zeit in Aussicht genommen seien.

Bei den Einnahmen aus dem Personenverkehre stimmt der Berichterstatter dem Vorschlage der Regierung — den ursprünglichen Budgetansatz von rund 51 000 000 *M.* auf rund 48 000 000 *M.* zu ermässigen — zu. Hierbei fragt er an, welche Erfahrungen bisher mit Einführung der 45 tägigen Rückfahrkarten gemacht worden seien, wie weit die Verwendung solcher zugenommen habe, ob Klagen aus dem Publikum oder Unterschleife bekannt geworden seien, ferner ob auch in Bayern etwa eine andere Form der Rückfahrkarten oder gänzliche Beseitigung beabsichtigt sei. Sodann wird noch darüber Aufschluss gewünscht, wie die Rentabilität der Vorortzüge in den einzelnen

Städten sich gestaltet habe, und ob deren Einführung auch für weitere Städte beabsichtigt sei. Bei Abschnitt Einnahmen für Reisegepäck wird erwähnt, dass wiederholt der Wunsch ausgesprochen worden sei, es möge den Mitgliedern der bayerischen Kammern, wie den Reichstagsabgeordneten taxfreier Transport von Reisegepäck bis zu 50 kg gewährt werden, und hieran anschliessend um Aufklärung ersucht, ob und welche Hindernisse dem entgegenstehen. Ferner wird angefragt, ob — nachdem in Norddeutschland den Reisenden Freigepäck bis zu 25 kg gewährt werde — dies nicht auch für die bayerischen Staatsbahnen in Aussicht zu nehmen sei.

Bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr wird ausgeführt, dass der wirthschaftliche Niedergang für das Jahr 1901 einen schweren Rückschlag gebracht habe; er sei erfreulicherweise zwar im Weichen begriffen, aber noch lange nicht vollständig behoben, insbesondere bei der Eisen- und Kohlenindustrie, und es müsse hierbei auch noch mit der Thatsache gerechnet werden, dass auf einen so tiefgreifenden wirthschaftlichen Niedergang erfahrungsgemäss nur eine langsame Erholung folge. Im Hinblick auf diese Verhältnisse beantragt der Berichterstatter, den — gegenüber dem ursprünglichen Budgetansatz der Staatsregierung — nunmehr um 8 300 000 ℳ niedriger gestellten Betrag zu genehmigen.

Bei den „Personalausgaben" wird in einer Zusammenstellung nachgewiesen, dass die Zahl der pragmatischen Beamten im Jahre 1901 gegenüber 1890 von 1 077 auf 1 914 und jene der statusmässigen Beamten und Bediensteten von 12 154 auf 26 249 gestiegen ist. In der gegenwärtigen (26.) Finanzperiode zählen von den 1 914 pragmatischen Beamten 693 zum höheren und 1 221 zum mittleren Dienst, welch' letzterer unter Einrechnung der hierzu gehörenden 2 406 Expeditoren und 2 044 Adjunkten 5 671 Personen in sich begreift. Während durch Stellenumwandlung seit der 23. Finanzperiode der Beamtenstand des höheren Dienstes von 769 auf 693 zurückgegangen ist, hat sich jener des mittleren Dienstes von 4 227 auf 5 671 erhöht und dadurch eine namhafte Besserstellung desselben hervorgebracht. Durch die neuen Aufnahmebestimmungen des Jahres 1901 wurden der Zugang zum Verkehrsdienst, die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse usw. einer durchgreifenden Regelung unterzogen, und hofft der Berichterstatter, dass dadurch nicht nur ein sehr grosser Theil der bisherigen Klagen über Unsicherheit und Ungleichheit genannter Verhältnisse aus der Welt geschafft, sondern auch eine weitere Hebung des bayerischen Verkehrswesens herbeigeführt werde. Gegen die Verwendung weiblicher Hilfskräfte für einzelne geeignete Dienstzweige, wie dies in Preussen in ausgedehntem Maasse bereits der Fall und in Württemberg in Aussicht genommen ist, wird keine Erinnerung erhoben. Das Bestreben der Eisenbahnverwaltung, die vielfach wahrgenommene übermässige Ausnutzung der Freifahrtvergünstigung seitens eines Theiles der jüngeren Beamten und Aspiranten hintanzuhalten, wird gebilligt, jedoch empfohlen, dienstälterem Personale mit allem Wohlwollen entgegenzukommen. Hinsichtlich der im Laufe des vergangenen Winters in Anwendung gebrachten Einführung des Arbeitsnachweises unter den Eisenbahnbetriebsdirektionen behufs thunlichster Vermeidung der Entlassung von Arbeitern ersucht der Berichterstatter um Mittheilung, wie sich diese Maassnahme bewährt habe. Die Unterrichtsstunden behufs theoretischer und praktischer Ausbildung des Personals in den Obliegenheiten des Dienstes begrüsst er mit dem Wunsche ihrer möglichsten Ausdehnung auf alle grösseren Stationen.

Beim Kapitel „sächliche Ausgaben" ersucht der Berichterstatter um Mittheilung, wie die Spiritusbeleuchtung sich bewähre und welches finanzielle Ergebniss sich dabei im Vergleich zu den übrigen Beleuchtungsarten ergeben habe, dann bei den Kosten für Fahrmaterial um Mittheilung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der neuen Schnellzuglokomotiven sowie auch darüber, wie weit die Versuche über Herstellung einer selbstthätigen Kuppelung jetzt gediehen seien und ob Aussicht auf baldige Einführung eines derartigen Systems bestehe.

Bei der schliesslichen Abgleichung werden die Einnahmen auf rund 173 000 000 ℳ, die Ausgaben auf 126 500 000 ℳ und der Ueberschuss auf 46 500 000 ℳ, letzterer — gegenüber dem ursprünglichen Voranschlage zu 51 500 000 ℳ — mithin um 5 000 000 ℳ geringer angesetzt und dem Finanzausschusse zur Genehmigung empfohlen.

— **Zur Bewältigung des anlässlich der Jubiläumsfestlichkeiten in Karlsruhe am 26. und 27. April stattgehabten ausserordentlich lebhaften Eisenbahnverkehres** hatte die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen aussergewöhnliche Vorkehrungen getroffen und neben der Verstärkung der Kurszüge bis zur Belastungsgrenze am 26. April 25, am 27. April 27 Sonderzüge mit durchweg 22 Wagen (16 Wagen III. und 6 Wagen I./II. Klasse) nach Karlsruhe zur Ausführung gebracht. Nach den durch das Zugpersonal geführten Aufzeichnungen sind in runden Zahlen am 25. April etwa 10 000 bis 12 000 Festbesucher eingetroffen, am 26. April etwa 46 000 Personen angekommen und etwa 28 000 Personen abgereist und am 27. April etwa 36 000 Personen angekommen und etwa 44 000 Personen abgereist. Auch am 28. und 29. April war die Zahl der von Karlsruhe abreisenden Personen noch sehr beträchtlich.

Die Abbeförderung der heimkehrenden Festbesucher fand am Sonnabend, den 26. April in der Zeit zwischen 10 und ¼1 Uhr Nachts, am Sonntag, den 27. April zwischen ½8 Uhr und 12 Uhr Nachts statt, sie drängte sich also am ersten Tag auf 2½ Stunden, in welchen neben 15 fahrplanmässigen Zügen 20 Sonderzüge, am zweiten Tage auf 4½ Stunden, in welchen ausser 44 fahrplanmässigen Zügen noch 28 Sonderzüge abzufertigen waren, zusammen.

Im ganzen sind in Karlsruhe am 26. und 27. April neben täglich 102 ankommenden und 103 abgehenden Schnell- und Personenzügen 171 Sonder- und Leerzüge abgefertigt worden.

Da die Aufstellung der Sonderzugausrüstungen im Hauptbahnhof nicht möglich war und ihre Ueberleitung in den Rangirbahnhof mit Schwierigkeiten verknüpft gewesen wäre, wurden sie sofort nach ihrer Ankunft hier als Leerzüge nach Rastatt, Durlach, Karlsruhe Mbg. Thor, Graben-N. und Bruchsal weitergeleitet und bis zum Abend hinterstellt. Ein Theil der Ausrüstungen konnte von hier wiederholt zum Ausgangspunkt des Sonderzuges zurückgeleitet und wieder verwendet werden. Am Abend wurden die Leerzüge von den Hinterstellungsstationen in der Weise hierher befördert, dass sie etwa 5 bis 10 Minuten vor der Abgangszeit des Sonderzuges eintrafen und dadurch den Hauptbahnhof, dessen sämmtliche Gleise ohne Unterbrechung mit Zügen nach allen Richtungen belegt waren, mit Rangirbewegungen nicht belasteten. Im Hauptbahnhof waren ausser dem Ersatzmaterial für Zugverstärkungen noch vier Hilfszüge aufgestellt, die sowohl am 26. als auch am 27. April in Dienst gestellt werden mussten.

Güterwagen sind zur Beförderung von Personen nicht benutzt worden, weil durch das Entgegenkommen der Nachbarverwaltungen ausreichendes Personenwagenmaterial zur Verfügung stand. Der Güterverkehr ist am Sonnabend, den 26. April im vollen Umfange aufrecht erhalten worden. Trotz des ganz ausserordentlichen Verkehres war weder ein Unfall zu beklagen, noch sind Betriebsstörungen oder grössere Verspätungen der fahrplanmässigen und Sonderzüge vorgekommen. Zu diesem günstigen Verlauf hat ganz besonders die Umsicht und das pflichtgetreue, opferwillige Verhalten des gesammten Personals, dann aber auch die ruhige Haltung des Publikums beigetragen.

Die in der Zeit vom 26. bis 28. April in Karlsruhe eingerichtete Bahnsteigsperre hat sich für die Aufrechterhaltung der Ordnung und die gute Durchführung des Dienstes als sehr zweckmässig erwiesen.

— **Behufs Gründung eines Revisionsverbandes der Baugenossenschaften des bayerischen Eisenbahnpersonals** fand in der zweiten Hälfte des vergangenen Monats in München eine gemeinsame Berathung der Vertreter der Eisenbahnverwaltung und jener der Baugenossenschaften statt. Es waren hierzu die Vertreter von 15 Bau- und Sparvereinen bezw. Baugenossenschaften aus den Städten München, Augsburg, Neuulm, Kempten, Lindau, Simbach, Rosenheim, Regensburg, Passau, Nürnberg, Bamberg und Hof erschienen, und es wurde, nachdem die in Vorschlag gebrachten Satzungen eingehend durchberathen waren, von sämmtlichen Vertretern der Beitritt ihrer Genossenschaften zum Revisionsverbande erklärt und die Gründung eines solchen für das bayerische Eisenbahnpersonal beschlossen. Der Verband verfolgt folgende Zwecke: a) die Einführung einer einheitlichen Buchführung und Rechnungsstellung, entsprechende Unterweisung der Kassenführer und Rechnungssteller; b) die Revision der Einrichtungen und der Geschäftsführung der einzelnen Genossenschaften im Sinne des § 53 des Genossenschaftsgesetzes; c) die Ueberwachung der finanziellen Gebahrung der einzelnen Genossenschaften, insbesondere hinsichtlich der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber den Hypothekengläubigern; d) die Auskunftertheilung an die Genossenschaftsorgane sowie deren juristische und technische Berathung bei Regelung der inneren Verhältnisse der Genossenschaft sowie in Geschäftsangelegenheiten der Genossenschaft, und e) die Schlichtung von Streitigkeiten jeder Art zwischen den Genossenschaftsorganen.

Organe des Verbandes sind: der Vorstand, das Schiedsgericht, der Verbandstag und die Verbandsrevisoren. Der Vorstand hat seinen Sitz in München; er besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern; ersterer wird von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt, die letzteren werden von den Genossenschaften gewählt; die Revisoren werden vom Vorstande aus der Zahl geeigneter Staatsbahnbeamten bestellt. Zum Vorsitzenden des Vorstandes wurde der bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verwendete Direktionsassessor Wopfner ernannt.

— **Zur Feier des Regierungsjubiläums Sr. königlichen Hoheit des Grossherzogs Friedrich von Baden** veranstalteten die Beamten und Arbeiter der badischen Staatsbahnen ein Festbankett im grossen Saal der Festhalle zu Karlsruhe. Damit alle Bezirke des Landes vertreten sein konnten, hatte die Generaldirektion vier Sonderzüge zur Verfügung gestellt. Der grosse Saal, dessen Tribünen den Damen vorbehalten waren, hätte um ein erhebliches grösser sein müssen, um alle Herbeigeeilten zu fassen. Die Ausschmückung erregte allgemeine Bewunderung. Die Bühne glich einem Ausschnitt aus einer der interessantesten Schwarzwaldgegenden. Mastsignal, Läutewerk und Kontroltafeln wurden zusammen in gelungener Weise zur Ankündigung der Vorträge von einem Bahnwärter bedient, der im übrigen auf der Holzbank vor seinem Häuschen gemüthlich seine Pfeife rauchte. Das ganze war überragt von der reich gezierten Büste des Landesherrn.

Unter den Anwesenden waren zu bemerken: Staatsminister v. Brauer, Generaldirektor Staatsrath Eisenlohr mit fast allen Mitgliedern und Oberbeamten der Generaldirektion und als Vertreter der städtischen Behörden Bürgermeister Siegrist.

Etwas nach 8 Uhr betrat, mit brausendem Hoch empfangen, der Grossherzog mit seinem Flügeladjutanten und dem Vorstand des Geheimen Kabinets den Saal. Der Begrüssungsansprache durch einen Zugführer folgte die stehend angehörte Fürstenhymne, der Gesang „Gruss an das badener Land" und sodann die Festrede eines Betriebsbeamten. Als ferner der Trinkspruch auf Ihre königliche Hoheit die Grossherzogin durch einen Arbeiter ausgebracht war, erhob sich der Grossherzog zu einer längeren Ansprache, der die Anwesenden mit Stolz und Bewegung zugleich lauschten und in deren Schluss, ein Hoch auf das theure badische Land, die Versammlung begeistert einstimmte. Nachdem darauf ein Lokomotivführer auf das geeinigte deutsche Vaterland und seinen obersten Schirmherrn, Kaiser Wilhelm II., gesprochen und ein technischer Beamter den Dank für das Erscheinen des geliebten Landesherrn dargebracht hatte, verliess dieser nach nahezu zweistündiger Anwesenheit die Feier, die — den Veranstaltern, Förderern und Theilnehmern zur Ehre — den schönsten Verlauf genommen hatte und für die Eisenbahner den Abschluss der glänzenden Jubiläumsfestlichkeiten bildete. Für alle aber, die der Feier nicht haben beiwohnen können, gelte hier die Versicherung:

Edler Fürst! Voll Glanz und Schwung
Ward Dir manche Huldigung —
Schlicht in jedes Herz geschrieben
Bleibt's: Dich sehen, heisst Dich lieben!

— **Allgemeiner Staatseisenbahn-Beamtenverein in Frankfurt a/M.** Der z. Zt. aus rund 4 000 Mitgliedern unter Leitung des Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé bestehende Verein hat in der am 13. April d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen: 1. ein künstlerisch ausgeführtes Gedenkblatt aus Vereinsmitteln zu beschaffen und allen Vereinsmitgliedern, die mindestens zwei Jahre lang dem Verein angehört haben und auf eine ununterbrochene 30 jährige Thätigkeit im Eisenbahndienst zurückblicken, zur ehrenden Erinnerung zu überreichen. Mitgliedern, welche unter gleicher Voraussetzung ihr 50 jähriges Dienstjubiläum feiern oder schon gefeiert haben, soll das Gedenkblatt in passendem goldenen Rahmen überreicht werden; 2. an den Deutschen Patriotenbund in Leipzig zur Errichtung eines Völkerschlachtdenkmals daselbst einen einmaligen Beitrag von 100 *M.* unter der Voraussetzung zu leisten, dass der Name des Vereins, wie in Aussicht gestellt, am Denkmal angebracht wird; 3. an den Hauspflegeverein in Frankfurt a/M. eine einmalige Zuwendung von 50 *M.* in Anerkennung seiner segensreichen Thätigkeit bei den Familien von Vereinsmitgliedern zu gewähren; 4. gemeinschaftlich mit dem Eisenbahn-Konsumverein in Frankfurt a/M. ein monatlich erscheinendes Nachrichtenblatt herauszugeben; 5. eine Vereinsfahne zum Preise von nicht über 1 000 *M.* aus freiwilligen Beiträgen und Vereinsmitteln anzuschaffen und dies so zu beschleunigen, dass die Einweihung der Fahne bei einem im Herbst abzuhaltenden Vereinsfest erfolgen kann. Die Fahne soll bei den Vereinsfesten, bei Aufzügen oder sonstigen Gelegenheiten, an denen der Verein als solcher sich betheiligt, und vor allem bei Beerdigungen von Vereinsmitgliedern vorangetragen werden.

— **Der Vorstandsbericht des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats über das Jahr 1901**, den die Zeitschrift „Glückauf" veröffentlicht, beklagt den geschäftlichen Rückgang, der, um die Mitte des Jahres 1900 beginnend, sich seitdem in allen Zweigen des Erwerbslebens geltend gemacht hat, und fährt dann fort: „Unter dem Druck dieser Verhältnisse konnte naturgemäss der Kohlenverbrauch seine bisherige Höhe nicht beibehalten, und während wir bis dahin stets von einer erfreulichen Zunahme von Förderung und Absatz zu berichten hatten, weist das Berichtsjahr die erhebliche Abnahme der Förderung von 1 668 972 t = 3,20 % gegen das Jahr 1900 auf. Dabei darf allerdings nicht ausser Acht gelassen werden, dass die vorhergehenden 5 Jahre, also 1896 bis 1900 einschliesslich, eine durchschnittliche Fördererhöhung der Syndikatszechen um jährlich 9,47 % ermöglicht haben, während die frühere durchschnittliche Jahressteigerung der Förderung erfahrungsgemäss nur mit etwa 4 % in Ansatz zu bringen ist. Während wir im Jahre 1900 jedem unserer Mitglieder Aufträge in Höhe seiner vollen Betheiligungsziffer zuweisen konnten, erschien dieses für das Berichtsjahr unmöglich. Wir mussten vielmehr bereits im Dezember für das erste Viertel des Berichtsjahres eine allgemeine Fördereinschränkung von 10 % eintreten lassen. Die gesammte Betheiligung unserer Mitglieder betrug bei Gründung des Syndikats 33 575 976 t, Ende 1901: 58 615 007 t. Die Förderung des Jahres 1893 betrug 33 539 230 t, die Förderung des Jahres 1901: 50 411 926 t. Die Betheiligungsziffer ist mithin seit 1893 um 25 039 031 t = 74,57 %, die Förderung um 16 872 696 t = 50,31 % gestiegen. Wir glauben, diese Entwickelung trotz des Rückschrittes des letzten Jahres, im ganzen genommen, als eine erfreuliche bezeichnen zu dürfen."

Im weiteren Verlaufe geht der Bericht auf die Aussichten des Kohlenbergbaues für die Zukunft ein und hebt dabei folgendes hervor:

„Die am 12. Oktober 1900 den ausländischen Kohlen gewährte Frachtermässigung für die Einfuhr über die deutschen Seehäfen und die Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen hat zwar, wie vorauszusehen, keinerlei fühlbare Wirkungen gehabt, gleichwohl muss der deutsche Kohlenbergbau dringend wünschen, dass diese Ermässigung, welche bis Oktober 1902 gewährt worden ist, nicht wieder erneuert werde, da bei der erhöhten Leistungsfähigkeit des heimischen Bergbaues die Gründe für diese Maassregel nicht mehr vorhanden sind. Die Anfuhr an Kohlen, Koks und Briketts zu den Rheinhäfen hat im Jahre 1901: 8 749 613 t gegen 8 242 139 t im Vorjahre betragen und ist also um 507 474 t = 6,16 % gestiegen. Der Verkehr auf dem Dortmund-Emskanal hat sich im Berichtsjahre erfreulich gehoben. An Kohlen sind auf dem Kanal im Jahre 1901 verfrachtet worden 96 192 t gegen 57 212 t im Vorjahre, also 38 980 t mehr. Bei der Abnahme des Inlandsverbrauches haben wir den Verkauf nach ausserdeutschen Ländern nach Möglichkeit zu steigern gesucht, und wenn uns dieses nicht in höherem Maasse gelungen ist, so liegt der Grund dafür hauptsächlich in dem starken Wettbewerb Englands."

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind: der Regierungsrath H e i n t z m a n n, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sowie der Regierungs- und Baurath R i c h a r d, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., und der Regierungs- und Baurath G e r h a r d t zu Geheimen Bauräthen und vortragenden Räthen in demselben Ministerium.

Oesterreich.

— **Oesterreichische Ausstellung in London.** Am 24. d. Mts. wird in London eine österreichische kunstgewerbliche Ausstellung unter dem Protektorat des Erzherzogs Otto und des Prinzen von Wales eröffnet. An dieser Ausstellung betheiligt sich auch das österreichische Eisenbahnministerium mit einer Sammlung landschaftlicher Bilder aus Oesterreich, insbesondere der Alpenländer. Zweck dieser Sonderausstellung ist, das englische Publikum mit den Naturschönheiten Oesterreichs bekannt zu machen und zu Reisen nach Oesterreich anzuregen. Unter den für die Ausstellung des Eisenbahnministeriums bestimmten, durchweg von hervorragenden österreichischen Künstlern herrührenden Bildern sind u. a. zu nennen: eine Gesammtansicht von Gastein von Skopalik, eine Reihe von Aquarellen des bekannten Künstlers Campton (Motive aus Salzburg, Kärnten, Krain, Tirol), mehrere Landschaften von Heilmann, so die Dresdner Hütte, der Gosausee mit dem Dachstein und der Erzberg in Steiermark. Hlawacek ist mit einer Ansicht von der istrianer Küste und mehreren Ansichten aus Südtirol vertreten. Ausserdem sind zu erwähnen: Bernd's Aquarelle von Bozen und Umgebung, Gattinger's Ansicht von Brixen, ein Aquarell Geyling's „Levico", eine grosse Ansicht von Ragusa, gemalt von Professor Agujari, das Innere der Innsbrucker Hofkirche von Petrowits, zahlreiche Feder- und Tuschzeichnungen von Rieth mit Motiven aus Salzburg, Tirol usw., Landschaften von Russ, Zeschke, Ditscheiner und anderen. Weiter werden sich in der Ausstellung künstlerische Ansichten von Meran, Marienbad und Karlsbad befinden. Auch die beiden von der Pariser Weltausstellung bekannten Gemälde von Geller „Wiener Stefansplatz zur Firmungszeit" und „Wiener Rathhausplatz während eines Volkskonzertes" werden von der Gemeinde Wien für die Zwecke der Londoner Ausstellung zur Verfügung gestellt. Zur Ausstellung des Eisenbahnministeriums gehören auch prächtige landschaft-

liche Photographien von Mitgliedern des Wiener Amatörklubs, vor allem von Ph. v. Schoeller, ferner von den Firmen Würthle und Sohn (Salzburg), Johannes (Meran) und Beer (Klagenfurt). Es steht unzweifelhaft zu erwarten, dass diese Ausstellung ihren Zweck erfüllen und zur Förderung des Reiseverkehres aus England nach Oesterreich beitragen werde, und zwar um so mehr, als auch dafür vorgesorgt ist, dass in dem Ausstellungsraume des Eisenbahnministeriums zahlreiche Reiseschriften aufliegen und durch einen fachkundigen Beamten Auskünfte über Reisen nach Oesterreich werden ertheilt werden. Schliesslich sei erwähnt, dass im Konzertsaal der österreichischen Ausstellung in London die auf Vermittlung des Eisenbahnministeriums vom Maler Heilmann ausgeführten grossen Wandgemälde, darstellend die Städte Wien, Salzburg, Innsbruck, Bregenz und Triest, dann das von dem Prager Künstler Jansa gemalte grosse Bild von Prag ihren Platz finden werden.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im März d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 951 688 Personen und 8 444 169 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 47 898 969 Kr., d. i. für das Kilometer 2 430 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 360 832 Personen und 8 791 957 t Güter 47 575 667 Kr. oder für das Kilometer 2 450 Kr.; daher ergibt sich für den März des laufenden Jahres eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,8 %.

Im ersten Vierteljahr 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 34 171 746 Personen und 23 995 865 t Güter, gegen 30 717 555 Personen und 24 593 881 t Güter im Jahre 1901 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf 131 969 746 Kr., im Jahre 1901 auf 132 609 034 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 713,3 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 411 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der erwähnten Betriebszeit des Jahres 1902 auf 6 694 Kr., gegen 6 832 Kr. im Vorjahre, d. i. um 138 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das Jahr 1902 auf 26 776 Kr., gegen 27 328 Kr. im Vorjahre, d. i. um 552 Kr., mithin um 2 % ungünstiger.

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres bei nachstehenden Hauptbahnen:

Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 6,7 %
Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 5,0 „
österreichische Staatsbahnen (Staatsbetrieb) . . . . 3,6 „

Eine Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Vierteljahr 1902 weisen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres u. a. die nachstehenden Hauptbahnen aus:

österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) . . . . 4,2 %
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A . . . . . . 5,8 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . . 6,4 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 6,5 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . . 7,4 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) . . 10,3 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B . . . . . . 14,6 „

— Die **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im April d. J. im Vergleiche zum gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 098 600	— 234 906
Südbahngesellschaft	8 518 631	— 4 403
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 667 098	— 81 533
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	1 895 445	— 56 265
Elbethalbahn	995 380	— 200 470
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	565 858	— 35 536
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	1 125 268	— 102 620
Teplitz-Reichenberg	152 357	+ 12 180
Buschtěhrader Bahn Lit. A . . .	545 176	— 30 300
„ „ „ B . . .	1 070 429	— 12 600
Böhmische Nordbahn	819 277	+ 4 834

— **Der Rechnungsabschluss der österreichischen Nordwestbahn.** Die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1901 sind ebenso wie bei den anderen österreichischen Privatbahnen wenig erfreulich. Insbesondere äusserten die wirthschaftlichen Verhältnisse eine höchst nachtheilige Rückwirkung auf den Verkehr der Elbethallinie. Gleichzeitig ergab sich eine neuerliche erhebliche Steigerung der Ausgaben auf beiden Netzen. Das garantirte Netz lieferte eine Mehreinnahme von 152 698 Kr. = 0,61 % der Einnahme des Jahres 1900. Die Einnahmen im vergangenen Jahre übersteigen jene des Jahres 1897 um 3 864 384 Kr., die des Jahres 1898 um 2 180 075 Kr. und die des Jahres 1899 um 1 706 145 Kr. Wesentlich ungünstiger gestalteten sich die Ausgaben des garantirten Netzes, denn sie nahmen im Vergleich mit dem Vorjahre um 1 377 152 Kr. = 8,85 % zu und zeigen demnach eine noch stärkere Steigerung als im Jahre 1899, in welchem die Mehrausgaben 872 505 Kr., und als im Jahre 1900, in welchem die Mehrausgaben 1 043 299 Kr. betrugen. Die geringfügige Hebung der Einnahmen und die starke Steigerung der Ausgaben verminderten den Betriebsreinertrag auf den Betrag von 8 201 404 Kr., was im Vergleich zum Vorjahre einen Ausfall von 1 224 453 Kr. = 12,99 % bedeutet. Mit dieser Ziffer ist der Betriebsreinertrag des garantirten Netzes um 991 492 Kr. unter die Summe des für das abgelaufene Geschäftsjahr garantirten Reinertrages gesunken, weshalb sich die Nothwendigkeit ergibt, die Staatsgarantie mit diesem Betrage in Anspruch zu nehmen.

Sehr unbefriedigend gestalteten sich die Einnahmen des Ergänzungsnetzes, die zwar um 1 779 312 bezw. 343 681 Kr. und 261 705 Kr. höher sind als in den Jahren 1897, 1898 und 1899, verglichen mit dem Jahre 1900 aber einen Ausfall von 810 963 Kr. = 4,85 % ergeben. Trotz der Verminderung der Einnahmen haben die Ausgaben des Ergänzungsnetzes eine Steigerung von 649 658 Kr. = 7,80 % der Ausgaben im Vorjahre erfahren. Unter dem Einflusse dieser ungünstigen Gestaltung der Einnahmen und der Ausgaben verminderte sich der Betriebsreinertrag dieses Netzes um die Summe von 1 460 621 Kr. = 17,43 % des vorjährigen Ertrages und bleibt mithin weit unter den Erträgnissen der letzten Jahre. Auf den Abschluss des näheren einzugehen, behalten wir uns für eine der nächsterscheinenden Nummern der Zeitung vor.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** Wie bereits in Nr. 37 S. 605 d. Ztg. gemeldet wurde, war gegen die vom Wiener Handelsgericht verfügte Bestellung eines Kurators für die Prioritäten der Südbahn von einem Aktionär der Rekurs an das Oberlandesgericht mit der Begründung ergriffen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Bestellung eines Kurators nicht zutreffen. Dieser Rekurs ist nunmehr abgewiesen worden. Die Abweisung wird damit begründet, dass der Behauptung des Rekurrenten, es sei der Fall der Bestellung eines gemeinsamen Kurators überhaupt nicht gegeben und die in dem Gesuche der Gesellschaft geäusserten Besorgnisse nicht gerechtfertigt, die Thatsache entgegenzuhalten sei, dass die in dem Gesuche gegebene Darstellung durch den landesfürstlichen Kommissar bestätigt worden ist, daher kein Anlass vorliegt, an dieser Darstellung zu zweifeln. Steht nun fest, dass Maassnahmen zur Regelung der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens geboten sind, insbesondere eine Aenderung des Tilgungsplans der Prioritätsobligationen nothwendig geworden ist, so erscheine eine gemeinsame Vertretung der Prioritätenbesitzer, deren Rechte wegen des Mangels einer solchen Vertretung gefährdet werden könnten, unabweislich. Was aber den von dem Einschreiter bemängelten Umstand anbelangt, dass ein gemeinsamer Kurator für alle Prioritätenbesitzer und nicht je ein Kurator für die Besitzer von Prioritäten derselben Klasse bestellt wurde, so sei die von dem Rekurrenten geltend gemachte Besorgniss eines möglichen Widerstreits der Rechte der Prioritätenbesitzer verschiedener Klassen derzeit noch keineswegs gegeben, da der Inhalt der von der Südbahngesellschaft zu erstattenden Anträge noch nicht bekannt ist.

In Vertretung einer ungarischen Vormundschaft hat, wie gemeldet wird, ein Wiener Advokat in Angelegenheit der Südbahnprioritäten beim Wiener Handelsgerichte eine Eingabe überreicht. In dieser wird unter Hinweis darauf, dass das dreiprozentige Prioritätsanlehen drei, durch verschiedene Tilgungsendtermine (1949, 1954, 1968) sich wesentlich unterscheidende Gruppen in sich begreift, deren Interessen bei den bevorstehenden Verhandlungen mit dem Kurator möglicherweise in Widerstreit gerathen könnten, dem Gerichte der Antrag unterbreitet, in theilweiser Abänderung seines früheren Beschlusses anzuordnen, dass bei der anberaumten Einvernehmungstagfahrt am 26. Juni d. J. die Besitzer der dreiprozentigen Südbahn-Prioritätsobligationen gemäss den tilgungsplanmässigen Schlussjahren 1949, 1954, 1968 in drei Kurien zu scheiden seien, und dass alsdann von jeder dieser drei Kurien die Wahl je eines aus drei Mitgliedern und drei Ersatzmännern bestehenden Vertrauensmännerkomitees vorzunehmen sei. Im Ablehnungsfall solle die Eingabe als Rekurs behandelt und an das Oberlandesgericht zur höheren Entscheidung geleitet werden.

— **Vereinigung der französischen Besitzer der Südbahnprioritäten.** Infolge Einladung der nationalen Vereinigung der

französischen Besitzer fremder Werthe hatten sich am 6. d. Mts. in Paris etwa 400 Besitzer der 3 prozentigen Südbahnprioritäten versammelt, um zu der geplanten Aenderung im Tilgungsplan der Südbahnprioritäten Stellung zu nehmen. Diese Prioritätenbesitzer verfügen über etwa 650 000 Stück Prioritätsobligationen. Der Präsident der Vereinigung, Machart, eröffnete die Versammlung mit einer längeren Ansprache. Die Versammlung sei zu dem Zweck einberufen worden, um ein Komitee zu ernennen, das die Frage der Opfer, welche den Südbahnobligationären zugemuthet werden, studiren soll, insbesondere die Frage, ob die Aktionäre aus den Opfern der Prioritätenbesitzer Nutzen ziehen dürfen. Vizepräsident Lacombe kennzeichnete die Aufgabe des Komitees und betonte, dass auch bei dem Prioritätenkurator, welcher nicht von den Prioritätenbesitzern, sondern vom Gericht eingesetzt sei, die geeigneten Schritte zu unternehmen seien. Das österreichische Gericht werde zu entscheiden haben, ob die Lage der Südbahn derart beschaffen ist, dass die Opfer, welche den Prioritätenbesitzern durch die Verlängerung der Tilgungsdauer auferlegt werden, gerechtfertigt sind. Man könne Vertrauen zu den österreichischen Gerichten haben, welche nicht ohne zwingende Nothwendigkeit den Prioritätengläubigern Opfer auferlegen werden.

Schliesslich wurden folgende drei Anträge zum Beschlusse erhoben: 1. Die Besitzer der 3 prozentigen Südbahnprioritäten setzen auf Vorschlag der nationalen Vereinigung der französischen Besitzer auswärtiger Werthe zur Vertheidigung ihrer Interessen ein Komitee ein, welches sich aus 14 Mitgliedern zusammensetzt. Das Komitee kann sich durch Aufnahme weiterer Mitglieder ergänzen. 2. Das Komitee wird beauftragt, die zahlreichen Fragen, welche die gegenwärtige Lage der Südbahngesellschaft mit sich bringt, klar zu stellen sowie die Zugeständnisse zu überprüfen, welche von den Obligationenbesitzern verlangt werden und nur in dem Maasse gemacht werden dürfen, als nothwendig ist, um die Lebensfähigkeit des Unternehmens zu sichern, aber unter dem Vorbehalte, dass diese Konzessionen nicht dazu führen dürfen, den Aktionären ungerechtfertigte Begünstigungen auf Kosten der Prioritäten zu gewähren. 3. Das Komitee wird eingeladen, sich mit den Obligationenbesitzern in Fühlung zu halten, um ihre Zulassung und ihre Stimmenabgabe in den offiziellen Versammlungen, welche einberufen worden sind oder noch einberufen werden können, zu erleichtern; das Komitee wird ferner eingeladen, die Obligationenbesitzer neuerlich in dem geeignet erscheinenden Zeitpunkte einzuberufen, um sie von dem Ergebnisse seiner Arbeiten und von den Entschlüssen, welche es für nothwendig hält, zu verständigen.

— **Aenderung der Dienstuniform für Eisenbahnbeamte.** Mit einer demnächst erscheinenden Kundmachung des Eisenbahnministeriums gelangt für Beamte und Beamtenaspiranten der österreichischen Eisenbahnen (Staats- und Privatbahnen) die Bluse als dienstliches Uniformstück zur Einführung. Die Bluse ist bei Ausübung des gewöhnlichen Dienstes zu tragen, wogegen die Beamten bei besonderen Anlässen, wie namentlich bei Hofzügen, im Uniformrock zu erscheinen haben. Ausser Dienst ist das Tragen der Bluse untersagt. Dabei wird indess den Eisenbahnbeamten die Erleichterung gewährt, auf dem Wege zum Orte der Dienstausübung und von diesem die Bluse benutzen zu dürfen. Die neu eingeführte Dienstbluse ist — bequem am Körper anliegend — aus blauem Tuch hergestellt, mit einem Stehkragen von schwarzem Sammt versehen, auf welchem sich ein Aufschlag mit dem gestickten Flügelrade und den vorgeschriebenen Rangabzeichen befinden.

— **Kurstiftung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Um die aus dieser Stiftung ausgeschriebenen 11 Kurstipendien von je 160 Kr. bewarben sich 139 Eisenbahnbedienstete. Verliehen wurden die Stipendien an drei Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen, zwei Bedienstete der Südbahn und je einen Bediensteten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österreichischen Nordwestbahn, Militärbahn, böhmischen Nordbahn und Aussig-Teplitzer Bahn.

Ungarn.

— **Der Amtsantritt der Handelsministers Dr. Langh.** Am 10. d. Mts. versammelten sich die Beamten des Handelsministeriums, um den neuen Minister zu begrüssen. Hierbei richtete der Staatssekretär Dr. Nagy an den Minister eine Ansprache, in welcher er zunächst betonte, dass der Minister versichert sein könne, bei jedem einzelnen Mitgliede des Beamtenkörpers vollste Hingebung für den Dienst und werkthätige Unterstützung bei der Erfüllung der grossen Aufgaben des ihm anvertrauten Amtes zu finden. Die Verhältnisse, unter denen der Minister sein Amt antrete, seien die denkbar ungünstigsten. Fordere schon unter gewöhnlichen Verhältnissen und bei günstiger wirthschaftlicher Lage die erfolgreiche Leitung des Handelsamts tiefe staatsmännische Einsicht, grosse Thatkraft und Ausdauer, so sei diese Aufgabe noch viel schwieriger in einer Zeit, in der das wirthschaftliche Leben darnieder liege und alle Hoffnung auf eine gesteigerte staatliche Unterstützung gesetzt werde.

Der Minister beantwortete die Begrüssungsansprache wie folgt: „Als ich von der Gnade Sr. Majestät das Handelsamt übernahm, hatte ich das volle Bewusstsein, welche grosse Aufgaben und noch grössere Schwierigkeiten ich zu lösen und zu überwinden haben würde. Und wenn ich deren Bewältigung dennoch unternehme, so thue ich es infolge des Pflichtgefühls, das uns alle leiten muss, die wir die öffentliche Laufbahn betreten haben. Als der Ministerpräsident und politische Leiter der Nation in den unter den gegebenen Verhältnissen nicht nur brennendsten, sondern auch den dringendsten Fragen mich mit seinem Vertrauen beehrte und aufforderte, sein Mitarbeiter zu werden, konnte ich mich dieser Berufung nicht entziehen, obschon ich fühlen muss, dass ich unter der riesigen Last der Aufgaben und Schwierigkeiten zusammenbrechen kann. Dieses Haus ist das Haus der Pflichterfüllung, in welchem wir eine ganze Reihe ausgezeichneter und verdienstvoller Männer verehrten. Und es sind darunter auch solche, deren Namen mit goldenen Lettern in der Schatzkammer nationaler Anerkennung Platz gefunden haben. Ich gedenke vor allem meines unmittelbaren Vorgängers, eines Mannes, dessen hervorragende edle Eigenschaften um so glänzender leuchten, je grösser die Trauer ist, in die uns das tragische Schicksal gestürzt, welches so früh und erbarmungslos sein Leben ausgelöscht hat. Die rauhe Hand der Vernichtung konnte jedoch nur dasjenige zerstören, was irdisch und vergänglich ist: non omnis moritur! Seine unsterbliche Seele ist hier geblieben und lebt mit uns, sein Charakter, sein erhabenes Denken und sein patriotisches Pflichtgefühl bleiben das unvergessliche theure Erbe dieses Hauses, und wir werden es eifersüchtig hüten. Nehmen Sie meinen Dank für den ehrenden und herzlichen Empfang! Seien Sie überzeugt, dass ich das mir gegenüber bekundete Vertrauen mit gleichem Vertrauen erwidern werde und dass niemand auf die Ihnen gebührende Anerkennung stolzer sein wird als ich, nicht nur darum, weil ich der erste Beamte dieses Hauses bin, sondern auch darum, weil ich den grössten Theil der Herren von anderen Gebieten des öffentlichen Lebens her persönlich kenne, und weil mich mit manchem von Ihnen alte Freundschaft und Sympathie verbindet."

— **Die bosnischen Bahnen.** Am 6., 9. und 10. d. Mts. zog das ungarische Abgeordnetenhaus die Gesetzvorlage über die bosnischen Bahnen in Verhandlung. Die Redner der Unabhängigkeits- und der Volkspartei bekämpften die Vorlage und zwar wegen der ungenügenden Wahrung der ungarischen Interessen sowie wegen der schmalspurigen Anlage des Bahnnetzes, dann wegen der zu hohen Baukosten. Der Redner der Volkspartei stellte den Antrag, die Vorlage dahin abzuändern, dass gleichzeitig mit der Linie Sarajevo - Sandschak auch die Linie Samac - Doboj vollspurig gebaut und erst nach Erfüllung dieser Bedingung die schmalspurige Linie Bugojno - Arzano ausgebaut werden soll, und dass ausserdem der Ausbau der türkischen Linie Sandschakgrenze-Mitrowitza gesichert werde.

Ein anderer Redner der Gegenpartei vertrat die Ansicht, dass die Bahn Samac-Doboj für Ungarn keine gleichwerthigen Vortheile wie die im Interesse Oesterreichs gelegene Bahn Bugojno-Arzano biete. Keinesfalls könne die ungarische Regierung diese Errungenschaft für sich in Anspruch nehmen. Denn der österreichische Eisenbahnminister habe erklärt, dass die Bahn Bugojno-Arzano auf Anregung der österreichischen Regierung, dagegen die Bahn Samac - Doboj auf Wunsch der bosnischen Landesregierung zustande gekommen sei.

Der ungarische Ministerpräsident wies in letzterer Beziehung darauf hin, dass der österreichische Eisenbahnminister lediglich gesagt habe, die Linie Samac-Doboj sei nicht der Anregung der ungarischen Regierung entsprungen. Dies treffe auch zu. Nicht die ungarische Regierung habe in erster Reihe die Aufnahme der Linie Samac-Doboj in das Gesetz veranlasst. Der Standpunkt der ungarischen Regierung bei der ganzen Verhandlung sei gewesen, dass, wenn man die ganze Linie ausbauen könnte, dies die wünschenswertheste Lösung wäre. Da die Linie Doboj - Sarajevo vorhanden sei, so müsse der Ausbau der Linie Samac - Doboj - Sandschakgrenze in ihrem ganzen Umfange der ungarischen Regierung als Ziel vorschweben. Von diesem Gesichtspunkte sei von einzelnen Abschnitten der Strecke, somit auch von dem Abschnitte Samac-Doboj nicht die Rede gewesen. Wenn aber diese ganze Linie infolge der obwaltenden Verhältnisse und aus finanziellen Rücksichten derzeit nicht ausgebaut werden könnte, so hätte man

sich in erster Linie auf die Sandschaklinie beschränkt und es wäre der Ausbau der Linie Samac-Doboj nicht unbedingt nöthig gewesen. Als man aber von österreichischer Seite die Linie Bugojno-Arzano betrieb, und zwar in erster Reihe, da habe sich die ungarische Regierung für verpflichtet gehalten, den Ausbau der Linie Samac-Doboj sogar als Vorbedingung aufzustellen, so dass die ungarische Regierung der Linie Bugojno-Arzano so lange nicht die Zustimmung ertheilte, bis nicht gleichzeitig auch der Ausbau der Linie Samac-Doboj gesichert sei. Als einige österreichische Blätter Monate lang von nichts anderem sprachen, als dass in Bosnien weder zwischen Sarajevo und Uvacz, noch zwischen Samac und Doboj auch nur ein Spatenstich gemacht werden dürfe, so lange die Linie Bugojno-Arzano nicht fertiggestellt sei, als die ganze österreichische öffentliche Meinung dies forderte, da habe die ungarische Regierung erklärt, dass sie der Anschlusslinie an Dalmatien nur dann die Zustimmung gebe, wenn auch Ungarns Interessen vollkommen befriedigt sein werden, und sie forderte, dass die Linie Samac-Doboj nicht später, sondern gleichzeitig mit der Linie Bugojno-Arzano ausgebaut werde, und dass beide Linien an einem und demselben Tage eröffnet werden sollen. Die ungarische Regierung sei auf diese Weise unter Wahrung der Interessen des Landes vorgegangen und habe das ungarische Interesse dem österreichischen nicht untergeordnet, wie gesagt wurde, sondern sie habe eine Ausgleichung gesucht, so dass das ungarische Interesse gesichert und Oesterreich das eingeräumt wurde, was man ihm nicht abschlagen konnte.

Dazu kommt, dass die Linie Sarajevo-Sandschakgrenze das erste Glied einer internationalen Linie sei, deren Ausbau im Interesse Ungarns und des ungarischen Handelsverkehrs liege. Diese Linie werde so gebaut, dass sie später in jene Linie eingefügt werden könne. die von Budapest über Baranyavár, Szegzárd, Samac, Doboj, Sarajevo und durch die türkischen Provinzen führen wird. Wenn nun das erste Kettenglied dieser grossen Linie ausgebaut werde, und zwar so, dass die Eisenbahn mit vollspuriger Trasse und mit dem Unterbau für eine vollspurige Bahn versehen wird, so dass der schmalspurige Oberbau jederzeit in einen vollspurigen umgeändert werden kann, so könne man von keiner Vernachlässigung der ungarischen kommerziellen, industriellen, wirthschaftlichen oder Verkehrsinteressen sprechen.

Was die schmalspurige Anlage betrifft, so gab der Ministerpräsident zwar zu, dass die Umladung Schwierigkeiten verursache. Man könne aber über die schmalspurigen Bahnen heute nicht mehr so geringschätzig sprechen, wie früher, denn die ganze Technik und Verwaltung der schmalspurigen Eisenbahnen sei heute schon so vervollkommnet, dass diese Bahnen dem Verkehr in viel höherem Maasse genügen, als man dies je für möglich hielt. Für heute genüge die schmalspurige Bahn vollkommen. Man habe daher geglaubt, wegen der grossen Mehrkosten einer vollspurigen Anlage und zur Vermeidung des Umbaues der Linie Zenica-Brod auf die Vollspur sich zunächst mit der schmalspurigen Anlage zu begnügen, jedoch die Möglichkeit einer Umgestaltung auf Vollspur durch entsprechende Anlage des Unterbaues sicherzustellen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. d. Mts. wurde die Berathung der Gesetzvorlage zu Ende geführt. Hierbei sprach ein weiterer gegnerischer Abgeordneter gegen die Vorlage. Er machte geltend, dass die bosnischen Bahnen nicht den ungarischen Interessen entsprechen und nur von der Heeresverwaltung und von der österreichischen Regierung betrieben worden seien. Redner erklärt, er halte es für einen grossen Luxus, wenn man für Gegenden ohne Kultur, die nur von Ziegenhirten bewohnt seien, für 75 000 000 Kr. Bahnen baue, während in Ungarn der Bau der nothwendigsten Vizinalbahnen durch kleinliche Nörgeleien der Behörden verhindert werde. Redner hält es für unmöglich, dass ein Kilometer einer schmalspurigen Bahn 433 000 Kr. kosten soll. Da müsse der Verdacht aufkommen, dass statt Eisenbahnstationen thatsächlich Festungswerke errichtet werden. Redner lehnt die Vorlage ab.

Der Ministerpräsident befasste sich in längerer Rede mit den vorgebrachten Bemerkungen. Er verwies darauf, dass bei Beurtheilung der Nothwendigkeit einer Eisenbahn nicht nur die Bevölkerung, sondern auch das Gebiet und dessen Erzeugnisse in Betracht zu ziehen seien. Die zu erbauenden Linien seien Kettenglieder einer grossen Verbindungslinie nach dem Orient, welche unter den heutigen Verhältnissen nicht auf einmal ausgebaut werden können. Der Ausbau der Linie bis zur Sandschaklinie werde für die Türkei den Anlass zur Ausführung der Linie bis Mitrowitza liefern.

Uebrige europäische Länder.

— Französische Nordbahn. Wie angesichts des jüngsten Kammerbeschlusses wegen der Verstaatlichung — der übrigens vom Senat nicht angenommen ist und wenig praktische Bedeutung hat — die Jahresberichte aller grossen französischen Eisenbahngesellschaften gegen den Rückkauf durch den Staat Verwahrung einlegen und ihren Standpunkt zu begründen suchen, so hielt auch in der Generalversammlung der Aktionäre der Nordbahn der Vorsitzende des Verwaltungsraths, Baron Rothschild, eine beifällig aufgenommene, lebhafte Rede in diesem Sinne. Der Jahresbericht dieses Unternehmens stellt u. a. auf, dass die Kosten der ersten Herstellung im Betrage von 1 721 Millionen Franken, abgesehen von einer Summe von rund 78 000 000 Fr., durch die Aktionäre und Besitzer der Obligationen geliefert worden seien. Zum Ausgleich der vom Staat gelieferten 78 000 000 Fr. erhalte dieser jährlich etwa 30 000 000 Fr. an Steuern; auch habe er das Recht der Betheiligung an den Ueberschüssen, wenn diese eine bestimmte Höhe übersteigen, und nach dem Erlöschen der Konzession (das aber erst nach einigen 50 Jahren eintritt!) falle ihm deren Gegenstand unentgeltlich zu, der bisher 1 100 Millionen Franken gekostet habe und bis dahin sicher 2 Milliarden Franken kosten werde. Für das Jahr 1901 hätte übrigens auch die Nordbahngesellschaft beinahe von der Zinsgewähr des Staates Gebrauch machen müssen; nur 1 184 706 Fr. blieben übrig. Das Mindererergebniss beruht weniger auf einer Abnahme der Einnahmen, als auf dem Anwachsen der Ausgaben, dessen grösserer Theil den neuen Gesetzen über die Regelung der Arbeit der Angestellten und Arbeiter zur Last gelegt wird. Die Generalversammlung gab dem Verwaltungsrath die dankende Anerkennung für die Wahrung ihrer Interessen kund. Das Netz der sehr verkehrsreichen Nordbahn gehört zu den kleinsten in Frankreich, seine Einnahmen kommen aber gleich nach denen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Diese, als weitaus grösste, hat 9 211 km Betriebslänge; die Nordbahn nur 3 765 km; die Westbahn 5 679 km; die Orleansbahn 7 065 km; die Ostbahn 4 862 km; die Südbahn 3 541 km; die französische Staatsbahn 2 916 km.

— Die schottischen Eisenbahnen werden in der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." von P. F. Kupka in einem längeren interessanten Aufsatze besprochen, dem wir folgende Angaben entnehmen. Die Eisenbahnen Schottlands haben sich innerhalb der letzten 25 Jahre mächtig entwickelt. Die als vortreffliche Rechenmeister geschätzten Schotten erkannten in der grossen und stetig sich mehrenden Menge der Reisenden der III. Klasse das wichtigste und deshalb auf das sorgfältigste zu pflegende Element, die Seele des Eisenbahnverkehrs. Sie entschlossen sich zu der von der englischen Midlandeisenbahn zuerst angeregten Beseitigung der II. Klasse, und gerade seit dieser grundstürzenden Einführung im Jahre 1876 datirt der grosse Umschwung; sie eröffneten dem Turistenstrom neue Gegenden, bauten, um die Reisenden nicht fremden Schifffahrtsunternehmungen zuzuführen, eigene Dampfer; sie überbrückten die Meeresbuchten Tay und Forth, unterfuhren die Stadt Glasgow, hierbei zweimal den Clydefluss, und entwickelten den Vorortverkehr der industriereichen Städte.

Im Jahre 1876 theilten sich, gleichwie heute noch, fünf Gesellschaften — die North British-, Caledonian-, Glasgow and Southwestern-, Highland- und die Great Northern of Scotland-Eisenbahn — in ein Gesammtnetz von rund 3 860 km, bei einem Anlagekapital von 93 870 000 £ mit 5 830 000 £ Roheinnahmen und 42 700 000 Reisenden. Die entsprechenden Ziffern für das Jahr 1891 waren 5 400 km Eisenbahnen, 139 000 000 £ Anlagekapital, 10 650 000 £ Roheinnahmen und gegen 120 000 000 Reisende.

Die North British, das grösste Unternehmen, legte die Glasgow City and Districtlinie im Herzen der Stadt an und brachte diese in Verbindung mit der neuen von Helensburgh abzweigenden westlichen Hochlandrute, die in nördlicher Richtung über Inverness nach Fort William am Eilsee (177 km) führt. Die Gesellschaft unternahm mit kühnem Wagemuth den Wiederaufbau der 1879 zerstörten Taybrücke (Gesammtlänge 3,288 km, Kosten 700 000 £) und übergab sie 1887 dem öffentlichen Verkehr. In Gemeinschaft mit der Midland- und der Ostküstenlinie schritt sie an den Bau der kühnen Ueberbrückung des Forth (Kosten 3 000 000 £) und schuf damit ein berühmtes technisches Wunderwerk. Die North British Co. zählte im Jahre 1876: 1 258 km gegen 1 842 km im Jahre 1901. In diesem Zeitraum erhöhten sich das Anlagekapital von 27 000 000 auf 58 000 000 £, die jährlichen Einnahmen von 2 000 000 auf 4 000 000 £ und die Zahl der beförderten Reisenden von 14 000 000 auf 41 000 000. Noch rascher freilich stiegen auch die Ausgaben. Die Caledonian schuf die die Stadt Glasgow auf mehr als 11 km unterirdisch durchquerende Glasgow Central, ferner eine Anzahl anderer Linien. Sie brachte ihr Netz von 1 130 km in 1876 auf 1 600 km in 1901. Ihr Anlagekagital stieg von 27 000 000 auf 52 300 000 £, die Zahl der beförderten Reisenden von 10 000 000 auf 40 000 000 (zumeist III. Klasse) und sie verdoppelte ihre Einnahmen (2 000 000 auf 4 000 000 £). Die Glasgow and Southwestern eröffnete noch im Jahre 1876 die südliche, nach Carlisle führende Linie, wodurch sie eine direkte Verbindung mit England erhielt. Später erfolgte noch u. a. die Er-

öffnung der westlichen Küstenlinie nach Ardrossan, Westkilbridge und Fairlie; die Gesellschaft brachte ihr Netz von 510 km im Jahre 1876 auf 810 km in 1901; gleichzeitig erhöhte sich das Anlagekapital von 8 800 000 auf 16 300 000 £ und die Zahl der Reisenden von 6 000 000 auf 18 000 000. Die Highland Railway besass 1901: 804 km Eisenbahnen bei einem Anlagekapital von 7 430 000 £ und einen Personenverkehr von 2 200 000 Reisenden. Die Great North of Scotland zählte 1901 nach dem Ausbau mehrerer eingleisiger Turistenbahnen 540 km, die jetzt in doppelgleisige umgewandelt werden. Die Gesammtlänge der fünf schottischen grossen Bahnen hat sich also in den 25 Jahren von 1876 bis 1901 von 3 860 km auf 5 586 km oder um rund 45 % erhöht.

In welcher Weise die Benutzung der einzelnen Wagenklassen in den Jahren 1879 bis 1892 sich auf den grossbritannischen Bahnen gestaltet hat, ergibt die nachfolgende Uebersicht:

	1879			1892		
	I	II	III	I	II	III
Anzahl der Reisenden in Hunderttheilen:						
England	6,50	11,30	82,20	3,27	7,43	89,30
Schottland	11,50	7,45	81,05	5,30	0,92	93,78
Irland	10,00	23,30	66,70	6,63	18,57	74,80
Grossbritannien	6,90	11,10	82,00	3,54	7,16	89,30

Der Niedergang in der Benutzung der beiden oberen Klassen ist in die Augen springend, die Zunahme der III. Klasse ist am auffälligsten in Schottland, geringer in England und am geringsten in Irland. Es war daher nur eine Folge dieser Entwickelung, welche sich natürlich in den entsprechenden Einnahmen ebenso wiederspiegelt, dass namentlich die schottischen und die nach Schottland fahrenden Bahnen zur Abschaffung der II. Klasse übergingen.

— **Bau der Bahn Shlobin-Kiew.** Wie die „Birsh. Wedom." mittheilen, hat die St. Petersburger Börsenkaufmannschaft beim russischen Finanzminister um seine Unterstützung zu einer möglichst schnellen Bauausführung der Linie Shlobin-Kiew und um eine Linienführung dieser Bahn auf dem rechten Ufer des Dnejpr nachgesucht. Beim Bau dieser Strecke auf dem rechten Dnejprufer wird, nach Verlängerung dieser Hauptbahn bis Odessa, die Entfernung zwischen St. Petersburg und Odessa von 1 826 Werst (= 1 948 km) auf 1 510 Werst (= 1 612 km), d. h. um 316 Werst (= 337 km) und von Petersburg bis Kiew von 1 246 Werst (= 1 329 km) auf 1 060 Werst (= 1 131 km), d. h. um 186 Werst (= 198 km) verkürzt. Dadurch könnten, so soll die Börsenkaufmannschaft unter anderem ihr Gesuch begründet haben, viele Waaren, die die Beförderung zur See, ihren natürlichen Eigenschaften gemäss, nicht gut vertragen, auf dem Landwege nach St. Petersburg gebracht werden.

Wir erinnern daran, dass die Bahn von St. Petersburg nach Shlobin bereits im Bau ist und dass wir auch früher darauf hingewiesen haben, dass es wohl nur eine Frage der Zeit ist, dass diese kürzeste Verbindung zwischen der Residenz einerseits und dem grossen Hafenplatze am schwarzen Meere — Odessa — andererseits hergestellt wird. Um so wichtiger wird diese Eisenbahnverbindung, als Kiew berührt wird.

Fremde Welttheile.

— **Ueber russische Bahnbauten an der afghanischen Grenze** wird der „Welt-Korresp." aus Kalkutta, 17. April geschrieben: Seit längerer Zeit hat man über die Thätigkeit der russischen Eisenbahningeniöre an der afghanischen Grenze nichts gehört, jetzt erfährt man jedoch einige höchst bemerkenswerthe Thatsachen, die auf eine erneute und mit Energie aufgenommene Thätigkeit schliessen lassen. Im letzten Jahre hatten die Russen eine Verlängerung der Bahnlinie Merv-Kushk geplant, um ihre linke Flanke, südlich von Ak Tapa und Panjdeh, zu sichern. Die Arbeiten wurden durch den Winter unterbrochen, sind aber in diesem Frühling wieder aufgenommen worden. Es werden die folgenden neuen Linien gebaut. Die eine ist kurz, höchstens 67 englische Meilen lang, und geht von der Endstation Kushk nach Chahit Dukhteran, an der Spitze des einspringenden Dreiecks, welches für die russisch-afghanische Grenze, nördlich von Herat so charakteristisch ist. Diese Verlängerung ist kaum von grosser Bedeutung, da der Militärposten von Kushk mit Berücksichtigung aller in Frage kommenden strategischen Verhältnisse gewählt ist und kaum anzunehmen ist, dass man ihn aufgeben würde, um ihn nur sechs oder sieben Meilen weiter südlich wieder aufzubauen. Wichtiger ist die andere Verlängerung: diese zweigt bei Ak Tapa wenige Meilen nordwestlich Panjdeh von der Hauptlinie ab und läuft parallel mit dem Murghab, dem linken Ufer folgend bis nach Tanur Sang. Der afghanische Grenzposten Maruchak wird 30 Meilen vom Anfang der Bahn passirt. Maruchak liegt am rechten Ufer des Murghab, der hier für eine Strecke von 15 englischen Meilen die Grenze zwischen Afghanistan und Russland bildet. Eine dritte Zweiglinie soll südöstlich von Panjdeh, das Kashanthal hinauf nach Torashekh gebaut werden; diese Zweigbahn wird etwa 40 englische Meilen lang sein.

Das Interessanteste bei diesen Bahnbauten ist jedenfalls, dass sie durchaus nicht nothwendig sind. Während des letzten Sommers sind in Afghanistan keinerlei Ereignisse eingetreten, welche diese Verlängerungsbauten irgendwie rechtfertigen könnten, noch ist seither irgend etwas besonderes passirt. Es ist möglich, dass diesen Bahnbauten eine besondere politische Bedeutung nicht beizumessen ist, aber sie beweisen jedenfalls, dass Russland nichts unterlässt, um seine Position an der afghanischen Grenze zu stärken, um sofort auf dem Platze zu sein, wenn eine Intervention nothwendig ist. Die Afghanen haben eine Garnison in Bala Murghab, zehn Meilen südlich vom russischen Endpunkt Tanur Sang, und eine weitere in Kala Nao, etwa 30 Meilen südlich vom anderen Endpunkt Torashekh, neben der bereits erwähnten Garnison von Maruchak und einigen kleineren Grenzposten. Die russischen und afghanischen Truppen stehen sich somit nach Fertigstellung dieser Bahnlinien auf wenige Kilometer Abstand gegenüber, und man kann unter Umständen annehmen, dass gerade diese afghanischen Posten Russland gezwungen haben, im Hinblick auf seine eigene Sicherheit zu diesen Verlängerungsbauten zu schreiten. Wie dem auch sein mag, diese Bahnbauten bilden ein weiteres Glied der Politik, welche auf die endgültige Verachtung Afghanistans als unabhängige Macht hinzielt.

— **Amerikanische Blocksysteme.** „Engineering" bespricht die Thatsache, dass den verschiedenen wichtigen Fragen des selbstthätigen Blocksystems von den amerikanischen Eisenbahningeniören gegenwärtig besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird. Während das Jahr 1900 in den Vereinigten Staaten nur eine Bahnlänge von 3 700 km mit selbstthätiger Blockeinrichtung aufweist, hat das vergangene Jahr mit einer Länge von 5 500 km abgeschlossen. Dieses Streben der raschen Vermehrung der selbstthätigen Blockeinrichtungen zeigt, welches Interesse in Amerika dem Gegenstande entgegen gebracht wird; aber auch die europäischen Fachmänner beschäftigen sich immer mehr mit dem selbstthätigen Blocksystem, das vor nicht langer Zeit von ihnen mit entschiedenem Misstrauen angesehen wurde.

Allerdings ist das Fahren mit selbstthätigen Blockapparaten schon in den ersten 70er Jahren vorigen Jahrhunderts eingeführt worden, machte aber bis zum Jahre 1883 sehr geringe Fortschritte; um diese Zeit fand nun die Elektrizität in dem Signalwesen die erste Anwendung, und bald machte sich eine bedeutende Entwickelung bezw. ein Umschwung bemerkbar, indem entweder Elektrizität mit Druckluft verbunden oder Elektrizität allein zur Bethätigung der Blockeinrichtung angewendet wurde.

Nun sind in letzterer Zeit in Amerika zwei Hauptfragen auf die Tagesordnung gebracht worden, nämlich ob Scheiben oder Semaphore bei den Blocksignalen anzuwenden sind und ob die Scheiben bezw. der Semaphor in der Normalstellung „Gefahr" oder „Frei" zeigen soll. Was den ersten Punkt anbelangt, so scheint es, dass die Mehrheit der amerikanischen Eisenbahnverwaltungen den Semaphor entschieden vor der Scheibe bevorzugt. Er bildet ein Signalzeichen, das sehr deutlich wahrgenommen wird und sicher wirkt; berücksichtigt man hierbei selbst auch die etwas grösseren Herstellungs- und Betriebskosten der Semaphore, was von ihren Gegnern hauptsächlich hervorgehoben wird, so wird der Einfluss dieses Umstandes durch die wirklich bedeutenden Vorzüge des Semaphors aufgehoben, da die schweren Züge der Neuzeit mit ihrer rasenden Fahrgeschwindigkeit ein leicht wahrnehmbares und auffallendes sichtbares Signalzeichen erfordern.

Früher wurde der Semaphor, verglichen mit der Scheibe, als unzuverlässlicher betrachtet und insbesondere von ihm behauptet, dass der Signalarm in einer der Endstellungen leicht einfrieren kann; diese Fälle kommen bei dem modernen Semaphor durchaus nicht mehr vor, er stellt vielmehr eine ungemein genau arbeitende Einrichtung vor. So berichtet der Spezialingeniör der Pennsylvania-Eisenbahn, dass in diesem Winter bei dem dichtesten Schneefall und Hagelsturm der elektrischpneumatische Semaphor ohne Ausnahme unausgesetzt und richtig arbeitete.

Die zweite Frage, ob das Blocksignal auf „Gefahr" oder „Frei" normal stehen soll, ist auch auf dem Wege, endgültig entschieden zu werden. Von den 42 Eisenbahnverwaltungen der Vereinigten Staaten, welche das selbstthätige Blocksystem anwenden, befinden sich nur 8, welche „Gefahr" als normale Stellung des Semaphors gewählt haben; es wird sonach von der Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen in Amerika der Frei-

stellung der Vorzug gegeben und sind auch alle Blocksignale des Westinghouse-elektrisch-pneumatischen Blocksystems dementsprechend eingerichtet. Die Vertheidiger der Normalstellung auf „Gefahr" sprechen ihr geringere Möglichkeit einer falschen Signalgebung zu; aber die Erfahrung hat gezeigt, dass bei der Normalstellung auf „Frei" unter 1 000 000 Handhabungen kaum eine falsche vorkommt. Bei einer so geringen Wahrscheinlichkeit des Versagens wird man wohl nicht verlangen können, „Gefahr" als Regelstellung einzuführen. Es haben infolge dessen verschiedene Bahnverwaltungen nach eingehenden Versuchen und Studien die Normalstellung „Gefahr" beseitigt und „Frei" eingeführt. So sind auf der Delaware Lackawanna & Western-Eisenbahn bereits 460 km, bei der Pennsylvania-Eisenbahn 420 km Blockstrecken umgeändert oder in Arbeit; auch die Chicago & Alton-Eisenbahn wechselt das Blocksystem in dieser Weise.

Die Bestrebungen, nur die Elektrizität in den Dienst der Blockeinrichtungen zu stellen, sind in Amerika in neuerer Zeit sehr in den Vordergrund getreten, da ein solches System sich selbst kontrolirt; es sind bereits 2 000 solcher Blockapparate in Benutzung bezw. in Herstellung. Walzel.

— **Güterwagenbau in Amerika.** In den Vereinigten Staaten hat man sich veranlasst gesehen, auf einheitlichere Gestaltung des Baues der gedeckten Güterwagen (box cars) hinzuwirken, und zwar hat die American Railway Association (laut „Am. Eng." 1901 S. 347) in ihrer Sitzung in St. Louis am 23. Oktober 1901 folgende Normal-Innenmaasse für die erwähnte Wagengattung festgesetzt: Länge 36' (10,97 m), Breite 8' 6" (2,591 m), Höhe 8' (2,438 m). Dazu wurde beschlossen, dass keine gedeckten Güterwagen mit grösseren Abmessungen als den für die Normalwagen vorgeschriebenen von jetzt an gebaut werden sollen, und dass alle Besitzer und Erbauer von Wagen von diesem Beschluss offiziell in Kenntniss zu setzen sind.

Gleich darauf hat sich der Wagenbauerverein (Master Car Builder Association) der Sache angenommen, indem er ein Komitee zur Erwägung des Gegenstandes einsetzte. Dies trat bereits am 30. November 1901 in Chicago zusammen und bestimmte die Hauptbaumaasse der Wagen im Anschluss an die oben genannten Normal-Innenmaasse. In seiner nächsten Sommersitzung (Juni d. J.) wird dem Wagenbauerverein eine Normalie für gedeckte Güterwagen vorgeschlagen werden.

Inzwischen haben schon verschiedene Ausführungen von Wagen auf Grund der Normal-Innenmaasse stattgefunden, über welche „Am. Eng." mit Abbildungen berichtet. Die Ausführungen betreffen die Newyork Central & Hudson-River Railroad und die Chesapeake & Ohio-Railroad. Die Wagen ruhen auf je zwei zweiachsigen Drehgestellen und sind im wesentlichen aus Holz mit armirten Längsträgern und fachwerkartig versteiften Seitenwänden. Sie haben 80 000 lbs Tragfähigkeit und stellen bei einem auf 40 000 lbs geschätzten Eigengewicht eine gleichmässig vertheilte Last von 4,5 t für 1 m dar. (Bei den Umrechnungen ins metrische System ist das amerikanische Maass- und Gewichtsystem gleich dem englischen angenommen, also 1 Handelspfund (lb) = 0,4536 kg. Allerdings ist 1 englische Tonne = 20 Centner zu 112 Pfund, also = 2 240 Pfund = 1 016 kg, wogegen die Amerikaner einen 80 000 lbs-Wagen auch als 40 t-Wagen bezeichnen, also 1 t = 2 000 lbs setzen. D. Ber.)

Die Chesapeake & Ohiobahn hat kurz vor der Beschlussfassung der Railway Association 300 im übrigen „normale" Wagen beschafft, welche nur 7' 6" (2,286 m) lichte Höhe haben, ein Maass, das früher als Normalmaass in Vorschlag kam.

Ganz unnormale, neuere, gedeckte Güterwagen sind die der Union Pacific Railroad. Sie haben 40' (12,19 m) innere Länge und 9' (2,74 m) innere Breite, dabei auch nur 40 t Tragfähigkeit.

Ist die Last, welche diese gedeckten Wagen auf das Gleis bringen, schon nicht gering — sie geht über die preussischen Brückenberechnungsvorschriften vom 5. April 1901 bereits etwas hinaus —, so tritt das Bestreben der Amerikaner, die Zuglast zusammen zu drängen, d. h. Wagen mit möglichst grosser Tragfähigkeit einzuführen, noch weit mehr beim Bau der offenen Güterwagen, besonders der Spezialwagen für Kohlen und Erze, hervor, von welchen der Jahrgang 1901 der „Am. Eng." eine grosse Zahl zur allgemeinen Kenntniss bringt. Während man mit vierrädrigen Wagen zu 7000 lbs Tragfähigkeit anfing, hat man jetzt den 50 t-Wagen aus Stahl, welcher 10 % (auch wohl 20 %) über die angegebene Tragfähigkeit trägt, bei einem Leergewicht von weniger als 25 % vom Rohgewicht des beladenen Wagens. Diese 50 t-Stahlwagen sind z. B. auf der Pennsylvaniabahn jetzt die anerkannten Normalwagen für den Kohlen- und Erzverkehr.

Für aus Holz gebaute Wagen, deren neuester und schwerster der „Canda"-Wagen ist, wird die Tragfähigkeit von 100 000 lbs als Grenze der Möglichkeit angesehen, wohingegen die Tragfähigkeit der Stahlwagen hauptsächlich durch die Stärke der Gleise und Brücken der Bahn, auf welcher die Wagen laufen sollen, beschränkt wird. Wie weit man hierin noch gehen wird, lässt sich nicht vorhersehen. Jedenfalls müssen aber diejenigen amerikanischen Eisenbahnen, auf welchen die 100 000 lbs-Wagen verkehren, recht kräftig gebaut sein. Die Wirkungen der gleichen Nutzlast der einzelnen Wagen schwanken nicht unerheblich je nach der Länge und dem Eigengewicht der Wagen. Unter neun in Vergleich kommenden Bahnen liegt die Wagenlänge zwischen den Grenzen 7,32 und 13,5 m, die durchschnittliche Last für 1 m Gleis zwischen 5,15 und 8,1 t und die Achslast zwischen 14,5 und 17,8 t. Zum Vergleich sei bemerkt, dass in den preussischen Berechnungsvorschriften die Achslast der Wagen und Tender 13 t und nur die der Lokomotiven 17 t, die gleichmässig vertheilte Last des Wagenzuges aber 4,33 t für 1 m beträgt.

Die amerikanischen Kohlen- und Erzwagen sind fast sämmtlich Trichterwagen. Nur ausnahmsweise findet sich ein flachbodiger Wagen mit Bodenklappen. Der Fortschritt in der baulichen Durchbildung dieser immer mehr aus Stahlblech und stählernen Walzprofilen (structural steel) hergestellten Wagen liegt in der vollständigeren Ausnutzung der Seitenwände des Trichters als Längsträger. Dies tritt am klarsten hervor bei einem von Cornelius Vanderbilt entworfenen Wagen der Lackawanna Iron & Steel Co. Der günstige Einfluss dieses Grundgedankens zeigt sich in der Verringerung des Eigengewichts, welches bei Vanderbilt nur 33 %, bei zehn anderen (Vergleichs-) Wagen 34 bis 39,6 % der Nutzlast beansprucht.

Neben den Kohlen- und Erzwagen wird auch dem Bau von Kesselwagen für Oel und Petroleum Aufmerksamkeit zugewendet, welche ebenfalls bedeutende Belastungen des Gleises (etwa 5 t für 1 m) bieten.

Diese durchschnittlichen Lastangaben für 1 m Gleis haben für Amerika um so mehr lediglich den Werth eines überschläglichen Vergleichsmaassstabes, als dort die Wagenachsen sehr ungleichmässig vertheilt sind. So haben beispielsweise bei einem Wagen von 13,1 m Länge die Mitten der zwei Drehgestelle einen Abstand von 9,36 m, während die Drehgestellmitten zweier benachbarter Wagen nur 3,74 m von einander entfernt sind.

— **Bau einer neuen Eisenbahn in Brasilien.** Die brasilianische Regierung hat dem Ingeniör Pedro Luiz Soarez de Souza in S. Domingo oder der von ihm zu gründenden Gesellschaft die Konzession ertheilt, eine Eisenbahn von 1 m Spurweite von dem Endpunkt der Dampfschifffahrt auf dem Rio Branco nach einem geeigneten Punkte der Grenze zwischen Britisch-Guayana und dem Staate Amazonas zu bauen und während 50 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an zu betreiben.

Bücherschau.

— **Theoretische und praktische Anleitung zum Nivelliren.** Von S. Stampfer, weil. o. ö. Professor der praktischen Geometrie am k. k. polytechnischen Institut, Mitglied der kais. Akademie der Wissenschaften zu Wien usw. 10. Auflage, umgearbeitet von Eduard Doležal, o. ö. Professor an der k. k. Bergakademie in Leoben. Mit 86 Textfiguren. Wien 1902. Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn, Buchhandlung der kais. Akademie der Wissenschaften, I. Barbaragasse 2. Preis 6 ℳ.

Wenn für ein Buch, wie das vorliegende, mehr als ein halbes Jahrhundert seines Bestehens zu verzeichnen ist, so ist damit wohl der Werth desselben genügend erwiesen. Im Aeusseren musste es freilich, um den schnellen Fortschritten einer entwickelungsreichen Zeit zu folgen, manche Wandlung durchmachen. Im Vorwort zur sechsten Auflage, der ersten, die der Begründer des Buches nicht mehr selbst besorgt hat, ist auf vielfache Aenderungen hingewiesen, die der Inhalt erfuhr und die es nöthig machten, manches entbehrlicher scheinende auszumerzen, um nicht den Umfang zu sehr anwachsen zu lassen. So trug die dem Buche bewahrte Handlichkeit auch ihr Theil dazu bei, es in weiteren Kreisen einzubürgern. Im Jahre 1894 hat Oberbergrath Professor Lorber in Leoben als neunte Auflage eine durchgreifende Umarbeitung vorgenommen, so dass ein neues umfangreiches gründliches Werk über das Nivelliren — so auch der Titel der Buches — entstand, das aber eben wegen seines erheblichen Umfanges in den Kreisen der praktischen Ingeniöre nicht die Verbreitung finden konnte, deren sich die früheren Auflagen erfreuten. Doležal hat nun in der zehnten Auflage den Umfang des Buches wieder auf ziemlich das ursprüngliche Maass zurückgeführt, indem er auch die Anordnung des alten Stampfer'schen Werkes mit nicht erheblichen Aenderungen beibehielt. Die Aenderungen beziehen sich wesentlich auf die Behandlung neuerer Nivellirinstrumente und ein neues Kapitel „Genauigkeit und Ausgleichung von Nivellements" sowie einen kurzen Abschnitt

„Behandlung und Pflege des Nivellirapparates". Im Anhange sind einige Tafeln neu zugefügt. In acht Abschnitten verbreitet sich das Buch über 1. den Begriff des Nivellirens und Höhenmessens, scheinbaren und wahren Horizont, Refraktion; 2. Hilfsmittel zum Vertikal- und Horizontalstellen sowie Visiren; 3 Nivellirlatten, Beschreibung und Rektifikation der verschiedenen Nivellirinstrumente; 4. Nivellirinstrumente von geringerer Leistungsfähigkeit; 5. Methoden des Nivellirens und Nivellementsprofile; 6. Einrichtung und Gebrauch des Stampfer'schen Nivellirinstrumentes; 7. Genauigkeit und Ausgleichung des Nivellements; schliesslich 8. Behandlung und Pflege des Nivellirapparates.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 192 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Nr. I 195 vom 9. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Verzeichniss der bei der Vereins-Abrechnungsstelle geführten Konten (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Kl.-Bünzow für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Anklam und Züssow an der Bahnstrecke Angermünde-Stralsund gelegene Haltestelle Kl.-Bünzow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Stettin, im Mai 1902. (1322)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Schliessung der Station Rauxel für den Fahrzeugverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab findet eine Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen auf der Station Rauxel nicht mehr statt.

Essen, den 7. Mai 1902. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland, Theil II, Heft 1.

Am 1. Juli 1902 treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 42 A für Baumwollwaaren ausser Frachtermässigungen im Betrage von 1 bis 95 Cts. für 100 kg im Versand von rheinisch-westfälischen nach rumänischen Stationen zum Theil auch erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Die Erhöhungen betragen 8—183 Cts. für 100 kg. Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen sowie die Auskunftsbüreaus.

Breslau, den 12. Mai 1902. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 15. Mai d. J. wird die Station Gronau Grenze des Direktionsbezirks Münster als Tarifpunkt für Umkartirungen von Bahn zu Bahn in den Tarif für den nebenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 13 Mai 1902. (1325)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. September 1894.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1902 werden die bayerischen Stationen Bodenwöhr und Schwandorf in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Schnittfrachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 14. Mai 1902. (1326)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juni d. J. treten in Kraft:

1. der Nachtrag VI zum Tarifheft „Theil II",
2. neue Tarifhefte 1 (Cöln), 2 (Elberfeld), 3 (Essen), 4 (Münster) und 5 (rheinisch-westfälische Privatbahnen) der Abtheilung A (badische Staatsbahn),
3. ein neues Tarifheft der Abtheilung G (Basel),
4. die Nachträge IV zu den Heften 1—4 und III zum Heft 5 der Abtheilung C (pfälzische Eisenbahnen), enthaltend Aufnahme neuer Stationen der Bezirke Elberfeld und Münster, sowie Aenderung des Stationstarifs für Ludwigshafen.

Die neuen badischen Tarife, sowie die Nachträge zu den pfälzischen Tarifen enthalten neben vielfachen Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen; der neue Baseler Tarif enthält zahlreiche, aber nicht wesentliche Frachterhöhungen. Soweit die neuen Tarife oder die Nachträge Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze aufweisen, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juli d. J. gültig. Im übrigen treten die auf den Titelblättern der neuen Tarife bezeichneten bisherigen Tarifhefte nebst ihren Nachträgen am 1. Juni d. J. ausser Kraft, jedoch behalten die im Heft 5 der Abtheilung A vom 1. November 1896 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Elten der niederländischen Staatsbahn und für die Stationen der Meppen-Haselünner Eisenbahn noch bis auf weiteres Geltung.

Die Frachtsätze der neuen badischen Tarife für die Stationen Friedrichsfeld, Heidingsfeld, Mannheim, Immendingen, Mengen, Mühlacker, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen haben gleichzeitig auch für die Stationen Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn, Heidingsfeld der bayerischen Staatsbahn, Mannheim des Direktionsbezirks Mainz und Immendingen, Mengen, Mühlacker, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der württembergischen Staatsbahn Gültigkeit, soweit für die letzteren überhaupt direkte Frachtsätze bestehen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen) für Konstanz werden mit einer Erhöhung von je 0,24 ℳ in Klasse I und II als Frachtsätze des gleichen Ausnahmetarifs im Verkehr mit Friedrichshafen der württembergischen Staatsbahn angewendet.

Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen die neuen Tarife und Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Cöln, den 7. Mai 1902. (1327)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Juni 1902.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. gelangt zum Gütertarif, Theil II, das Heft B (Gemeinschaftliches Heft) zur Einführung.

Dasselbe enthält: Vorwort, Besondere Bestimmungen, Kilometerzeiger und alphabetisches Stationsverzeichniss, ferner Verzeichniss der ungarischen Stationen, welche neben dem amtlichen Namen noch eine deutsche Bezeichnung führen. Hierdurch wird Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894 nebst Nachträgen I—V, sowie die hierzu besonders veröffentlichten Entfernungen und Lieferfristzuschläge aufgehoben.

München, den 10. Mai 1902. (1328)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Vom 1. Juli d. J. ab werden die tarifmässigen Gebühren für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Ortsverkehr zwischen Scherrebek und Kongsmark a. Röm erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
Altona, den 10. Mai 1902. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft C (Gemeinschaftl. Heft) vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1902 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen enthält.
München, den 10. Mai 1902. (1330)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. Juni l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VII in Kraft. Der Nachtrag enthält eine neue Nomenklatur der Grubenholztarife. Soweit hierdurch Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni l. J. einschliesslich. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Hellern zu haben.
Breslau, den 10. Mai 1902. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. wird die Station Gandringen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Cement) des Tarifhefts II B einbezogen. Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Zuschlag von 22 Cts. für 100 kg an die in diesem Ausnahmetarife für die Station Heming vorgesehenen Frachtsätze.
Karlsruhe, den 11. Mai 1902. (1332)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn.

In den Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. besondere Bestimmungen zu § 45 der Verkehrsordnung, betreffend die Beförderung von Begleitern, aufgenommen. Näheres hierüber ist auf den Stationen zu erfahren.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.
Oldenburg, den 9. Mai 1902. (1333)

Rheinisch - niederdeutscher Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XI, welcher u. a. neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen Düsseldorf-Grafenberg, Essen Segeroth, Rhede und Rhedebrügge, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen nach Neubrandenburg, Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 für Eisen usw. von den Stationen Essen Segeroth und Kray Süd sowie einen anderweiten Wortlaut des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker enthält.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Essen Segeroth des Direktionsbezirks Essen gelten erst vom Tage der Wiedereröffnung des Hauptbahnhofs Essen für den allgemeinen Wagenladungsgüterverkehr, die Entfernungen für Rhede und Rhedebrügge desselben Bezirks vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.
Essen, den 9. Mai 1902. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

In den Ausnahmetarifen Nr. 1 für Baumwolle und Nr. 6 für Petroleum und Naphta des Tarifes Theil II, Heft 4, erste Abtheilung, vom 1. September 1899 und in den Ausnahmetarifen Nr. 1 für Baumwolle und Nr. 9 für Petroleum und Naphta des Tarifes Theil II, Heft 4, zweite Abtheilung, vom 15. September 1899 werden mit Wirkung vom 10. Mai 1902 an die Frachtsätze der Station Altona mit den in diesen Ausnahmetarifen für Hamburg H. vorgesehenen Frachtsätzen gleichgestellt.
Karlsruhe, den 10. Mai 1902. (1335)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ist im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) obigen Verkehres unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ der Artikel „Schlammdünger aus Kläranlagen“ nachzutragen, unter Ziffer 4 der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“ zu streichen.
Erfurt, den 10. Mai 1902. (1336)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird ein Ausnahmetarif 10 a für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen von verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz und der süddeutschen Eisenbahngesellschaft nach Basel und Schaffhausen eingeführt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 10. Mai 1902. (1337)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppe VI/VIII.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. tritt zum hessisch-linksrheinischen Gütertarif ein Ergänzungsblatt in Kraft, welches gekürzte Entfernungen für Stationen der Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt a/Main im Verkehre mit Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthält.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 11. Mai 1902. (1338)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch - hessisch - sächsischer Verband.

Die auf Seite 264 des Gütertarifs vom 1. April d. J. angegebene Entfernung Görlitz i/Schlesien - Lippstadt Nord wird auf 555 km berichtigt.
Erfurt, den 13. Mai 1902. (1339)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 tritt der Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe für Sendungen mit Verkehrsleitung über Aschaffenburg ausser Kraft.
München, den 13. Mai 1902. (1340)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. werden für Getreide von Karlsruhe Hafen (mit Beschränkung auf den Wasserumschlagsverkehr) nach einer Anzahl südbadischer Stationen (Höllenthalbahn etc.) sowie von Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau nach Röthenbach i/Baden ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 13. Mai 1902. (1341)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1902 werden für Petroleum und Naphta von Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau nach Neckargerach ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 13. Mai 1902. (1342)
Grossh. Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Spezialtarif III treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von und nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach und von Boschitz	75 ₰
Von und nach Aussig-Landungsplatz nach und von Boschitz	74 ₰
Von und nach Schönpriesen-Umschlag nach und von Boschitz	70 ₰
Von und nach Dresden-Elbkai nach und von Boschitz	97 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschla verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 13. Mai 1902. (1343)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost - nordwest - österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2.
Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1902 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1902 gültigen Tarife Theil II, Heft 2 in Kraft.

Derselbe enthält nebst einer Abände-

rung der Verkehrsbeschränkungen auch einige Aenderungen im Klassengutverkehre sowie von Frachtsätzen für Holz des Spezialtarifes 2, dann neue Stationstarife für die Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Krems, Mähr.-Neustadt und Podersan und der Lokalbahn Grulich-Schildberg.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1902. (1344)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1902 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1901 gültigen Tarife Theil II, Heft 2 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Berichtigungen, insbesondere eine Ergänzung der Stationstarife durch Aufnahme einiger Stationen, dann Aenderungen im Klassengutverkehre und der Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes 2.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise vom 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1902. (1345)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mais (Kukurutz)

a) nach Hamburg, Harburg oder Lübeck,
b) nach Hamburg seewärts, Harburg seewärts oder Lübeck seewärts

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1902 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Wien II (K. F. J. B.) trs. „ K. F. N. B. „ „ St. E. G. „ „ Oe. N. W. B. „	106 h	96 h
Wien Quaibhf. (k. k. St. B.) . . . . . „ D. U. B. der K. F. N. B.	103 „	93 „
Korneuburg	95 „	85 „

Nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 h für 100 kg.

Nach Dresden-Elbquai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 36 h für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 h, bei Aussig-Landungsplatz 10 h pro 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Mai 1902. (1346)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 6.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1902 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1902 gültigen Tarif Theil II, Heft 6 in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Postnummer 20 für Cement und die Aenderung einiger Frachtsätze der Postnummer 93 für Steinsalz (Fabriksalz).

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1902.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1902. (1347)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Zu dem Tarif für Personenverkehr etc. ist ein Nachtrag 2, zu demjenigen für die Beförderung von lebenden Thieren ein Nachtrag 1 und zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr ein Nachtrag 3 mit der Gültigkeit vom 15. Mai cr. herausgegeben.

Die Nachträge enthalten Aenderungen in den Bestimmungen und ferner Tarifsätze für die Stationen der neu eröffneten Strecke Haselünne-Herzlake.

Tariferhöhungen für die bestehenden Stationen sind nicht eingetreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen auch die Nachträge zu haben sind.

Meppen, den 10. Mai 1902. (1348)

Der Betriebsdirektor.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für den südlichen und nördlichen Theil der Unterführung der Brüderstrasse unter den Gleisen des Bahnhofs Breslau O/S. (667 000 kg bas. Flusseisen, 41 400 kg Flussstahlguss und 77 800 kg Gusseisen) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 6. Juni, Vorm. 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ 50 h einschl. der Zeichnungen von dort bezogen werden.

Breslau, den 6. Mai 1902. (1349)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von zusammen

5 000 t preuss.-oberschles. Stück- und Würfelkohle und
4 000 „ preuss.-oberschles. Nusskohle

für die Zeit vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse, zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, III. Stock, Thür Nr. 25, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loko Grube respektive franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 26. Mai d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3 einzubringen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. Juli 1902 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Mai 1902. (1350)

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von zwei gekuppelten Handschranken auf der Westseite des Bahnhofs Arnsdorf b/Liegnitz und zwei gleichen Schranken auf der Nebenbahnstrecke Liegnitz-Pahlowitz soll am Sonnabend, den 24. d. Mts., Vorm. 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion am Bahnhofe Nr. 5 öffentlich vergeben werden.

Entsprechend bezeichnete und verschlossene Angebote sind bis dahin an das genannte Büreau einzusenden. Die Unterlagen können hier eingesehen und auch gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ von dem gen. Büreau bezogen werden.

Zuschlag erfolgt in 3 Wochen.

Liegnitz, den 12. Mai 1902. (1351)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 40. 24. Mai 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Versuchsfahrzeuge der Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen.
Der Etat des Eisenbahnministeriums im österr. Abgeordnetenhause.
Nachrichten:
Deutschland: Prämien für verdienstvolle Handlungen im Eisenbahnbetriebe. — Staatsbahnwagenvorschriften. — Betriebsergebnisse deutscher Eisenb. — Bestimmungen über Beschaffung und Tränkung von Holzschwellen. — Beschaffung von Personen- u. Gepäckwagen für die preuss.-hess. Staatsbahnverwaltung. — Lübeck-Büchener E. — Eisenbahnunfall bei Neuss. — Gmund-Tegernsee. — Fragen der Personentarifreform im sächs. Landtage. — Antrag auf Einführung der IV. Wagenklasse in Württemberg. — Zum Bau von Nebenb. in Württemberg. — Bahnhofsneubauten in Baden. — Geheimerath Sattig †. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Zählung der Nebenbetriebe der Eisenb. — Sicherheitsvorrichtungen gegen Kesselexplosionen. — Zum Rechnungsabschluss der österr. Nordwestb. — Deckung des Kohlenbedarfs der österr. Staatsb.
Uebrige europäische Länder: Stand der Arbeiten am Simplontunnel. — Baufortschritt am Albulatunnel. — Schweizer. Eisenbahnerverband. — Italien. Eisenb. — Ein Landeseisenbahnrath in Schweden. — Betriebsergebnisse der schwed. Staatsb. — Gesammteinnahmen der russ. Bahnen in 1901.
Fremde Welttheile: Bau der Bahn Swakopmund-Windhoek.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Versuchsfahrzeuge der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.

Von W. **Berdrow**.

Ueber die Ergebnisse der bekannten Versuchsschnellfahrten auf der königlichen Militäreisenbahn zwischen Marienfelde und Zossen sind einzelne Mittheilungen in der Tagespresse veröffentlicht worden. Eingehender hat darüber der der bekannten Studiengesellschaft zugeordnete Geheime Baurath Lochner in einem im Verein für Eisenbahnkunde vor zwei Monaten gehaltenen Vortrage berichtet. Inzwischen ist beschlossen worden, diese Versuche, die vielleicht für die Entwickelung des Schnellverkehres von ähnlich grundlegender Bedeutung werden mögen, wie es die Versuchskraftübertragung Lauffen-Frankfurt a/M. — ebenfalls ein deutsches Werk — für die elektrische Kraftübertragung geworden ist, im laufenden Jahre fortzusetzen.

Sehr eingehende Berichte sind über die beiden bei diesen Versuchen benutzten Schnellwagen erschienen, die von den leitenden Ingeniören der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft (A. E.-G.) und der Firma Siemens & Halske (S. & H.), den Herren O. Lasche und W. Reichel, veröffentlicht wurden. Indem wir uns vorbehalten, den Ergebnissen der Fahrversuche späterhin näher zu treten, sind die nachfolgenden Mittheilungen bestimmt, die Einrichtung der beiden Versuchswagen vorzuführen, die auch — mit einigen Abänderungen — bei den diesjährigen Versuchen weiter benutzt werden. Dabei muss man sich natürlich sagen, dass diese Betriebsmittel in Form und Ausrüstung noch keineswegs als eine durchgebildete Neuerung zu betrachten sind; aber gerade die Betrachtung der mannigfaltigen Aenderungen und Fortschritte des Entwurfes ist besonders lehrreich. War doch hier eine Aufgabe gestellt, die bisher nur auf dem Papier (da allerdings häufig genug), aber in Wirklichkeit noch von wenigen ernsthaft in Angriff genommen, geschweige denn gelöst worden war, deren Lösung allerdings mit den beiden von S. & H. einerseits, der A. E.-G. andererseits für die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen hergestellten Fahrzeugen ohne Zweifel der Lösung ein Stück näher geführt werden dürfte.

Der Wagen der A. E.-G.*), welcher zunächst beschrieben werden möge, wurde (ebenso wie derjenige von S. & H.) von der Firma van der Zypen & Charlier als 6achsiger Drehgestellwagen für ungefähr 50 Personen gebaut, mit einer Einrichtung, die derjenigen der Durchgangswagen I. Klasse entspricht. Daraus ergab sich eine etwas grössere Länge des Wagens, als die üblichen D-Wagen sie besitzen. Bei einem Ausmaass von 22,10 m zwischen den Buffern beträgt die Länge des Wagenkastens 21 m. Auch in der Breite und Höhe nutzt der Wagen die Maasse des Normalprofils möglichst aus. Das grosse Gewicht des Fahrzeuges, etwas über 90 t, wird von zwei dreiachsigen Drehgestellen getragen, die einen Mittelabstand von 13,3 m haben und je zwei angetriebene und eine Laufachse besitzen, letztere ist die mittlere. Das Adhäsionsgewicht beträgt demnach zwei Drittel des Wagengewichtes, was für die Schnelligkeit des Anfahrens nicht ohne Bedeutung sein kann. Für die Räder war anfänglich, um die Umlaufzahl der Motoren bei der beabsichtigten hohen Geschwindigkeit niedrig halten zu können, ein Durchmesser von 1 800 mm in Aussicht genommen, was auch für die Aufhängung der Motoren an den Achsen bequemer gewesen wäre. Die Rücksicht auf den Wagenkasten, dessen Fussboden über den Radgestellen wegen des erforderlichen Ausschlages der letzteren zu hoch gekommen wäre, nöthigte aber, auf 1 250 mm Raddurchmesser hinunterzugehen, was bei 200 km Geschwindigkeit in der Stunde einer Umlaufzahl von rund 880 in der Minute entspricht. Mit dieser Umlaufzahl wuchsen natürlich die Schwierigkeiten der Lagerung und zureichenden Schmierung, während die im Durchmesser verkleinerten und entsprechend in der Breite gewachsenen Motoren mehr Platz auf den Achsen beanspruchten.

Die Art und Anordnung der Motoren und die Uebertragung ihrer Kraft auf die Treibachsen dürften die meisten Schwierigkeiten verursacht und die meisten Entwurfänderungen und -Verbesserungen hervorgerufen haben. Es war eine Leistung von 1 000 PS im Durchschnitt und 3 000 PS im Höchstfalle auf einem Fahrzeuge unterzubringen, welches gleichzeitig als Personenwagen dienen musste. Jeder Motor war also mit 250 PS normal, mit einer Ueberlastungsfähigkeit bis zum Dreifachen, zu entwerfen. Die Aufhängung dieser Motoren, deren Gesammtgewicht

*) O. Lasche, Der Schnellbahnwagen der A. E.-G. Berlin. Vortrag, gehalten auf dem internationalen Ingeniörkongress Glasgow 1901.

von 16 t beim ersten Entwurf auf 12,8 t bei der Ausführung vermindert wurde, ihre Abfederung gegen die Treibachsen und ihre elastische Verbindung mit diesen zum Zweck der Kraftübertragung erforderte besonders viele Entwürfe, Versuche und Aenderungen. Die Ausführung zeigt den Motor auf einer Hohlachse sitzend, auf welche der Anker fest aufgekeilt ist und sich innerhalb des Feldmagnetsystems durch eine eigenthümliche Lagerung bewegt. Der Magnetkranz ist nach aussen nicht durch ein Gehäuse geschützt, sondern unmittelbar der Luft ausgesetzt und zur besseren Kühlung rippenförmig ausgebildet. Nur an den Rändern ist er mit umfangreichen Lagergehäusen verbunden, welche bis auf die Hohlachse heruntergehen und einerseits als Schutz der Schleifringe und Bürsten, andererseits der Stromzuführungskabel dienen. Der ganze Motor hängt in einem besonderen, starken Rahmen, der unabhängig von dem Wagenkasten federnd, aber mit ganz geringem Federwege von einigen Millimetern auf die Achsbüchsen gehängt ist. Die Hohlachse umgibt mit 30 mm Abstand die Treibachse, auf welche ihre Drehung durch ein dreitheiliges System von Blattfederpaaren, und zwar direkt an die Räder, übertragen wird.

Da der Strom der Fahrleitung 10 000 bis 12 000 Volt besitzt, die Motoren aber für 400 bis 500 Volt gewickelt sind, so musste der Wagen ausser den für solche Kräfte bereits sehr grossen Anlassapparaten, Widerständen usw. auch mit Umformern versehen sein. Der verwendete Dreiphasenstrom bedingt drei Transformatorrollen, die im Maschinenraum des Wagens neben den Anlasswiderständen in einem gemeinsamen Rahmen aufgehängt sind. Auch ihr Gewicht ist bei der Durchkonstruktion sehr stark, nämlich von 13 auf 6½ t verringert worden. Die Motoren und Apparate des S. & H.-Wagens sind bedeutend schwerer. Die Umformer haben in beiden Wagen während der Versuche gut gearbeitet.

Grosse Schwierigkeiten ergaben sich sowohl bezüglich des Aufbaues, als der Gewichte beim Entwurf der Anlassapparate mit den für die Fahrtregelung erforderlichen Widerständen. Die Forderungen eines geringen Gewichts und Raumbedarfs, einer leichten und zuverlässigen Handhabung von beiden Führerständen aus, also von beiden Enden des Wagens, übersichtlicher Anordnung aller Kabel und Kontakte — das alles bei einer bisher noch sehr selten und auf bewegten Fahrzeugen noch nie vorgekommenen Kraftleistung bis 3 000 PS ergab eine ziemlich verwickelte Aufgabe. Durch Metallanlasser mit trockenen Widerständen schien diese nach Durcharbeitung einiger Entwürfe sehr bedenklich, sowohl wegen der sehr grossen Zahl von Kabelverbindungen, als auch wegen der Widerstandsgewichte selbst. Flüssigkeitsanlasser der älteren Formen, bei denen der Stromkreis durch das Eintauchen von Blechen in eine leitende Flüssigkeit geschlossen und der Widerstand der letzteren durch das mehr oder weniger tiefe Eintauchen geregelt wird, schienen ebenfalls nicht anwendbar. Ihre Abmessungen und Gewichte wurden zu gross, die Handhabung erschien nicht mit der nöthigen Leichtigkeit gesichert, und es war bei den grossen in Betracht kommenden Stromstärken das Sieden und Auskochen der Flüssigkeit zu befürchten. Es wurde nach vielen Versuchen ein ganz neuer, nunmehr in allen Kulturstaaten geschützter Flüssigkeitsanlasser erfunden, der bei einer Gewichtsverminderung auf beinahe die Hälfte der ersten Entwürfe, 4,75 statt 9 t einschl. der Schaltapparate, allen Anforderungen zu genügen versprach.

In dem geräumigen Elektrodengefäss hängen die Blechplatten, die Endpole des geöffneten Ankerstromkreises. Ihre Lage ist unveränderlich, und zwar so, dass die unteren, in Spitzen auslaufenden Enden sehr weit von einander entfernt, die oberen Enden aber sehr genähert sind. Das Anlassen der Maschinen erfolgt durch Einströmen von Sodalösung in den Behälter, die ihn bis zu einem gewissen Flüssigkeitsstand anfüllt. Der Strom erfährt anfangs zwischen den weit von einander entfernten Blechspitzen einen grossen Widerstand, der aber beim Zunehmen der benetzten Flächen, d. h. beim Ansteigen der Lösung, kleiner wird und endlich fast verschwindet. Die Widerstandsflüssigkeit wird durch eine kleine Centrifugalpumpe in ununterbrochenem Umlauf erhalten, indem sie aus dem Behälter durch einen verschiebbaren Ueberlauf oben austritt, in eine Kühlschlange gelangt und durch die Pumpe von unten wieder in den Behälter gedrückt wird. Die Pumpe arbeitet auch bei völliger Unterbrechung des Stromkreises fort, indem alsdann die eingeführte Flüssigkeit durch ein geöffnetes Bodenventil sofort wieder abläuft, ohne die Bleche zu netzen. Die Bedienung dieses Apparats besteht also nur im Verschieben des Ueberfallventils der Widerstandsgefässe und kann deshalb sehr leicht durch eine einfache Wellenübertragung aus einiger Entfernung geschehen, was für die Konstruktion des ganzen Fahrzeuges von Wichtigkeit war.

Da der Wagen, um nicht schwerfällig zu werden, unbedingt von beiden Enden steuerbar sein muss, so entstand von vornherein die Frage, wohin die erforderlichen Apparate zu verlegen waren. Die Kabel für die drei Stromkreise jedes Motors beanspruchen so viel Platz und Gewicht, dass man von einer mehrfachen Hin- und Herführung zwischen den Umformern, Anlassern und Motoren völlig absehen musste. Der erste Entwurf mit zwei getrennten Apparaträumen an beiden Wagenenden, der übrigens einen Wagenkasten von nicht weniger als 25 m Länge bedingte, um gleichzeitig die geforderte Zahl von Fahrgästen unterzubringen, fiel damit in sich zusammen. Man kam dann zu einem Entwurf mit einem mittleren Apparatenraum und Steuerhaus, aus welchem mit beiderseitigem Ueberblick über das etwas niedriger gehaltene Wagendach nach beiden Richtungen gesteuert werden sollte. Der mittlere, die beiden Wagenabtheile trennende Raum sollte in zwei Stockwerke getheilt werden, die zusammen das Normalprofil ziemlich genau ausgefüllt haben würden. Der untere sollte die grossen Apparate, Umformer und Widerstände, der obere den Steuer- und Regulirmechanismus enthalten und als Führerstand dienen. Die Unterbringung der Apparate und die Gewichte hätten sich bei dieser Lösung am günstigsten gestellt, die Unmöglichkeit, die letzte, wenn auch kurze Strecke vor dem Wagen zu übersehen, bewog aber doch die Erbauer, auch diesen Entwurf fallen zu lassen und zu einem dritten überzugehen. Diese Lösung besteht darin, dass der mittlere Maschinenraum und die beiden getrennten Führerstände an den Wagenenden gleichzeitig beibehalten sind. Der Schnellwagen hat nur einen Apparatenraum, der sowohl mit den Stromabnehmern auf dem Wagendach, als mit den vier Motoren auf dem kürzesten Wege verbunden ist, und zwei Führerstände, von denen aus gesteuert und regulirt werden kann, ohne dass stromführende Verbindungen zwischen dem Apparatenraum und den Führerständen erforderlich sind. Letztere Bedingung musste sowohl im Interesse der Sicherheit, als des Wagengewichts aufgestellt werden. Die einfache, oben auseinandergesetzte Anordnung der Anlasser nebst einer ebenso einfachen Konstruktion der Umschalter zum Rückwärtsfahren gestatteten, zur Verbindung des Führerstandes mit dem Apparatenraum mit mechanischen, sehr zuverlässigen Uebertragungen auszukommen.

Die beiden Führerstände nebst dem Apparatraum sind so angeordnet, dass sie den freien Verkehr durch das ganze Fahrzeug, insbesondere auch die freie Aussicht durch die Glasscheiben der beiden Stirnwände möglichst wenig beeinträchtigen. Der Mittelraum gestattet bei vollständiger Vermeidung von Gefahren durch stromführende Theile die Anlage eines Durchganges zur Verbindung der beiden Wagenhälften. Die Führerstände dagegen sind gegen das Wageninnere nur theilweise durch eine schmale Holzwand verschlossen, zu deren beiden Seiten man den Durchblick nach vorn bezw. hinten frei behält. Eben hier befinden sich auch die Eingangsthüren in den Wagen. Nach Beginn der Fahrt bleiben sie sowohl als der zwischen ihnen liegende Führerstand gegen das Innere durch verschiebbare Gitter abgetrennt, so dass jeder Belästigung oder Ablenkung des Führers durch Reisende vorgebeugt werden kann.

Während die Motoren äusserlich durch den Luftzug der raschen Fahrt abgekühlt werden, ist für die Abkühlung der Umformer ein besonderer Luftfänger in das Wagendach eingebaut. Die Luft wird durch einen breiten, flachen Spalt, der sich in dem mittleren Dachaufsatz des Wagens befindet, mit Hilfe des Fahrzuges angesogen und den Umformern durch senkrechte Luftschächte zugeleitet, die gleichzeitig einen doppelten eisenwandigen Schutz zwischen dem Apparatenraum und den Abtheilen der Reisenden bilden.

Zu den wichtigsten Theilen des Wagens gehören natürlich auch noch die Bremsen. Zunächst ist, für beide Drehgestelle unabhängig von einander, eine Westinghousebremsung angeordnet. Die Luftcylinder liegen zu beiden Seiten des Drehzapfens über der freien, nicht angetriebenen Mittelachse jedes Drehgestells. Der Bremsdruck ist, da die Reibungskoeffizienten sich bei den grossen Umlaufgeschwindigkeiten wohl abweichend von den bekannten Werthen verhalten dürften, ausserordentlich hoch angenommen. Gleichwohl ist auch noch eine elektrische Bremsung vorgesehen und zwar durch die Wagenmotoren selbst. Es kann zunächst durch eine im Schnellwagen mitgeführte Sammlerbatterie, die wiederum für jedes Drehgestell gesondert wirkt, das Magnetfeld der Motoren mit Gleichstrom erregt und so der Motor auf Widerstand geschaltet werden. Die gleichzeitig der Beleuchtung dienenden Sammlerbatterien wiegen 2,6 t. Ausserdem kann auch der Fahrstrom selbst zum Bremsen verwendet werden, indem man durch das Oeffnen des Bodenventils im Anlasser den Strom unterbricht, die Phasen im Feldstromkreis umkehrt und alsdann wieder einschaltet, so dass der umlaufende Anker im entgegengesetzten Sinne beeinflusst wird. Die letztere Art der magnetisch-elektrischen Bremsung würde die Sammlerbatterie entbehrlich gemacht haben; leider bietet sie allein keine vollkommene Sicherheit für den immerhin möglichen Fall, dass gerade im Augenblick des Bremsens der Fahrstrom versagen sollte, was bei Drahtbruch oder Durchschmelzen einer Sicherung immerhin möglich ist. Die Bremsung ist so gedacht, dass anfänglich die elektrischen Bremsen benutzt werden, um die hohe Geschwindigkeit zu ermässigen, dann aber mit den Luftdruckbremsen der Wagen vollends zum Stillstand gebracht wird.

Um endlich noch einige Worte über die Stromabnahme aus dem 10 000 bis 12 000 Volt führenden Fahrdraht zu sagen, so sind entsprechend den drei über einander liegenden Drähten der Dreiphasenleitung auch drei Stromabnehmer über einander vorhanden. Sie sitzen, gut abgefedert und selbst einzeln noch aus mehreren Lamellen bestehend, auf kurzen lothrechten Achsen auf dem Wagendach, möglichst in der Vertikalebene der Drehgestelle, um beim Durchfahren von Krümmungen (die übrigens beim Schnellbetrieb in nennenswerther Schärfe nicht vorkommen dürften) den Abstand von den Fahrdrähten möglichst wenig schwanken zu lassen. Es sind endlich, um selbst gegen das völlige Ausspringen eines Abnehmers während der Fahrt gesichert zu sein, zwei Gruppen von Stromabnehmern an beiden Enden des Fahrzeugs angeordnet.

Dies ist in den grossen Hauptzügen die Konstruktion des A. E.-G.-Schnellwagens, dessen Schilderung nunmehr durch diejenige des S. & H.-Wagens*) ergänzt werden mag.

Der S. & H.-A.-G. standen, als sie den Entwurf ihres Schnellbahnwagens begann, bereits die Ergebnisse ihrer Fahrten auf der eigenen kurzen Versuchsstrecke in der Teltowstrasse bei Gross-Lichterfelde zur Verfügung. Was die Grössen- und Gewichtsbemessung der Motoren und Apparate anlangt, so wurde in Ermangelung sicherer Erfahrungen über die zulässige Höhe der Beanspruchung bei so starken Leistungen beschlossen, die Gewichte so gross zu wählen, wie sie sich mit dem zulässigen Raddruck von 8 t = 96 t Gesammtgewicht des Wagens noch vereinigen liessen. Bestimmend für diesen Entschluss wird wohl die Ueberlegung gewesen sein, dass bei der beabsichtigten hohen Geschwindigkeit der grössere Theil des Zugwiderstandes nicht durch das Gewicht und die innere Reibung, sondern durch den Luftwiderstand dargestellt werden dürfte.

Der Wagenkasten ist 22 m lang, bei rund 23 m Gesammtlänge zwischen den Bufferplatten, die innere Ausstattung ist, wohl veranlasst durch die Rücksicht auf Gewichtsersparniss und auf die Eigenschaft des Wagens als Versuchsfahrzeug, von solider Einfachheit, mit quergestellten Holzbänken und Mittelgang. Die 48 vorhandenen Sitzplätze vertheilen sich auf einen 7,3 m langen mittleren Hauptraum, zwei 4 m lange anschliessende Abtheile und zwei kleinere mit je einigen Sitzen ausgestattete Vorplätze, die zu den Einsteigethüren führen. Die Führerstände sind, völlig vom Inneren getrennt, an beiden, übrigens ganz wenig zugeschärft verlaufenden Stirnwänden des Wagens angeordnet. Der grösste Unterschied zwischen den beiden Wagen besteht aber in der Vertheilung und Unterbringung der Anlass- und Widerstandsapparate sowie der Umformer. Auch beim S. & H.-Wagen hat man vollständig davon abgesehen, diese schweren und raumsperrenden Apparate im Führerstand unterzubringen, sie sind vielmehr, und zwar mit einer sehr glücklichen Gewichtsvertheilung, über den ganzen Wagen in folgender Weise vertheilt worden. Die Umformer sind, obwohl ihr Gewicht sehr freigebig (aber auch ebenso nützlich) auf 12 t bemessen wurde, ungewöhnlich flach gebaut, so dass sie unter dem Wagenfussboden Platz finden, und zwar ein jeder nahe bei dem Drehgestell, dessen Motoren er zu speisen hat. Unter dem Wagen liegen auch die Stromanlasser, die der Erbauer ohne Bedenken mit metallischen Kontakten ausgestattet hat, während der A. E.-G.-Wagen, wie oben näher ausgeführt, nur Flüssigkeitsschalter besitzt. Natürlich bedürfen die Metallanlasser bei den in Frage kommenden starken Strömen grosser Widerstandsspulen bezw. Streifen, denen ihrerseits wieder eine ausgiebige Kühlung gesichert werden muss. Die Widerstände sind, in vier getrennten Sätzen für je einen Motor, an den Aussenseiten des Wagens unter den Fenstern angebracht, so dass die einzelnen Metallstreifen dem direkten Luftzuge ausgesetzt sind. In ähnlicher Weise sind übrigens die unter dem Wagen hängenden Umformer mit ausgiebiger Luftkühlung versehen.

Diese Gesammtanordnung bringt gegen diejenige der Apparate des A. E.-G.-Wagens anscheinend einige Nachtheile, besonders eine bedeutend grössere Entwickelung des Kabelnetzes im Wagen, mit sich. Indessen stehen dem viele Vortheile gegenüber. Die Kabel können, da der Strom in einer Spannung von 1 200—1 800 Volt je nach der Schaltung verwendet wird, überhaupt bedeutend leichter sein, und, wie hervorgehoben, haben die Erbauer auf das Erforderniss äusserster Gewichtserleichterung überhaupt keinen grossen Werth gelegt, ein Verfahren, dem die grossen Erfolge des Wagens vielleicht in erster Linie zu verdanken sind. Auch die Bewegungsübertragung zwischen den Führerständen und den Apparaten erscheint weniger einfach als bei dem A. E.-G.-Wagen, wenigstens ist beim Entwurf die Unterstützung der mechanischen Uebertragung durch Luftdruck in Aussicht genommen. Dafür ist andererseits der Grundsatz der unbedingt ausreichenden Kraftentwickelung und der Fernhaltung der Apparate und stromführenden Theile vom Wageninnern streng gewahrt worden.

Die mechanische Einrichtung des Wagens und die Anordnung der Motoren sind der früher beschriebenen sehr ähnlich. Der auf kräftigen, für den Einbau der elektrischen Theile berechneten Längsträgern erbaute Wagenkasten hat einschliesslich der mechanischen, aber ausschliesslich der elektrischen Einrichtung ein Gewicht von rund 21 t und ruht auf zwei dreiachsigen Drehgestellen, deren Gewicht 27 t ohne die Motoren beträgt. Die letzteren sind, wie beim A. E.-G.-Wagen, auf den beiden äusseren Achsen jedes Drehgestelles montirt, während über der Mittelachse der Drehzapfen und die Bremscylinder sich befinden. Auf den gesammten elektrischen Theil entfällt ein Gewicht von 40—42 t, so dass der besetzte Wagen bei einer Nutzlast von 4 t auf rund 95 t Gesammtgewicht kommt. Zur

*) Elektrische Schnellbahnen. Von Walter Reichel, Oberingeniör der Siemens & Halske-A.-G. in Berlin. „Elektrotechnische Zeitschrift“ 1901, Hefte 34, 37, 38 und 41.

Verminderung des Stirnwiderstandes dient ausser einer leichten parabolischen Abschrägung der Endflächen auch die haubenförmig nach beiden Enden eingezogene Dachfläche. Der Wagenkasten ist beiläufig ungefedert auf die Drehzapfen gesetzt, während die Rahmen der Drehgestelle mit doppelter Abfederung durch Spiral- und Blattfedern sich auf die Achsbüchsen stützen. Die Laufräder haben auch bei diesem Wagen einen Durchmesser von 1 250 mm erhalten.

Von den Einzelheiten des Wagens mögen zuerst die Motoren kurz behandelt werden. Vergleiche mit den stärksten bisher im Eisenbahnbetrieb benutzten Elektromotoren, denen der Linie Lecco-Colico-Sondrio mit 150 und der Jungfraubahn mit 120 PS Dauerleistung, liessen erkennen, dass mindestens 4 000 kg Gewicht auf den Motor, eigentlich noch mehr, erforderlich wären, wenn schädliche Erwärmungen beim Dauerbetrieb vermieden werden sollen. Bei regelmässigem Betriebe werden die Eisenmassen der Motoren vermuthlich noch schwerer gemacht werden, oder aber die Arbeitsdauer der einzelnen Wagen wird eingeschränkt werden müssen. Der Einbau der Motoren in die Drehgestelle ist von dem Verfahren der A. E.-G. vollkommen abweichend, lediglich die direkte Uebertragung der Umdrehung auf die Laufachsen ohne Zwischenglieder ist auch hier beibehalten. Dagegen ist der 780 mm Durchmesser besitzende Induktor unmittelbar auf die Treibachse gepresst und auch der Magnetkranz ohne Federung auf derselben Achse gelagert. Nur zur Aufhängung des Magnetgehäuses am Drehgestell sind Federn in Anwendung gebracht. Die Kühlung des Motoreisens geschieht durch den Luftzug, dem die Magneteisenmassen möglichst unmittelbar ausgesetzt sind. Auf die Einzelheiten der Schaltung und Wickelung des Motors, der beim Angehen des Fahrzeuges unbedenklich auf 750 Pfund überlastet werden kann, wird hier nicht eingegangen, weil dies für den Leserkreis dieser Zeitung zu weit führen würde.

Um die Motoren beim Anfahren auf ihre volle Umdrehungsgeschwindigkeit zu bringen, muss der Strom, bei anfänglicher Aufzehrung des grössten Theils seiner Energie in den Widerständen, stufenweise bis zur vollen Stärke eingeschaltet werden. Die Widerstände theilen sich in kleine für das erste Einschalten und grosse für die spätere Steigerung und Regelung der Schnelligkeit. Jeder der vier Motoren besitzt, entsprechend seinen drei Stromkreisen, drei kleine und drei grosse Widerstände, von denen jeder einzelne einen besonderen Kasten oder Rahmen erhält. Diese Kasten liegen ausserhalb in den Seitenwänden des Wagens unter den Fenstern; jeder Kasten ist einzeln abnehmbar und lässt sich beim Unbrauchbarwerden eines Streifens oder einer Verbindung rasch ersetzen. Der sehr starke Fahrzug trifft unmittelbar die Breitseiten der metallenen Widerstandsstreifen und kühlt sie energisch ab. In unmittelbarer Nähe der zu einem Motor gehörigen Widerstandskästen liegt auch der zugehörige Anlasser, der vom Führerstand durch eine solide mechanische Uebertragung bewegt wird. Jeder Anlasser besteht aus einer Walze, welche die geforderte Zahl von Kontakten und Schleifringen besitzt und je nach ihrer Vor- oder Rückwärtsdrehung Widerstände aus- oder einschaltet. Alle Anlasserwalzen stehen durch Kettenräder mit einer langen, unter dem ganzen Wagen hindurchlaufenden Welle in Verbindung, und letztere wird vom Führer mittelst des Handrades gedreht. Zur Erleichterung der Bewegung wirken aber gleichzeitig auch noch zwei Luftdruckkolben auf die Uebertragungswelle, von denen der eine die vom Führer gewollte Drehung unterstützt, der andere die Anlasserwalzen auf Null zurückbringt, wenn es erforderlich wird. Die Zahl der Kabel ist bei diesen Trockenanlassern und der grossen Menge zugehöriger Widerstände naturgemäss sehr bedeutend. Dies und die dabei unvermeidliche Menge und die verwickelte Natur der Verbindungen sind Uebelstände, die ertragen werden müssen, wenn nicht etwa der Flüssigkeitsschalter des A. E.-G.-Wagens sich besser bewähren sollte.

Die Unterbringung der schweren und grossen Umformer unter dem Wagenfussboden hat wohl zu den grössten baulichen Schwierigkeiten gehört. Die Hauptfrage war auch hier wieder die ausreichende Luftkühlung der unausgesetzt arbeitenden und dabei, wie erklärlich, sich leicht erhitzenden Eisenkerne. Die wirksame Eisenmasse jeder Spule ist in drei Packete aus hochkantig liegenden, fest verschraubten Blechstreifen zerlegt. Zwischen je zwei solchen Packeten ist ein schmaler hoher Luftkanal, der in der Längsachse des Wagens liegt, und alle Kanäle, d. h. sechs für jeden der beiden Umformer, sind bis an die Stirnwände des Wagens geführt, wo sie behufs stärkerer Luftansaugung bei der Fahrt sich trichterförmig erweitern. Die elektrischen Einzelheiten der Umformer gehören wie die der Motoren und Anlasser nicht in den Rahmen dieser kurzen Wiedergabe, dagegen werden einige Mittheilungen über die Vorrichtungen zum Abnehmen der hohen Spannung und zur Sicherung der stromführenden Theile am Platze sein. Der hochgespannte Strom wird von den drei, in je 1 m Entfernung senkrecht über einander ausgespannten Leitungen durch drei Schleifbügel abgenommen, die im Gegensatz zum Stromabnehmersystem der A. E.-G. alle an demselben Maste befestigt sind. Jeder Bügel ist um eine besondere senkrechte Achse drehbar und trägt auf der entgegengesetzten Seite des Drehpunktes eine kleine Fahne, die unter dem Druck des Fahrzuges den Bügel gegen die Leitung pressen hilft. Alle drei Bügel mit ihren Drehachsen werden getragen von einem Mast aus Mannesmannrohr, der das Wagendach um etwa 4 m überragt und seinerseits fernrohrartig in einem zweiten hohlen Maste steckt, welcher durch den Führerstand hindurch reicht und sowohl im Fussboden als im Dache drehbar gelagert ist, um die Schleifbügel nach rechts und links ausschwenken zu können. Der Strom wird durch wohlisolirte Drähte von den Schleifbügeln zu isolirten Bronzekappen über jedem Drehpunkt, von hier an Porzellanisolatoren zu drei Schleifringen am oberen Ende des unteren Mastes und von den Schleiffedern dieser Ringe auf Hartgummistützen zu den Hauptsicherungen geführt. Die erwähnten Schleifringe sind durch die Drehbarkeit des Leitungsmastes erfordert, um den Strom bei jeder Maststellung mit Sicherheit abnehmen zu können. Natürlich sind die drei Schleifringe, welche den drei Phasen des Drehstromes entsprechen, unter sehr guter Isolirung durch Hartgummiringe und eben solche Zwischenglieder auf das Rohr aufgesetzt worden. Die ganze Anordnung der Stromabnehmer ist durch den bis zum Wagenfussboden reichenden Mast eine sehr solide und gegen mechanische Beanspruchungen denkbarst gesicherte. Der Strom jedes Schleifbügels besitzt übrigens ausser der beschriebenen Ableitung noch eine solche zu einem Hörnerblitzableiter der bekannten Siemens'schen Bauart. Die ganze Stromabnehmereinrichtung ist, ebenso wie beim A. E.-G.-Wagen, doppelt und zwar an beiden Wagenenden, in möglichster Nähe der Drehgestellzapfen angeordnet.

Jeder Strom wird nun, bevor er in den Wagen gelangt, erst durch eine eigenthümliche, mit andeutenden Worten nicht gut zu beschreibende Abschmelzsicherung geführt und tritt dann durch die Hochspannungsausschalter, welche mittelst Druckluft gehandhabt werden, zu den Umformern, von denen aus sein weiterer Weg der gewöhnliche ist.

Der Etat des Eisenbahnministeriums im österreichischen Abgeordnetenhause.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. d. Mts. gelangte nach einer mehrtägigen Berathung der Etat des Eisenbahnministeriums auf Grund der Anträge des Budgetausschusses zur Annahme.

Im Laufe der Verhandlung nahm der Eisenbahnminister Dr. v. Wittek Anlass, sich in einer gross angelegten Rede mit den zahlreichen Anregungen, Wünschen und Beschwerden zu beschäftigen, welche bei der Berathung des Eisenbahnetats geäussert worden waren, sowie insbesondere auch die von mehreren Abgeordneten berührte Frage der Fortsetzung der Verstaatlichung eingehend zu erörtern. Eingangs seiner Ausführungen betonte der Minister, dass angesichts der hohen staatswirthschaftlichen Bedeutung des zur Verhandlung stehenden Theilvoranschlages des Eisenbahnministeriums es durchaus nicht Wunder nehmen könne, dass das finanzielle Ergebniss des Staatseisenbahnbetriebes die meisten Redner beschäftigt habe und dass die verschiedensten Ansichten über die Ursache des wenig günstigen Ergebnisses des Staatseisenbahnbetriebes vorgebracht worden seien. Einer der Redner habe die Ursachen des finanziell wenig befriedigenden Ergebnisses des österreichischen Staatsbahnbetriebes in der Organisation gefunden. Die Organisation des Staatsbetriebes sei ja eine der grössten und schwierigsten Aufgaben, und der Minister sei auch weit davon entfernt, zu glauben, dass die gegenwärtige Organisation, die seit dem Jahre 1896 besteht, eine nach allen Richtungen hin befriedigende ist; er nehme gar keinen Anstand, zuzugestehen, dass die Zersplitterung der Centralstelle in eine sehr grosse Anzahl von Departements dem Geschäftsgang durchaus nicht förderlich sei, wie er ebenso geneigt sei zuzugestehen, dass von den Befugnissen der einzelnen Direktionen in Bezug auf die Führung von eigentlichen Exekutiv- und Verwaltungsgeschäften ein nicht genügender Gebrauch gemacht werde; es sei jedoch das Bestreben des Eisenbahnministeriums fort und fort darauf gerichtet, den Wirkungskreis der Unterbehörden zu erweitern und das Ministerium zu entlasten. Hierbei sei nicht zu vergessen, welche Schwierigkeiten es verursacht habe, als man die früheren Betriebsdirektionen, die nichts anderes waren als zusammengelegte Inspektorate, im Jahre 1896 auf einmal mit den Vollmachten wirklicher Direktionen betraut habe. Der Uebergangszustand sei ein schwieriger gewesen, und es haben auch die fachlichen Kräfte nicht überall zur Verfügung stehen können. Heute sei aber in dieser Richtung schon sehr viel geschehen, und könne das Ministerium schon mit grosser Beruhigung viele Geschäfte den Staatsbahndirektionen anvertrauen, die man früher im Ministerium zu vereinigen bemüssigt war.

Bei der weitgetriebenen Arbeitstheilung, namentlich in technischer Hinsicht, entstehe übrigens die Frage, ob es möglich wäre, auch für die höheren Aufgaben der technischen Verwaltung die Fachkräfte in jener Anzahl zu gewinnen, wie es nothwendig sei, um gewisse technische Verwaltungsangelegenheiten vollständig den Staatsbahndirektionen zu übergeben. Die Zahl der Staatsbahndirektionen betrage heute schon 11, und es sei also der Bedarf an fachlichen Kräften so oftmal zu wiederholen. In dieser Richtung werde eine gewisse Wirthschaftlichkeit immer dahin führen, dass einzelne besondere Anforderungen stellende technische Arbeiten besser von einer einheitlichen Stelle aus gemacht werden, welche dann auch in der Lage sei, sich mit den vorzüglichsten Kräften dieses Faches auszustatten.

Der Minister besprach noch die von einem Abgeordneten geäusserte Meinung, welche dahin ging, es sei das Heil der finanziellen Gebahrung des Staatsbahnbetriebes in einer grundhaltigen Reform der Tarife zu suchen, in einer solchen Reform der Tarife, durch welche einerseits die Vielgestaltigkeit und Umständlichkeit der Tarife beseitigt und andererseits die Sicherheit dafür gewährt wird, dass keine Tarife unter den Selbstkosten aufgestellt werden. Diese Anschauung wurde dahin erläutert, dass man unter den Selbstkosten nicht nur die reinen Betriebskosten, sondern auch die Kapitalverzinsungskosten zu verstehen habe. Dem gegenüber bemerkte der Minister folgendes: „Es wäre das grösste kulturhistorische Verdienst, welches sich jemand erwerben könnte, wenn er es dahin brächte, dass die Eisenbahntarife wirklich einfach, klar, verständlich und durchsichtig sowie einerseits den verschiedenen kommerziellen Bedürfnissen entsprechend und andererseits auch mit Rücksicht auf die nothwendige Erzielung eines Ueberschusses hinreichend sind. Das sind jedoch drei Gesichtspunkte, die ausserordentlich schwer zu verbinden sind. Der Einfachheit der Tarife stellt sich ja die Vielgestaltigkeit unseres industriellen und kommerziellen Lebens entgegen. Das Bedürfniss und die Forderung, dass die Tarife den einzelnen geschäftlichen Existenzen entsprechen und eine Einfachheit, welche eine Schablone wäre, würde, glaube ich, von der Geschäftswelt durchaus nicht dem jetzigen, allerdings vielfach verwickelteren Zustande vorgezogen werden. Hier kann ich schon, etwas vorgreifend, sagen, dass die Staatseisenbahnverwaltung und besonders die Ressortleitung gewiss nicht verkennt, dass auch der selbständige Bestand der einzelnen Privatbahnen die Schwierigkeiten erhöht, indem ja die Privatbahnen eigene Tarife haben und auch von diesem Gesichtspunkte aus eine Verschmelzung und Vereinfachung dem allseits angestrebten Ziele sehr förderlich sein müsste. Die Tariffrage aber ist eine so ausserordentlich schwierige und verwickelte, dass ich fürchte, dass sie, wenn wir die Besserung der finanziellen Verhältnisse von einer gründlichen Reform der Tarife abhängig machen, wahrscheinlich sehr lange Zeit auf sich warten lassen wird. Dagegen ist es zweifellos, dass einzelnen Verbesserungen und Vereinfachungen des Tarifes von der Verwaltung alles Augenmerk zugewendet werden muss, und es ist ja der Grundsatz auch ganz richtig, dass man Tarife unter den Selbstkosten gewiss nicht absichtlich aufstellt. Es ist aber andererseits auch darauf hinzuweisen, dass über die Frage der Selbstkosten die gewaltigsten Meinungsverschiedenheiten unter den Fachmännern bestehen und dass auch der Begriff ein relativer ist. Für einen Transport, den man so nebenbei mitnehmen kann, wodurch also leergehende Wagen ausgefüllt werden, wodurch eigentlich eine Mehrausgabe gar nicht oder nur in geringem Maasse verursacht wird, kann man allerdings einen auf das äusserste herabgeminderten Tarif bestimmen, der unter dem normalen Tarife steht, aber in dem einzelnen Falle gewiss nicht unter dem Selbstkostenpreise sein wird und eine gewiss angenehme Zugabe zu den Betriebsergebnissen darstellt."

Hinsichtlich der sonstigen Bemerkungen in Betreff des finanziellen Ergebnisses der Staatsbahnen äusserte sich der Minister wie folgt: „Ein Abgeordneter hat das ungünstige finanzielle Ergebniss damit in Verbindung gebracht, dass man am unrechten Orte spart und nicht dort, wo dies eigentlich nothwendig wäre. Er hat einige Fälle herangezogen, von welchen er geglaubt hat, dass er damit eine sehr auffallende Unsparsamkeit oder Verschwendung entdeckt habe. Der betreffende Abgeordnete hat die Auslagen für das Personal des Eisenbahnministeriums — ich weiss nicht, woher er die Ziffer hat — mit 30 000 000 Kronen beziffert. In Wahrheit betragen sie 3 700 000 Kr. Er hat dann weiter der Staatseisenbahnverwaltung den Vorwurf gemacht, dass sie mit den Salonwagen sehr verschwenderisch wirthschafte, und er hat behauptet, dass in der letzten Zeit 10 bis 12 Salonwagen mit einem Aufwande von 500 000 Kr. angeschafft wurden, deren jährliche Erhaltungskosten sich auf 200 000 Kr. belaufen. Ich darf das hohe Haus versichern, dass seit dem Bestande des Eisenbahnministeriums überhaupt keine Salonwagen angeschafft worden sind und dass wir sehr ehrwürdige Salonwagen verwenden, welche durchschnittlich 24 Jahre alt sind und deren Erhaltungskosten nicht 200 000, sondern 20 000 Kr. ausmachen. Es ist dann weiter darauf hingewiesen worden — und derartigen Anregungen bin ich sehr geneigt, Rechnung zu tragen —, dass sich vielleicht eine Ersparniss erzielen liesse durch eine Zusammenlegung der Einnahmekontrolstellen, so dass nicht jede Direktion eine eigene Einnahmekontrole habe, wie es jetzt ist, sondern gewisse benachbarte Direktionen gruppenweise eine Einnahmekontrolstelle besitzen. Ich kann die Herren versichern, dass sich die Ressortleitung angelegentlich mit diesem Gegenstande beschäftigt und in Studien darüber begriffen ist, aber es hat damit seine Schwierigkeiten. Es ist ja richtig, dass damit Ersparungen in Zukunft werden erzielt werden, aber zunächst entstehen Mehrauslagen, und der Sprung über diese Uebergangskosten bildet eine Schwierigkeit.

Einer anderen Anregung ist bereits entsprochen worden, nämlich der wegen der Trennung von Nah- und Fernverkehr. In dieser Richtung sind Weisungen hinausgegangen. Dieses System der Verbesserung des Stückgutverkehres ist in der Ausführung begriffen. Allerdings erwartet die Verwaltung davon eine wesentliche Verbesserung hinsichtlich der raschen Besorgung des Dienstes, der raschen Zustellung der Güter, vielleicht auch eine Ersparniss in Bezug auf Lieferzeitversäumnisse. Eine grosse wirthschaftliche Ersparniss in Bezug auf Fahrbetriebsmittel scheint nach den bisherigen Erfahrungen wohl kaum in Betracht zu kommen, gleichwohl ist die Reform der Durchführung werth gefunden worden und steht in Ausführung.

Es wurden weiter verschiedene Ersparnisse bemängelt, von denen behauptet wurde, dass sie sicherheitsgefährliche seien, dass die Sparsamkeit so weit gehe, dass man mit der Beleuchtung spart, dass dadurch Verunglückungen des Personals entstehen. Ich glaube, das ist nicht zutreffend. Gerade die Beleuchtung ist ein Gegenstand, welcher sehr bedeutend die Verwaltung beschäftigt. In der letzten Zeit habe ich Anlass genommen, einen allgemeinen Erlass herauszugeben, weil verschiedene Wahrnehmungen dahin gegangen sind, dass die Beleuchtung auf den Stationsplätzen bei den verschiedenen

Manipulationen usw. keine genügende sei. Diese Auslagen sind sehr namhafte. Die elektrische Beleuchtung kostet die Staatsbahnen 1 000 000 Kr., die Gasbeleuchtung 430 000 Kr., die Acetylenbeleuchtung, welche sich in neuerer Zeit in mehreren Orten mit Glück bewährt hat, 37 000 Kr., die Spiritus-Glühlichtbeleuchtung 20 000 Kr., so dass für Beleuchtung jährlich 1 500 000 Kr. ausgegeben werden. Verbesserungen sind, wie ich mir schon erlaubt habe zu bemerken, im Zuge, und es wurde durch den von mir erwähnten Erlass sowohl den Staatsbahndirektionen, als auch den Privatbahnen ernst und nachdrücklich an Herz gelegt, für eine entsprechende Beleuchtung zu sorgen, weil diese vom Sicherheitsstandpunkte aus wirklich ein sehr unerlässliches Bedürfniss ist.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Staatsbahnverwaltung so viel Freikarten ausgibt und dadurch die Einnahmen sehr schädigt. Ich kann versichern, dass die Frage der Verminderung der Freikarten und der möglichsten Einschränkung dieser Begünstigung einen fortwährenden Gegenstand der Bemühungen der Staatseisenbahnverwaltung bildet. Ich kann versichern, dass die Staatseisenbahnverwaltung in dieser Hinsicht hart ist, dass sie mit der Einschränkung dieser früher in weiterem Umfange bethätigten Begünstigungen soweit als nur immer möglich geht und dass daher die Erzählung des Konduktörs, von der gesprochen worden ist, dass 50 % der Plätze der I. und II. Klasse von Inhabern von Freikarten benutzt werden, in das Reich der Fabel gehört.“

Der Minister besprach sodann die hauptsächlichsten Umstände, welche das finanzielle Ergebniss der Staatsbahnen ungünstig beeinflussen. Er führte in dieser Beziehung folgendes aus: „Es sind verschiedene Ursachen für die ungünstigen finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen angeführt und erörtert worden. Aber eine Ursache habe ich vermisst, das ist die wirthschaftliche Lage, in der wir uns befinden, die nicht nur in Oesterreich im Eisenbahnwesen sich schmerzlich fühlbar macht, sondern auch im Auslande bei den musterhaft verwalteten deutschen Staatsbahnen in ungünstiger Weise eingewirkt hat. Wir sehen ja mit Bedauern, dass die reichsten und produktivsten österreichischen Privatbahnen im verflossenen Jahre weit hinter ihren üblichen Erträgnissen zurückgeblieben sind, dass die Südbahn, die grösste und mächtigste Privatbahn, mit finanziellen Schwierigkeiten kämpft. Ist es da ein Wunder, dass auch die Staatsbahnen den Druck dieser ungünstigen Verhältnisse empfinden? Kann man sich wundern, wenn auch bei den Staatsbahnen die Einnahmen im vorigen Jahre nicht in dem veranschlagten Maasse eingegangen sind und die Ausgaben Ueberschreitungen gezeitigt haben? Im Gegentheil, man muss eigentlich sagen, dass verhältnissmässig die Staatsbahnen noch mit einem blauen Auge davongekommen sind. Die Staatsbahnen zeigen keine so arge Herabdrückung des Betriebsüberschusses, wie gute und allerbeste Privatbahnen. Aber ganz ohne Einfluss, ganz ohne Wirkung kann ja eine solche Erscheinung nicht vorübergehen und sie äussert sich zunächst in einem Zurückbleiben der Einnahmen hinter dem erwarteten Betrage. Es kommt aber noch ein weiteres hinzu. Gerade das verflossene Jahr — und das wirkt auch noch auf das heutige Jahr mit — hat die für die Bahnverwaltungen ausserordentlich missliche Erscheinung gezeigt, dass die Brennstoffpreise ganz aussergewöhnlich hohe gewesen sind. Die Brennstoffe des Jahres 1901 verglichen mit den Brennstoffpreisen des Jahres 1899, die man als ziemlich normale hinstellen kann, zeigen folgende Steigerung: Bei den Staatsbahnen beträgt der Mehraufwand für Mineralkohle 3 679 200 Kr., bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 425 000 Kr., bei der Staatseisenbahngesellschaft 1 053 990 Kr., bei der Südbahn 1 032 150 Kr., bei den hier genannten vier Bahnen zusammen 7 003 400 Kr., also eine Erscheinung, die sich darum so empfindlich geltend macht, weil sie zeitlich zusammentrifft mit dem Rückgang der Einnahmen.

Es gibt aber noch einen weiteren Grund, warum sich die Einnahmen der Bahnen in der letzten Zeit so ungünstig gestaltet haben, und dieser Grund liegt in der Entwickelung unseres Bahnverkehres, in jener Entwickelungsstufe, in welche der Bahnverkehr nunmehr auf den grossen Hauptlinien der Monarchie eingetreten ist. Es ist das die Steigerung der Dichte des Zugverkehres, die Steigerung der Schnelligkeit, mit welcher die Züge gefahren werden, und auch die Zunahme des Gewichtes der Züge, welche mit den modernen verbesserten Maschinen befördert werden. Kurz gesagt, die alten Betriebsformen, welche noch bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts sich im grossen und ganzen als ausreichend erwiesen hatten, um den Verkehrsbedürfnissen zu genügen, sind derzeit überlebt. Es sind neue Bedürfnisse aufgetreten, es sind die Anforderungen gestiegen, und die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse hat naturgemäss eine wesentliche Steigerung der Auslagen mit sich gebracht.

Ich möchte auf die wesentlichsten Punkte in aller Kürze hier eingehen, durch die sich der Betrieb, wie er heute verlangt und geleistet wird, von den früheren Einrichtungen unterscheidet. In dieser Richtung sind es vor allem zwei Maassnahmen, welche auch finanziell ausserordentlich tief einschneiden und welche dazu beigetragen haben, dass sowohl auf den Staatsbahnen wie auf den Privatbahnen sich die finanziellen Ergebnisse ungünstiger gestaltet haben. Das sind die beiden Maassnahmen, welche die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1898 eingeführt und in den folgenden Jahren durchgeführt hat, nämlich einerseits das F a h r e n i n R a u m a b s t a n d anstatt des Fahrens in Zeitabstand, und zweitens die Aufhebung der 24 stündigen Dienstzeit auf den Hauptbahnen und die Einführung n e u e r B e s t i m m u n g e n über die D i e n s t - und R u h e z e i t. Was die Frage des Fahrens in Raumabstand betrifft, so ist diese Einrichtung der Mehrzahl der Nachbarstaaten nachgeahmt, in welchen sie sich bestens bewährt hat. Insbesondere sind dies die preussischen Staatsbahnen und auch die süddeutschen Bahnen, welche dieses System seit längerer Zeit anwenden und damit günstige Erfolge erzielt haben. Die jährlichen Auslagen für dieses System sind bei den Staatsbahnen mit rund 1 000 000 Kr. anzunehmen. Nicht minder bedeutend ist die Belastung, welche die Staatsbahnfinanzen durch die Regelung der Dienst- und Ruhezeit erfahren haben.

Ich habe bereits gesagt, dass die Betriebsformen mit Nothwendigkeit eine Aenderung in der Diensteintheilung gefordert haben. Die 24 stündige Dienstdauer war ja ganz gut und erträglich, so lange es entsprechende dienstfreie Zwischenzeiten gegeben hat, während welcher die Bediensteten sich erholen konnten. Seitdem aber die Züge in rascher Folge verkehren, bei Tage Personenzüge, bei Nacht Güterzüge, ist es ohne schwere Verantwortung für die Sicherheit des Betriebes und auch aus humanitären Rücksichten nicht möglich, die 24 stündige Dienstzeit aufrecht zu erhalten. So sehr es zu bedauern ist, dass dadurch in manche Gewohnheiten störend eingegriffen wird, so hat die Staatsbahnverwaltung doch die Verantwortung gefühlt, welche darin liegen würde, wenn die alte Einrichtung gegenüber den gesteigerten neuen Verkehrsformen beibehalten bliebe. Es wurde daher im Jahre 1898 für die Staatsbahnen die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten für die Bediensteten der Dienstzweige, die am meisten mit der Sicherheit des Verkehres zu thun haben, eingeführt und diese Maassregel auch den Privatbahnen zur Danachachtung empfohlen. Aus diesem Anlasse hat die Staatsbahn die Zahl der Bediensteten um 3 338 Köpfe mit einem Aufwande von 2 818 000 Kr. vermehrt. Die Privatbahnen haben die ihnen empfohlene Einführung mit bereitwilligem Entgegenkommen sich angeeignet und haben im Laufe der letzten Jahre auf den Hauptlinien überall die Einrichtung getroffen, dass auch eine entsprechende Abwechselung in den Dienst- und Ruhezeiten eintritt. Es ist nun allerdings der Uebergang wie in allen Dingen mit Schwierigkeiten verbunden. Hier und da ist die neue Dienstzeit 16- bis 18 stündig. Allerdings so wie in Preussen hat man es bei uns gar nicht versucht. In Preussen ist nämlich die siebenmalige Nachtdienstzeit allgemein eingeführt. Dort hat der Mann eine Woche lang alle Nacht Dienst, und es beklagt sich niemand darüber. Aber bei uns ist der Uebergang ein schwieriger; die preussischen Staatsbahnen sind in Bezug auf diese Einrichtung allerdings mustergültig. Aber es lässt sich sehr gut auch hier Abhilfe treffen. Die Generalinspektion ist bemüht, in dieser Richtung den Privatbahnen an die Hand zu gehen. Man kann z. B. 16-stündige Dienstzeiten abwechseln lassen mit kürzeren Ruhe- und Dienstzeiten, so dass eine bessere Vertheilung zwischen Tag und Nacht entsteht und man somit mehr Nachtruhe hat. Das ist alles Sache des Bemühens und des Ausbildens, aber deshalb ist es doch unrichtig, wenn man eine Einrichtung verurtheilen wollte, weil sie in der ersten Ausführung nicht allen Wünschen entsprochen hat.

Es ist auch erwähnt worden, dass die Privatbahnen in Bezug auf die I n v e s t i t i o n e n zu sehr zurückhaltend sind. In dieser Beziehung ergibt eine vorliegende Zusammenstellung, dass in den letzten drei Jahren auf Einwirkung des Eisenbahnministeriums die Privatbahnen und zwar die Südbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Buschtěhrader Bahn und die Staatseisenbahngesellschaft Investitionen im Betrage von 100 997 551 Kronen gemacht haben.“

Anschliessend an diese der Sicherheits- und Wohlfahrtspflege dienenden Maassnahmen erwähnte der Minister noch einige Punkte, welche die t e c h n i s c h e n L e i s t u n g e n der Staatseisenbahnverwaltung als Aufsichtsbehörde betreffen, um darzuthun, dass die Anforderungen, welche gerade in Bezug auf die t e c h n i s c h e n V e r b e s s e r u n g e n an eine so grosse Verkehrsanstalt, wie es die österreichischen Staatsbahnen sind, gestellt werden, sehr weitgehende sind, dass die technische Verwaltung der Staatsbahnen sich bemüht, in dieser Richtung ihrer Aufgabe bestmöglich nachzukommen.

Der Minister theilte hierüber folgendes mit: „Die wichtigste Verbesserung, welche in den letzten Jahren in Bezug auf die Ausrüstung der Züge angewendet worden ist, ist die Einführung der automatischen Schnellbremse. Es sind bekanntlich eine lange Zeit über das richtige System Versuche gemacht worden, zu welchen auch ausländische Fachmänner herangezogen wurden, und diese Versuche ergaben, dass die automa-

tische Vakuumbremse, wie sie auf der Wiener Stadtbahn und bei einigen Schnellzügen der Staatsbahnen verwendet wird, die beste und sicherste Einrichtung darstellt. In dieser Richtung ist auch an die Privatbahnen herangetreten worden, und wurde die Einführung der automatischen Vakuumbremse zunächst für alle Schnellzüge in Aussicht genommen. Es wird dadurch die Sicherheit des Zugverkehres wesentlich gesteigert, und es erhofft die Eisenbahnverwaltung davon das allerbeste Ergebniss.

Im Interesse der Fahrparkverwaltung und auch der Industrie wurde durch eine längere Verhandlung mit den Eisenbahnfachmännern, wie auch mit den Maschinen- und Wagenfabriken erreicht, dass eine Festsetzung einheitlicher Bauformen für gewisse Bestandtheile der Wagen zustande gekommen ist. Es werden dadurch für gewisse Bestandtheile, wie Achsen, Räder, Buffer, Federn, Bremsen, einheitliche Bauformen festgesetzt, deren Einführung für alle künftigen Neuanschaffungen angeordnet worden ist. Es wird dadurch der grosse Vortheil erreicht, dass die Fabriken in die Lage kommen, derartige Bestandtheile auch auf Lager zu erzeugen, so dass, wenn sich ergibt, dass bei einer Bahn ein Bestandtheil fehlt und ersetzt werden muss, man nicht nöthig hat, ihn neu zu bestellen, sondern ihn von der Nachbarbahn haben kann. Deshalb wurde auch den Vorschriften über die Bauart der Fahrbetriebsmittel ein Augenmerk geschenkt, die zeitweilige Untersuchung der Lokomotiven und Tender verschärft, die Einführung von Rauchverzehrungsvorrichtungen betrieben und bei der Wagenbeheizung darauf geachtet, dass die Feuerstellen in den Wagen allmählich gänzlich beseitigt werden, damit Brände infolge von Unfällen nicht mehr eintreten können.

Zu den Sicherheitsvorschriften und den Vorschriften, welche von Wohlfahrtsrücksichten geleitet sind, gehören auch die Einführung einer Arbeiterordnung, die neuen Vorschriften zur Wahrung der Sicherheit der Arbeiter in den Werkstätten und die Bestimmungen über das Lehrlingswesen, in welcher Beziehung nunmehr durch den von der Regierung eingebrachten und vom sozialpolitischen Ausschusse des Abgeordnetenhauses angenommenen Gesetzentwurf eine gesetzliche Regelung dieses ganzen Gebietes angebahnt erscheint. Ich füge noch hinzu, dass die Eisenbahnverwaltung der Ergänzung der Verkehrsvorschriften in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ihr besonderes Augenmerk zuwendet.

Es ist von einem Abgeordneten sehr geringschätzend über die Instruktionen gesprochen worden. Der Herr Abgeordnete hat gesagt, die Instruktionen seien nicht ausführbar, sie seien ganz schlecht, und hat zum Belege dessen auch einiges aus ihnen vorgelesen. Nun, es ist eine der schwierigsten Aufgaben, eine gute Instruktion zu machen; die Herren, die vom Fache sind, werden mir das bestätigen. Eine Instruktion muss einerseits kurz, bündig und genau sein, andererseits muss sie doch wieder jene einzelnen Anordnungen enthalten, wie sie für einen minder Gebildeten, der die Instruktion handhaben soll, nothwendig sind. Diese Aufgabe ist eine der allerschwierigsten, die von den berufenen Organen der Eisenbahnverwaltung zu leisten sind. Ich darf hinzufügen, dass im Eisenbahnministerium mit der Aufgabe der Neubearbeitung der Instruktionen, welche von dem Gesichtspunkte aus erfolgen soll, dass nicht in der Instruktion etwas angeordnet wird, was bei der praktischen Ausübung Schwierigkeiten macht und demgemäss nur auf dem Papiere bleiben würde, einer der tüchtigsten Referenten des Ministeriums betraut ist. Die Arbeit ist wirklich riesengross und verursacht ungeheuere Schwierigkeiten, und ich kann versichern, dass wir es als einen der grössten Erfolge der Eisenbahnverwaltung betrachten würden, wenn es gelänge, diese Arbeit bald zum Abschlusse zu bringen.

Die Vorsorge für die Regelmässigkeit des Zugverkehrs ist auch vom Standpunkt der Sicherheit nicht zu unterschätzen. Es ist ja bekannt, dass die meisten Unfälle dadurch hervorgerufen werden, dass sich ein Zug verspätet. Wenn es möglich wäre, durch eine strenge Handhabung der Vorschriften über die Einhaltung der Fahrzeiten zu erreichen, dass die Züge so regelmässig als möglich verkehren, so wäre damit eine der wichtigsten und gefährlichsten Quellen der Unfälle verschlossen. Die Bemühungen der Eisenbahnverwaltung, welche in dieser Beziehung in den letzten Jahren aufgewendet wurden, haben denn auch praktische Ergebnisse gezeitigt, und ich erlaube mir, ganz kurz einige Ziffern mitzutheilen, welche zeigen, dass wir nicht vergeblich gearbeitet haben. Die Verkehrssicherheit auf den österreichischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen überhaupt ist in den letzten Jahren eine bessere geworden. Im Jahre 1897 sind auf den österreichischen Staatsbahnen auf 1000 Betriebskm 26 Betriebsunfälle vorgekommen. In den Jahren 1900 und 1901 hat sich die Zahl der jährlichen Unfälle auf je 17 vermindert. Es sind das die Jahre, in welchen die neuen Einrichtungen zur Wirkung gelangten. In denselben Jahren gingen die Unfälle überhaupt, auf allen Bahnen zusammengenommen, von 133 auf 98 bezw. 84 zurück. Die Betriebsunfälle auf den Privatbahnen beliefen sich im Jahre 1900 auf 34 auf 1000 Betriebskm, sie waren also doppelt so gross als auf den Staatsbahnen; sie gingen im Jahre 1901 auf 26 zurück, da mittlerweile grösstentheils durch das Fahren in Raumabstand und durch die neuen Dienst- und Ruhezeitvorschriften eine Verbesserung eingeführt worden ist. Die absolute Zahl der Zugeinholungen, das ist nämlich das Einholen zweier hinter einander in derselben Richtung fahrender Züge auf der offenen Strecke, hat im Jahre 1899 und 1900 zusammen 25 betragen. Im Jahre 1901 fanden nur noch zwei solcher Zugeinholungen statt. Hierin spricht sich die Wirkung des Fahrens in Raumabstand ausserordentlich kräftig aus.

Bei den Staatsbahnen ist im Jahre 1901 überhaupt keine Zugeinholung auf offener Strecke vorgekommen. Die Zugverspätungen sind bei den Staatsbahnen um die Hälfte seltener als bei den Privatbahnen. Sie betrugen bei den Staatsbahnen 0,36 %, bei den Privatbahnen 0,87 % der Anzahl der gefahrenen Züge. Ich will daraus gar keinen Gegenstand des Lobes für die Staatseisenbahnverwaltung machen, denn die Privatbahnen haben einen viel stärkeren Verkehr als die Staatsbahnen. Der Güterverkehr bei den Privatbahnen ist im Durchschnitt genommen doppelt so stark als bei den Staatsbahnen, bei gewissen, wie zum Beispiele bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beträgt er das Vierfache. Dass bei einem so dichten Verkehre ein Hindern des einen Zuges durch den anderen, namentlich wo nur ein Gleis ist, leichter eintritt als bei den Staatsbahnen, ist nicht besonders verwunderlich.

Ich möchte nun noch einige Worte über die Bemühungen der technischen Verwaltung der Staatsbahnen hinsichtlich der Verbesserungen des Fahrparkes sagen. Es ist dem hohen Hause bekannt, dass die Anforderungen in Bezug auf die schnelle Beförderung und auf die grossen Zuggewichte, welche durch die Lokomotiven bewältigt werden sollen, fortwährend steigen. Auch die österreichischen Staatsbahnen konnten sich dem allgemeinen Drängen nach einer Abkürzung der Fahrzeit, nach Erhöhung der Leistungsfähigkeit unmöglich entziehen, und wenn sie auch infolge ihrer finanziellen Verhältnisse zu einer gewissen Zurückhaltung in derartigen neuen Verbesserungen genöthigt waren, wenn infolge dessen auch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in den letzten Jahren bei uns vielleicht hinter der der Nachbarstaaten etwas zurückgeblieben ist, so sind doch durch die ausserordentlich rühmenswerthen Leistungen der technischen Organe der Staatseisenbahnverwaltung beachtenswerthe Fortschritte in Bezug auf den Lokomotivbau erzielt worden. Es darf hervorgehoben werden, dass die neuen Maschinenbauarten, welche die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr ausführt, sich gerade als mustergültig erwiesen haben. In Bezug auf die zweckmässige Vertheilung der Massen, die Einfachheit des Mechanismus, die Verschiebbarkeit der Achsen und die Anwendung von Drehgestellen haben diese Maschinen, und zwar die neuen zehnfach gekuppelten Güterzugmaschinen für die 37 ‰ Steigung aufweisende Strecke Klostergrab-Moldau, die fünfachsige Schnellzuglokomotive mit zwei gekuppelten Achsen und vier Dampfcylindern, welche für die Beförderung der Schnellzüge auf der Linie Wien-Prag bestimmt ist, in technischen Kreisen wirklich den Preis errungen. Es sind die baulichen Grundsätze, auf welchen diese Maschinen beruhen, in die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommen worden. Die letzterwähnte neue Schnellzugmaschine hat bekanntlich bei der Probefahrt die höchste bisher mit einer Dampflokomotive erzielte Schnelligkeit erreicht, indem sie mit 140 km in der Stunde unter Belastung eines ganz ansehnlichen Schnellzuges in günstigen Strecken verkehrte. Es ist beabsichtigt, den Verkehr zwischen Wien und Prag mit diesen Maschinen zu bedienen, und es würde vom Standpunkte der Maschinentechnik möglich sein, eine ganz namhafte Abkürzung der Fahrzeit zu erreichen. Leider sind wir derzeit nur nicht ganz beruhigt darüber, ob auch der Oberbau diese grössere Geschwindigkeit vertragen würde.

Auch der Verbesserung des Wagenbaues wird das Augenmerk zugewendet. Ich glaube, dass das Urtheil in der Oeffentlichkeit feststehend ist, sowohl die Personenwagen als auch die Güterwagen der österreichischen Staatsbahnen seien in Bezug auf die Bauart vollkommen entsprechend. Dass mitunter auch noch ältere Formen im Umlauf sind, ist nicht zu vermeiden. Man kann ja die älteren Wagen nicht auf einmal ausser Dienst stellen, aber es wird getrachtet, für den Fernverkehr die besten und modernsten Einrichtungen zu verwenden: insbesondere haben sich unsere vierachsigen Personenwagen, die bei den grossen durchgehenden Schnellzügen zur Anwendung kommen, ausserordentlich bewährt.

Was die Güterwagen betrifft, so ist es in letzter Zeit die Bemühung der Verwaltung gewesen, der Industrie, welche nach Wagen mit grossem Laderaum einen Bedarf hat, solche Wagen in ausreichender Anzahl zuzuführen. Bisher war deren Zahl verhältnissmässig gering, wir haben nur 354 Stück solcher grosser gedeckter Wagen gehabt, und es wurde deshalb eine Neuan-

schaffung von 200 Stück gemacht. Gleichzeitig wurden auch die neuen Kohlenwagen in den Fahrpark eingestellt, und zwar die 20 t-Wagen nach amerikanischem Muster. Die Anschaffung der 20 t-Kohlenwagen ist vom Standpunkte der Betriebsökonomie erwünscht. Ihr Werth liegt darin, dass bei ihnen sowohl das Wagengewicht, als der Anschaffungswerth im Verhältnisse zur Reinladung sich um 20 % günstiger stellt, als bei den jetzt in Verwendung stehenden 15 t-Wagen. Es ist selbstverständlich und nur die nothwendige Folge der Bemühungen, welche der Verbesserung des Fahrparkes zugewendet werden, dass auch eine ähnliche Vorsorge für die Verbesserung des Oberbaues Platz greifen muss. Der Oberbau hat immer den strengsten Anforderungen zu genügen, und es ist daher die Ausbesserung und Verstärkung des Oberbaues eine ständige Sorge der technischen Eisenbahnverwaltung. Es wird ja insbesondere auch getrachtet, die Erfahrungen über die Wiederanwendung des Systems der Stahlschienen zu sammeln, welche gegenwärtig schon bei den Staatsbahnen auf 40 km gelegt sind und überraschend günstige Erfolge gezeigt haben.

Ich möchte noch mit zwei Worten auf die Frage kommen, welche heute die technische Welt ungeheuer lebhaft beschäftigt, das ist die Verwendung der Elektrizität als Zugkraft im Betriebe der Eisenbahnen. Die Staatseisenbahnverwaltung hat Gelegenheit genommen, auf der Wiener Stadtbahn den elektrischen Probebetrieb einzuführen, und dieser elektrische Probebetrieb hat bis jetzt recht günstige Ergebnisse geliefert. Es darf hervorgehoben werden, dass die Einrichtungen für diesen Betrieb bereits längere Zeit in der Erprobung stehen und dass die Erfahrungen, die man in Bezug auf die Wirkung des elektrischen Stromes gemacht hat, günstig sind. Zwischen den beiden Schienen liegt eine Mittelschiene, und die Wagen sind so eingerichtet, dass sie den Strom von dieser Mittelschiene abnehmen; jeder Wagen hat Kontaktvorrichtungen. Es ist dabei ein Vortheil erreicht, der bei den bisherigen Bauarten gefehlt hat. Es wird nämlich keine unverhältnissmässig starke Inanspruchnahme der Kuppelung beim Anfahren und Anhalten nöthig, weil ja die Wagen selbst durch ihre Kontakteinrichtungen den Strom unmittelbar aufnehmen.

Bei diesen Bauarten ist auch eine Reihe von Verbesserungen angebracht. Insbesondere ist die Schaltvorrichtung eine wesentlich verbesserte. Bisher war es bei solchen elektrischen Wagen, welche einen sehr starken Strom (von 800 bis 1 000 Ampère) erfordern, eine sehr schwierige Aufgabe, die Schaltvorrichtung dementsprechend einzurichten, dass sie für den Wagenführer nicht grösser und umfangreicher und nicht schwerer zu handhaben ist, als bei einem gewöhnlichen Strassenbahnwagen, und das ist dadurch erreicht worden, dass man einen Automaten eingeschaltet hat, welcher die Vermittelung zwischen einem in den Wagen eingeführten Strom und der Schaltvorrichtung herstellt, so dass eigentlich die Schaltvorrichtung nicht den Strom, sondern den Automaten zu steuern hat, in ganz ähnlicher Weise, wie dies auch bei den grossen Ozeandampfern mit der Steuervorrichtung ist, wo die Maschine nicht unmittelbar das Steuer, sondern einen kleinen Dampfapparat steuert, der seinerseits wieder auf das grosse Steuer übersetzt. Ich kann also sagen, dass in technischer Beziehung diese Versuche sehr interessant sind und sich als ausserordentlich aussichtsvoll und günstig darstellen.

Was aber die wirthschaftliche Frage betrifft, so ist hierbei eigentlich der grosse Vortheil nicht erreichbar, den man sich von der Anwendung der Elektrizität versprochen hat. Es ergeben nämlich die genauesten Messungen und Rechnungen, dass die Förderungskosten mittelst Elektrizität sich ungefähr gleich hoch stellen wie mittelst Dampfkraft; die Ziffer ist 96 Heller für den elektrischen Betrieb und 97 Heller für den Dampfbetrieb einschliesslich Licht und Beheizung für das Zugkilometer. Die Hoffnung, dass man auf diese Art wesentlich billiger fahren wird, ist vorläufig nicht verwirklicht; es ist aber hinzuzufügen, dass das viel vom Strompreise abhängt und dieser ziemlich hoch ist. Es hätte aber dabei noch immer einen Vortheil: die bessere Erhaltung des Weges, der Schienen und die Vermeidung gewisser Unannehmlichkeiten, welche vom Dampfbetriebe untrennbar sind. Die Versuche werden fortgesetzt.

Ein zweiter Plan, welchen die Eisenbahnverwaltung mit besonderem Interesse an sich herankommen sieht, ist jener der elektrischen Bahn in Südtirol von Trient über Lavis nach Malé. Dort wird für die österreichischen Techniker das erste Mal Gelegenheit geboten sein, die Verwendung des elektrischen Betriebes sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr zu studiren. Es wird dort ein Elektrizitätswerk durch die Gemeinde Trient gebaut, und dieses Werk wird den Strom für den Betrieb dieser ganzen Linie liefern. Die Eisenbahnverwaltung hofft, dass dort die Ergebnisse bei einer bedeutend grösseren Wohlfeilheit des Stromes auch ökonomisch sowie technisch sich ganz zufriedenstellend gestalten werden.

Wenn ich mir erlaubt habe, dem hohen Hause hier eine Reihe von Andeutungen aus dem technischen Dienste des Ministeriums zu machen, so habe ich geglaubt, auch insbesondere damit darthun zu dürfen, wie gross und vielgestaltig die Anforderungen sind, welche heutzutage an die Verwaltung einer grossen Verkehrsanstalt, wie es die österreichischen Staatsbahnen sind, herantreten. Ich habe damit aber die Aufgaben nicht erschöpft, welche der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung heute gestellt sind, sondern es kommt noch eine grosse, eine Riesenaufgabe hinzu. Diese Riesenaufgabe ist die Durchführung des Investitionsgesetzes. Das hohe Haus hat mit einer Fürsorge, welche nicht genug anerkannt und mit dem lebhaftesten Danke empfunden werden muss, der Eisenbahnverwaltung die reichen finanziellen Mittel an die Hand gegeben, um sowohl für die Bedürfnisse der Ergänzung des Staatsbahnnetzes, als auch für die bessere Ausstattung der im Betriebe befindlichen Linien Sorge zu tragen. Es sind gerade 11 Monate, dass das Gesetz vom 6. Juni 1901 verlautbart wurde. Diese 11 Monate sind von der Staatseisenbahnverwaltung dazu benutzt worden, einerseits eine Organisation zu schaffen, welche die Durchführung der mit dem Investitionsgesetze bewilligten Neubauten zu vollziehen hat, und andererseits wirklich Hand ans Werk zu legen und die Bauten möglichst zu fördern. Die Organisation hat sich, wie ich dem hohen Hause versichern darf, bis jetzt vollständig bewährt, sie hat rasch und gut gearbeitet, und ich halte es für meine Pflicht, meiner Mitarbeiter rühmend zu gedenken, welche sich dieser Aufgabe mit voller Hingebung gewidmet haben, insbesondere des Herrn Baudirektors, welcher, man kann sagen, Tag und Nacht den grossen technischen Aufgaben seines Berufes nachgeht.

Vielleicht ist es dem hohen Hause genehm, in Kürze über den Stand der Arbeiten einige Mittheilungen entgegenzunehmen. Es handelt sich hier, wie dem hohen Hause bekannt ist, um die zur zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest gehörigen Linien, also die Tauernbahn und ihre südliche Fortsetzung, dann um eine Bahn in Böhmen, eine in Galizien und eine in Steiermark.

Was nun die Tauernbahn betrifft, welche an der Spitze der neu zu bauenden Linien steht, so ist für diese in Aussicht genommen, die nördliche Zufahrtstrecke, nämlich von Schwarzach nach Gastein, so rasch als möglich zur Ausführung zu bringen. Diese Strecke ist bereits der politischen Begehung unterzogen, es ist die Baubewilligung ertheilt und es wird die Bauvergebung demnächst erfolgen; auch soll diese Linie bis 1904 in Betrieb gesetzt werden. Sie wird allerdings nur als eine Nebenbahn betrieben werden, und werden gewisse Ausstattungen jenem Zeitpunkte vorbehalten bleiben, wenn einmal die ganze Linie bis zum Anschlusse an die Südbahn ausgebaut sein wird, für welche der Bautermin von 1908 festgesetzt ist. In dieser Strecke liegt der grosse Tauerntunnel in der Länge von 8 470 m. Von diesem Tauerntunnel ist bereits an der Nordseite der Aufschluss mittelst eines Richtstollens erfolgt; der Richtstollen wird von Hand betrieben und ist bereits auf 590 m in den Berg eingedrungen. Die Trasse der südlichen Strecke von dem grossen Tauerntunnel hinunter an die Südbahn befindet sich gegenwärtig im Studium. Es sind bekanntlich zwei Anschlüsse möglich, entweder in Möllbrücken oder in Spital. Es ist für nöthig erkannt worden, ein ganz genaues und vollständiges Studium für beide Linien durchzuführen. Damit sind die Techniker derzeit beschäftigt, und es wird hoffentlich bald gelingen, über diese wichtige Frage schlüssig zu werden.

Eine weitere grosse Linie ist die Karawanken-Wocheiner Linie mit zwei grossen Tunneln. Sie soll bis zum Jahre 1905 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, und es erscheint daher aus diesem Grunde nothwendig, die Bauzeit vollständig auszunutzen. Es ist hier schon vorgearbeitet worden. Dem hohen Hause ist bekannt, dass ein Probestollen beim Wocheiner Tunnel schon während der Vorarbeiten eröffnet worden ist, und so ist es möglich geworden, beim Wocheiner Tunnel, dessen Länge gegen 6 000 m beträgt, schon 1 320 m Stollen von beiden Seiten zu durchfahren. Bei dem Karawankentunnel, welcher 7 960 m lang ist, wurden 800 m in Handarbeit aufgeschlossen, und es sind dort Versuche mit elektrischer Bohrung im Zuge. Der Bau der beiden Tunnel ist an bewährte Bauunternehmungen vergeben worden, und es ist die Hoffnung begründet, dass diese Tunnel innerhalb der gesetzlichen Bauzeit und auch mit den gesetzlich bewilligten Mitteln zur Ausführung gelangen werden.

Bei allen diesen Tunnelarbeiten — und das erlaube ich mir besonders hervorzuheben — ist ganz besonders auf die Wahrung der Gesundheitverhältnisse und auf den Arbeiterschutz Bedacht genommen. Es sind in der Nähe der Tunnelmündungen ganze Ortschaften entstanden, man hat Unterkünfte, Werkstätten, Spitäler, überhaupt alles, was zu einem geregelten Baubetriebe nothwendig ist, schon vor der Vergebung an die Bauunternehmer aus Staatsmitteln gebaut, und es ist insbesondere das Streben darauf gerichtet, die Arbeitsverhältnisse in diesen Tunneln wesentlich besser und günstiger zu gestalten, als sie bei den vorausgegangenen grossen Alpentunneln gewesen sind. Es besteht die Absicht, mindestens 350 cbm atmo-

sphärische Luft in der Minute in den Stollenort zu blasen, so dass ungefähr die dreifache Luftmenge, wie sie beim Baue des Arlbergtunnels vorhanden war, in die Arbeitsstrecken eingeführt werden wird. Für die südliche Strecke einerseits von Klagenfurt zum Karawankentunnel, dann die Zwischenstrecke zwischen den beiden Tunneln und die Fortsetzung nach Triest werden gegenwärtig die Einzelprojekte ausgearbeitet, und es wird danach getrachtet, die politische Begehung und die Bauvergebung möglichst bald durchzuführen.

Unter den Alpenbahnen ist noch die Pyhrnbahn zu erwähnen, die verhältnissmässig kleinste, deren Tunnel 4 700 m lang ist, an welchem einstweilen mit Handbetrieb gearbeitet wird. Ihre Vollendung ist nicht so dringlich, weil das Arbeitsobjekt kein so grosses ist; es soll aber getrachtet werden, womöglich die nördliche Zufahrtstrecke, welche von der dortigen Industrie lebhaft gewünscht wird, schon früher in Betrieb zu setzen, bevor der Tunnel zur Eröffnung gelangt.

Ich komme nun zu der grossen Bahn, welche in Galizien gebaut wird, die Linie Lemberg-Sambor-Grenze am Uszokpasse. Von dieser Linie ist die erste Hälfte, nämlich Lemberg-Sambor, 172 km, in vollem Bau, und es sind die Arbeiten derart im Zuge, dass die Eröffnung der Theilstrecke Lemberg-Sambor für den öffentlichen Verkehr bereits im Herbste des Jahres 1903 erfolgen kann. Für den schwierigeren, eine Gebirgsbahn darstellenden Theil der Linie von Sambor bis zum Uszokpasse ist nach ausgeführter politischer Begehung das Bauvergebungsoperat sofort in Angriff genommen worden. Dasselbe ist nunmehr soweit gediehen, dass bald an die Ausschreibung und sodann an die Bauvergebung geschritten werden kann. Es unterliegt sonach keinem Zweifel, dass die Uebergabe der gesammten Linie bis zur ungarischen Grenze an den Verkehr termingemäss, das ist im Jahre 1904, erfolgen wird.

Für die Linie Rakonitz-Laun, welche eine wichtige Ergänzung des Staatsbahnnetzes für den Kohlenverkehr aus dem erzgebirgischen Braunkohlengebiet nach dem Süden darstellt, sind die Einzelprojekte soweit abgeschlossen, dass demnächst die politische Begehung eingeleitet wird. Die Zwischenzeit wird zur Ausarbeitung der Baupläne im Einzelnen benutzt, um auch diese Linie bald der Vollendung entgegenzuführen. Es ist dabei jedoch zweifelhaft, ob es möglich sein wird, bis zum gesetzlichen Bautermin, Ende 1902, mit der Linie fertig zu werden.

Die steierische Linie Hartberg-Friedberg befindet sich in einer ähnlichen Entwickelungsstufe; auch hier ist das Einzelprojekt zu vollenden, und dieses wird demnächst der kommissionellen Behandlung unterzogen werden. Es hat sich hier die Aufstellung des Einzelprojekts verzögert, weil eine Aenderung der Trasse durch den Zusammenhang mit dem Wechselübergange, für welchen neue technische Studien angestellt werden mussten, sich als nothwendig erwiesen hat.

Die Arbeiten in Dalmatien beschränken sich gegenwärtig, da die Linie Gravosa-Bocche di Cattaro Ende des vorigen Jahres eröffnet worden ist, auf die Linie Spalato-Dugopolje-Sinj. Diese Linie ist schon in einem ziemlich weit vorgeschrittenen Baustande und wird voraussichtlich bis September 1903 vollendet werden. Sobald dieser Bau beendet sein wird, werden dann die technischen Organe zur Aufstellung des Einzelprojekts für die Linie Dugopolje-Arzano an der bosnischen Landesgrenze frei werden, und werden diese Projektirungsarbeiten dann mit allem Nachdruck zur Ausführung gelangen.

Nicht nur die Neubauten bilden eine grosse Aufgabe für die technische Eisenbahnverwaltung, sondern auch die Investitionen, welche auf den Betriebslinien auszuführen sind. Diese Investitionen sind ja zum Theil schon ausserordentlich dringlich gewesen zur Aufrechterhaltung des anstandslosen Verkehres. Es ist daher begreiflich, dass sie in sehr grossem Umfange und gleichzeitig in Angriff genommen werden müssen und dass dies für die technischen Organe der Staatsbahndirektionen, welche da in erster Reihe in Betracht kommen, eine ganz ausserordentlich grosse und schwere Arbeitslast bildet. Ich bitte darin auch die Ursache zu erkennen, warum die eine oder die andere von diesen Arbeiten nicht so rasch vor sich geht, wie es die Verwaltung wünschen würde. Insbesondere die Ausführung eines zweiten Gleises auf der Strecke Prag-Beneschau ist etwas zurückgeblieben; es wird aber getrachtet werden, das Versäumte einzuholen und so bald als möglich auch in dieser Strecke das zweite Gleis in Bau zu bringen.

Was die Arbeiten an den Bahnhöfen betrifft, so schreiten diese auf dem Bahnhofe in Prag programmgemäss vorwärts. In Bezug auf den Bahnhof in Pilsen hat sich neuerdings eine Aenderung des Projektes ergeben, welche aber, wie ich höre, den wärmsten Beifall der Interessenten findet, und so wird die hier eingetretene Verzögerung reichlich aufgewogen.

Was die Summen im ganzen betrifft, welche die Staatseisenbahnverwaltung mittelst der Betriebsinvestitionen in Umlauf bringt, so möchte ich zwei Ziffern hervorheben, nämlich zunächst die Summe der gesetzmässigen Kredite für die Jahre 1901 und 1902, d. i. 114 316 000 Kr. Von dieser Summe ist [im Wege der Vorausbestellungen ein Betrag von 74 039 600 Kr. schon jetzt an die Direktionen hinausgegeben worden. In diesen Krediten, welche allmählich zur Verwendung gelangen, befinden sich für die Bestellung von Fahrbetriebsmitteln 32 500 000 Kr., wogegen für Fahrbetriebsmittel für die beiden Jahre unter Einbeziehung des Jahres 1903 die Summe von 35 000 000 Kr. eingesetzt ist. Sie werden daraus entnehmen, dass wir in Bezug auf die Bestellung von Fahrbetriebsmitteln hart hinter der gesetzlichen Grenze einher sind und dass wir uns in Erkenntniss der Verhältnisse, unter welchen die Wagenbauindustrie gegenwärtig leidet, bemühen, die Bestellungen so umfangreich als möglich zu gestalten."

Der Minister kam im weiteren Verlaufe seiner Rede auf zahlreiche sonstige Ausführungen der Abgeordneten zurück und äusserte sich schliesslich über die Verstaatlichungsfrage wie folgt: „Wie ich schon in diesem hohen Hause zu erklären die Ehre hatte, verkennt die Regierung durchaus nicht die Vortheile, welche mit einer allmählichen Vereinigung der grossen Privatbahnnetze mit dem Staatseisenbahnnetze verbunden wären, insbesondere die Vortheile für den öffentlichen Verkehr, die Vereinfachung der Tarife, die Verbesserung der Zugverbindungen, lauter Vortheile, welche dem Publikum sehr werthvoll sind und zu Gute kommen würden. Was die Ressortleitung des Eisenbahnwesens betrifft, so braucht sie, glaube ich, ein Bekenntniss in dieser Richtung nicht abzulegen, denn das Eisenbahnministerium muss ja naturgemäss auf dem Standpunkte stehen, dass es am besten wäre, alle Bahnen einheitlich zu verwalten, um nicht durch Eigenthumsgrenzen und Besitzunterschiede in der Entfaltung der Ressortthätigkeit gehemmt zu sein. So sehr nun die Vortheile der Verstaatlichung anerkannt werden, so darf doch andererseits nicht übersehen werden, dass die Frage eine ausserordentliche Tragweite für die Staatsfinanzen hat. Es handelt sich nicht nur um die Staatsgebahrung, um Einnahmen und Ausgaben, sondern auch um das grosse Problem des Staatskredits, welcher bei einer grossen Verstaatlichung lebhaft in Anspruch genommen wird. Auch diese Rücksicht empfiehlt dringend, sich von jeder Ueberstürzung fernzuhalten. Ursprünglich, aber in der letzten Zeit schon weniger, ist auch die Meinung in der Oeffentlichkeit vertreten worden, es sei die Verstaatlichung ein Allheilmittel für alle finanziellen Schwächen und Leiden des Staatsbetriebes. Die Regierung kann diese Anschauung nicht theilen. Denn es ist ja richtig, dass, wenn die neu hinzutretenden Bahnen nach ihrem gegenwärtigen Ertragswerthe erworben werden, dann die spätere Steigerung des Erträgnisses dem Staate zu Gute kommt und also auch die Ergebnisse des Staatsbahnnetzes verbessert werden. Wird es aber eine solche Steigerung in den nächsten Jahren geben? Die Erfahrung der letzten Zeit spricht eher für das Gegentheil! Aber auch, wenn eine Steigerung angenommen wird, so wird man doch nicht verkennen dürfen, dass im Staatsbetriebe die Interessenten nicht so leicht zufriedenzustellen sind als unter der Privatwirthschaft, dass in Bezug auf die Fahrpläne, die Tarife, die Besserstellung des Personals Anforderungen gestellt werden, welche die Privatbahnen sehr leicht ablehnen, welche die Staatsbahnverwaltung aber nicht ablehnen kann. Auch aus diesem Grunde wird daher eine besondere Vorsicht in Bezug auf die Fortsetzung der Verstaatlichung geboten sein.

Was die Frage der Bedingungen der konzessionsmässigen Einlösung der österreichischen Nordwestbahn betrifft, so bestehen, wie dem hohen Hause aus den Verhandlungen der Jahre 1895 und 1896 bekannt ist, derzeit mehrfache Vorfragen, welche theils eine grundsätzliche Bedeutung haben, theils eine grosse finanzielle Tragweite besitzen. Diese Vorfragen müssen gelöst werden, bevor man an eine Verstaatlichung bezüglich der österreichischen Nordwestbahn herantreten kann. So wenig es nun der Regierung zugemuthet werden kann, dass sie bei der Lösung dieser Vorfragen, auf die ich dann sofort zu sprechen kommen werde, sich einfach auf den Standpunkt der Gesellschaft stellt, so kann andererseits auch nicht der Gesellschaft zugemuthet werden, dass sie einen nach ihrer Meinung begründeten Anspruch nicht zur Geltung bringe. Und ich glaube es bei diesem Anlasse aussprechen zu sollen: die berufsmässige Vertretung des Standpunktes einer Aktiengesellschaft durch ihre Organe oder Funktionäre kann nicht mit Grund einen Anlass bieten, diese Organe zu beleidigen oder anzugreifen.

Auf die einzelnen Fragen übergehend, habe ich vor allem die Steuerfrage des Ergänzungsnetzes hervorzuheben. Das Ergänzungsnetz tritt erst im Jahre 1903 in die Steuerpflicht. Es ist ganz klar und bedarf keiner weiteren Erörterung, dass eine frühere Verstaatlichung für den Staat von wesentlichen finanziellen Nachtheilen begleitet wäre. Die zweite Frage ist die Frage des zweiten Gleises. Ich habe die Ehre, dem hohen Hause mitzutheilen, dass die Regierung im Dezember 1901 an die Gesellschaft die Aufforderung gerichtet hat, sowohl bezüglich des Ergänzungsnetzes, als auch bezüglich des garantirten Netzes an die Legung des zweiten Gleises zu schreiten und zu diesem Zwecke vor allem die Einzelprojekte, soweit sie noch nicht zur Verfügung stehen, auszuarbeiten. Die Gesellschaft hat gegen diesen

Auftrag, in welchem ihr zugleich erklärt wurde, dass die Regierung die Heranziehung der Staatsgarantie zu diesem Zwecke nicht als konzessionsmässig begründet erachten könne, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Ich muss es aber als ein gewisses Entgegenkommen der Gesellschaft hervorheben, dass sie sich nicht auf den Standpunkt gestellt hat, mit der Ausarbeitung der Projekte bis zur Austragung dieser Streitfrage zu warten, sondern sich bereit erklärt hat, mit der Ausarbeitung der Projekte sofort zu beginnen, jedoch hat sie den ihr ursprünglich bis 15. Juni d. J. gestellten Termin nicht einhalten zu können erklärt, und es wurde ihr eine Terminerstreckung bis 15. Oktober d. J. bewilligt. In dieser Richtung sind die Arbeiten im Zuge, und es wird, während die Ausarbeitung der Projekte stattfindet, auch die Streitfrage vor dem Verwaltungsgerichtshofe zum Austrage zu bringen sein.

Es ist aber klar, dass wichtige Zweckmässigkeitsrücksichten dafür sprechen, inzwischen mit der Verstaatlichung der Nordwestbahn nicht vorzugehen. Es bleibt daher nichts übrig, als die Anstrengungen fortzusetzen, die Vorfrage des zweiten Gleises möglichst bald zur Lösung zu bringen und unter strenger Wahrung der finanziellen Interessen des Staates, aber auch unter Bedachtnahme auf die Erhaltung der Kreditfähigkeit der Gesellschaft die Ansprüche des Staates im Wege der Austragung der erhobenen Beschwerden zur Geltung zu bringen.

Etwas anders liegt die Sache bei den Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Allerdings sind auch hier sehr tiefgehende Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf den Umfang und Inhalt der Geltendmachung des staatlichen Einlösungsrechtes vorhanden, welche auch materiell ausserordentlich tief einschneiden, wobei es sich um Beträge von vielen Millionen handelt. Immerhin ist es aber vielleicht nicht ausgeschlossen, bei dieser Gesellschaft, wo Zweckmässigkeitsrücksichten nicht so wie bei der Nordwestbahn den sofortigen Eintritt in Verhandlungen widerrathen, nicht mitspielen, in eine Verhandlung zu treten und zu versuchen, ob es möglich ist, die Gesellschaft zu einer Verstaatlichung unter annehmbaren Bedingungen zu bestimmen. Dabei bleibt immer eine wesentliche Schwierigkeit bezüglich der Nebenunternehmungen, welche die Gesellschaft besitzt. Sollten diese Verhandlungen nicht zum Ziele führen, oder sollte es nicht gelingen, eine Formel zu finden, bei welcher sowohl der Staat wie die Gesellschaft sich befriedigt erklären können und welche insbesondere auch Aussicht hätte, in diesem hohen Hause zur Annahme zu gelangen, dann wird allerdings nichts anderes erübrigen, als auch bei der Staatseisenbahngesellschaft den Weg des Streites zu betreten, und es wird dann vor denjenigen Instanzen, welche zur Austragung derartiger Fragen berufen sind, die Frage ausgetragen werden müssen, ob der Staat oder die Gesellschaft mit ihrer Auffassung der Einlösungsbestimmungen Recht hat.

Die Regierung ist bereit, ihre Bemühungen daran zu wenden, dass die besprochenen Verstaatlichungsfragen ihrer Lösung zugeführt werden. Sie kann sich diese Lösung aber nur denken innerhalb der unüberschreitbaren Grenzen, welche das staatsfinanzielle Interesse und die Kontrole des hohen Hauses ihr ziehen. Die Regierung ist bereit, zu verstaatlichen, aber nicht um jeden Preis.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Prämien für verdienstvolle Handlungen im Eisenbahnbetriebe.** Wir haben in Nr. 38 S. 616 unter dem Stichwort: „Aus Anlass des Eisenbahnunfalls bei Zschortau“ die grundlosen Angriffe der „Köln. Ztg.“ gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung wegen angeblicher „bedenklicher Sparsamkeit“ und die Zurückweisung dieser Angriffe durch die „Berl. Pol. Nachr.“ wiedergegeben. Wir erhalten nun heute zur gleichen Angelegenheit von hochgeschätzter zuständiger Seite eine ausführlichere Darlegung, die an die Behauptung jenes Angriffs anknüpft, es habe sich um Materialschaden gehandelt, dessen Entdeckung möglich gewesen wäre, wenn eine gründliche Prüfung des Materials stattgefunden hätte. Dann heisst es weiter: „Dass diese letztere Annahme sich als unzutreffend erwiesen hat, ist bereits amtlich nachgewiesen worden. Die Tenderachse hat an der Stelle, wo das Rad um die Achse geschweisst ist, einen Bruch erlitten, also an einer Stelle, die keinem noch so geschickten Schlosser oder Techniker zu prüfen während des Betriebes möglich ist. Es ist nichts an Prüfung unterlassen und das Material war das denkbar beste.

Aber die Behauptung, dass 45 000 ℳ an Prämien, ‚welche Arbeitern und unteren Beamten für Entdeckung von Schäden am Material gegeben werden‘, weniger eingestellt seien, ist auch an sich unzutreffend. Unter der fraglichen Etatsposition werden nämlich nicht nur diese Prämien verrechnet, sondern es besteht der allergrösste Theil der Positionssumme aus Prämien, welche dem Lokomotivpersonal und dem mit dem Oelen der Wagen betrauten Zugpersonal für den sparsamen Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial gewährt werden. Lediglich diese Prämien sind im Etat für das Jahr 1902 niedriger angesetzt als im Etat für das Jahr 1901, und zwar allein deshalb, weil sowohl die Verkehreinnahmen, als auch damit in Uebereinstimmung die Leistungen der Betriebsmittel in den Zügen sehr viel niedriger angenommen werden mussten. Von den Zugleistungen ist aber natürlich auch die Summe der Brenn- und Schmiermaterialersparnisse in erheblichem Maasse abhängig. Die allgemeine wirthschaftliche Depression hat bekanntlich zur Folge, dass die Verkehrseinnahmen für das Jahr 1901 in der veranschlagten Höhe nicht erreicht werden. Auf vielen Bahnlinien hat der Güterzugbetrieb beträchtlich eingeschränkt werden können und müssen, so dass die angesetzten Leistungen und die dafür ausgeworfenen Ausgaben aller Art voraussichtlich nicht in voller Höhe nöthig sind. Auf diese Verhältnisse ist im Etatsanschlage für 1902 von vornherein Rücksicht genommen und daher auch bei den Brenn- und Schmiermaterialersparnissprämien weniger eingestellt, als im Etat für das Jahr 1901 irrthümlich über die voraussichtliche wirkliche Ausgabe hinaus vorgesehen ist. Der weniger veranschlagte Betrag übersteigt die Summe von 45 000 ℳ erheblich, so dass die Mittel, welche für die Bewilligung von Prämien für Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden übrig bleiben, im neuen Etat nicht weniger, sondern mehr betragen, als sein Vorgänger hierfür zur Verfügung stellte, und zwar nicht nur bei der erwähnten Etatsposition, sondern auch bei der ebenfalls sehr wichtigen Position 14 des Titels 12 ‚Prämien für Ermittelung und Anzeige von Dieben und von Urhebern betriebsgefährlicher Bahnfrevel sowie für Abwendung von Betriebsgefahren‘. Die Anzeige von Dieben spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle gegenüber der Belohnung in allen den Fällen, in denen Beamte und Arbeiter aller Dienstklassen sich durch erhöhte Aufmerksamkeit, besondere Umsicht und entschlossenes Handeln im Betriebsdienste auszeichnen und dadurch bei drohender Betriebsgefahr einen Unfall entweder gänzlich abwenden oder ihn in seinen Folgen mildern.

Gerade in den letzten Jahren ist auf die Zubilligung von Prämien dieser Art, der sogenannten ausserordentlichen Prämien, besonderer Werth gelegt worden. Der Betrag, bis zu welchem in jedem einzelnen Falle die Eisenbahndirektionen bewilligen können, ist auf 300 ℳ erhöht, und für noch höhere Bewilligungen ist ausdrücklich die Zustimmung der Centralstelle in Aussicht gestellt worden. Die auf diese Weise belohnten Beamten und Arbeiter werden unter Hervorhebung ihrer verdienstvollen Handlung in den Amtsblättern der Eisenbahndirektionen namentlich benannt, während von der Gewährung der sogenannten ordentlichen Prämien nur periodisch Mittheilung gemacht wird. Diese ordentlichen Prämien erhalten die Bediensteten für die in Ausübung ihrer gewöhnlichen Dienstverrichtungen vorgefundenen Schäden und Mängel an Gleis-, Weichen- usw. Anlagen, an Betriebsmitteln und ihren einzelnen Zubehörstücken. Dabei handelt es sich um Schäden und Mängel aller Art, wichtige und unwichtige. Je nach dem Befunde sind die Prämiensätze für den Einzelfall hoch oder niedrig bemessen.

Im ganzen haben sich im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft die Aufwendungen für Prämien verdienstvoller Handlungen im Betriebsdienste, ausgenommen die Materialersparnissprämien, in den letzten sechs Jahren nahezu verdreifacht. Gewiss ein Beweis dafür, dass weder die Eisenbahnverwaltung an den Prämien geknausert hat, noch die Eisenbahnbediensteten es an Eifer und Sorgfalt haben fehlen lassen.“

— **Staatsbahn - Wagenvorschriften.** Im „Preussischen Eisenbahn-Verordnungsblatt“ Nr. 21 sind neue Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der preussisch-hessischen Staatsbahnen sowie der diesen beigetretenen Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, der oldenburgischen Staatsbahnen und der Militäreisenbahn Berlin-Jüterbog veröffentlicht. Letztere ist, wie bekannt, nicht selbständiges Mitglied des Staatsbahn-Wagenverbandes, nimmt aber an dessen Einrichtungen durch Vermittelung der Eisenbahndirektion zu Berlin Theil. Durch die neuen Vorschriften werden die seit dem 1. April 1899 geltenden (vergl. „E.-V.-B.“ Jahrg. 1899 S. 65) ausser Kraft gesetzt. Die neuen Vorschriften unterscheiden sich von den früheren im

wesentlichen nur dadurch, dass jetzt die inzwischen erlassenen neuen Bestimmungen, wie die neue Eintheilung des Gebiets in sieben statt früher in fünf Gruppen, die Einführung besonderer Gruppenausgleichstellen usw., jetzt Aufnahme in den Wortlaut der Vorschriften gefunden haben.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat April d. J. ergibt für 75 Bahnen, die schon im April 1901 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 44 983,35 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im April d. J.					
aus dem Personenverkehre	40 485 042	— 3 173 983	919	— 95	— 9,37
aus dem Güterverkehre . .	92 211 096	+ 2 916 747	2 056	+ 21	+ 1,03
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende April d. J.					
aus dem Personenverkehre	34 393 824	— 2 688 602	914	— 94	— 9,33
aus dem Güterverkehre . .	80 562 537	+ 2 228 193	2 103	+ 15	+ 0,72
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J.					
aus dem Personenverkehre	20 851 112	+ 741 526	3 243	+ 33	+ 1,03
aus dem Güterverkehre . .	42 938 066	+ 120 287	6 572	— 155	— 2,30

Bei den Mindereinnahmen des Berichtsmonats aus dem Personenverkehr kommt in Betracht, dass das Osterfest im Jahre 1901 in den Monat April, im Jahre 1902 in den Monat März fiel.

— **Ueber die Beschaffung und Tränkung der Holzschwellen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 5. d. Mts. eine Verfügung dahin erlassen, dass die Eisenbahndirektion Berlin, der die Beschaffung der Holzschwellen für den ganzen Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen bereits durch Erlass vom 2. November 1901 übertragen worden ist, forthin auch die Regelung der Beschäftigung der Schwellentränkungsanstalten und die einheitliche Durchführung der mit Abnahme und Tränkung der Schwellen verbundenen Geschäfte wahrzunehmen hat. Zugleich hat die gedachte Eisenbahndirektion alle Neuerungen und Fortschritte auf dem Gebiete des Tränkungswesens zu verfolgen und, falls die Ausführung von Aenderungen in dem bestehenden Tränkungsverfahren angezeigt erscheint, entsprechende Anträge zu stellen. Zur Ausführung der für diesen Zweck erforderlichen Untersuchungen und Versuche ist auf dem Hamburger Bahnhofe zu Berlin eine chemische Versuchsanstalt eingerichtet worden. Diese Anstalt sowie die fiskalische Tränkungsanstalt auf dem Hamburger Bahnhofe zu Berlin und die Privattränkungsanstalt am Süduſer daselbst werden der Eisenbahndirektion Berlin unterstellt. Die übrigen Tränkungsanstalten bleiben denjenigen Inspektionen unterstellt, denen sie bislang zugetheilt waren. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. an sind für die Verwalter fiskalischer Holztränkungsanstalten und für die Aufsichtsbeamten über Privat-Holztränkungsanstalten je besondere Dienstanweisungen erlassen.

— **Beschaffung von Personen- und Gepäckwagen für die preussisch-hessische Staatsbahnverwaltung.** In neuerer Zeit sind von der genannten Verwaltung 1 070 Personen- und 413 Gepäckwagen verschiedener Gattung für die bestehenden Bahnen sowie 90 Personen- und Gepäckwagen für die im laufenden Jahre zur Eröffnung gelangenden Neubaulinien in Bestellung gegeben worden, und zwar sind davon vierachsige Abtheilwagen: I./II. Klasse 73 Stück, I.—III. Klasse 53 Stück und III. Klasse 66 Stück; ferner dreiachsige Abtheil-Personenwagen: II./III. Klasse 99 Stück, III. Klasse 326 Stück und IV. Klasse 422 Stück sowie dreiachsige Abtheil-Personenwagen für Stadt- und Vorortverkehr II. Klasse 27 Stück und III. Klasse 69 Stück; vierachsige Gepäckwagen 39 Stück, dreiachsige Personenzug-Gepäckwagen 67 Stück, zweiachsige Personenzug-Gepäckwagen 6 Stück, zweiachsige Güterzug-Gepäckwagen 294 Stück und zweiachsige vereinigte Gepäck- und Postwagen 32 Stück.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Nach dem vorliegenden Verwaltungsbericht für das Jahr 1901 wurden die Verkehrsverhältnisse durch den seit Mitte des Jahres 1900 eingetretenen, im Jahre 1901 noch weiter gesteigerten Rückgang des allgemeinen wirthschaftlichen Lebens nachtheilig beeinflusst. Im Personenverkehr, der in den Hauptverkehrsmonaten, wie im Vorjahre, durch anhaltend gutes Wetter gefördert wurde, ist zwar die Zahl der beförderten Personen (ausschliesslich Militär) auf 2 803 254 und die Einnahme an Fahrgeldern auf 2 242 080 ℳ gestiegen, d. s. 111 229 Personen (4 1/6 %) und 55 503 ℳ (2,5 %) mehr als im Vorjahre, diese Vermehrung bleibt aber hinter der Verkehrssteigerung der vorangegangenen vier Jahre bedeutend zurück, da die letztere durchschnittlich alljährlich 212 658 Personen und 119 000 ℳ betragen hat. Von den Mehrfahrten entfallen 46 380 auf den Zeitkartenverkehr, der sich hauptsächlich zwischen Hamburg und den Stationen Alt-Rahlstedt und Ahrensburg, wie auch zwischen Lübeck und Travemünde gesteigert hat. Die gesammte Verkehrsvermehrung entfällt zum überwiegend grössten Theil auf den Verkehr Hamburgs mit Alt-Rahlstedt, Ahrensburg und Oldesloe und den Verkehr Lübecks mit den Haltestellen der Travemünder Bahn und in geringerem Maasse mit Travemünde. Der Verkehr Hamburgs mit Lübeck und Travemünde hat sich nur unbedeutend gehoben; der Verkehr Lübecks mit Oldesloe, Ratzeburg und namentlich mit Mölln ist zurückgegangen. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben 2 329 786 ℳ gegen 2 283 727 ℳ im Vorjahre betragen, also mehr 46 058 ℳ. Die durchschnittliche Einnahme für die Person, die im Jahre 1890: 1,12 ℳ, im Jahre 1900: 0,81 ℳ betrug, ist des weiteren auf 0,80 ℳ gesunken. Der Güterverkehr hat unter der ungünstigen Lage der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse schwer gelitten. Auch machte sich bei ihm der Wettbewerb des Elbe-Travekanals und der direkten Schifffahrt von Hamburg nach den Ostseehäfen in verschärftem Maasse geltend, da infolge der Verminderung der im Verkehr mit den nordischen Ländern überhaupt zur Beförderung gelangenden Gütermengen die See- und Kanalfrachtsätze immer weiter herabgemindert wurden und auch der Wasserstand der Elbe für die Kanalschifffahrt günstiger war als im Jahre 1900, in welchem überdies der Kanal sich erst ein halbes Jahr in Betrieb befand. Doch ist es gelungen, dem Bahnwege nicht nur, wie im Vorjahre, den Güterverkehr von Lübeck nach Hamburg überwiegend zu erhalten, sondern auch einen beträchtlichen Theil der Sendungen von Hamburg nach Lübeck, freilich zu sehr ermässigten Frachten.

Bedeutende Verminderungen haben namentlich die Transporte von Baumaterialien, Steinkohlen, Getreide, Mais und Kleie sowie von Maschinen und sonstigen Eisenwaaren theils infolge des allgemeinen Geschäftsrückganges, theils aus Anlass ungünstiger Preisverhältnisse erfahren. Durch den Wasserwettbewerb sind namentlich erhebliche Mengen von Baumwolle, Gerbstoffen, Mehl und seewärts gehenden Hölzern dem Bahnwege entzogen worden. Die insgesammt beförderten Gütermengen haben 1 093 128 t betragen, d. s. 92 342 t (7,75 %) weniger als 1900 und 161 311 t (12,75 %) weniger als 1899. Die Frachteinnahmen blieben mit 2 640 638 ℳ um 228 729 ℳ (8 %) hinter dem Jahre 1900 und um 365 390 ℳ (12 %) hinter dem Jahre 1899 zurück. Entsprechend dem Rückgange des Güterverkehrs haben sich auch die Nebenerträge aus diesem Verkehr um 12 842 ℳ gegen 1900 und um 35 427 ℳ gegen 1899 vermindert. Die Gesammteinnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr haben 2 967 627 ℳ gegen 3 209 669 ℳ in 1900 und 3 360 417 ℳ in 1899 erbracht. Auf der Lübeck-Travemünder Bahn sind an Personen 462 258 gegen 425 969, an Gütern 9 775 t gegen 8 755 t im Vorjahre befördert worden. Die Einnahmen dieser Bahn haben sich einschliesslich der Erträgnisse aus dem Verkehr mit der Theerhofinsel und den Lagerplätzen auf den Vorwerker Wiesen auf 215 155 ℳ gegen 199 281 ℳ im Jahre 1900 gestellt.

Die gesammten Betriebseinnahmen haben 5 942 356 ℳ gegen 6 151 785 ℳ, die Betriebsausgaben 3 646 790 ℳ gegen 3 741 201 ℳ im Vorjahre betragen, beide unter Abrechnung der den Erneuerungs- und Reservefonds treffenden Einnahmen und Ausgaben. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben berechnet sich auf 2 295 565 ℳ gegen 2 410 584 Mark im Vorjahre. Hiervon sind zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe von 1876 erforderlich 540 612 ℳ. Von dem Restbetrage von 1 754 953 ℳ kommen noch in Abzug 367 085 ℳ Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds sowie der Ueberschuss der Zinsen für die von dem hamburgischen Staate vorgeschossenen 3 000 000 ℳ über die aus den verfügbar gewesenen Theilen dieser Summe erwachsenen Zinsen mit 57 809 ℳ. Der zur Verfügung verbleibende Betrag von 1 330 059 ℳ gestattet die Vertheilung einer Dividende von 6 % für 18 474 000 ℳ alte Aktien und 2 316 000 ℳ neue Aktien im Gesammtbetrage von 1 247 400 ℳ. Der Gewinnantheil der Mitglieder des Ausschusses berechnet sich danach auf 21 885 ℳ, während zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 60 774 ℳ erforderlich sind. Der Erneuerungs- und Reservefonds hat im Jahre 1901 Ausgaben in Höhe von 457 117 ℳ gegen 597 387 ℳ im Vorjahre geleistet, während die Einnahmen einschliesslich der Rücklage sich auf 537 343 ℳ gegen 635 446 ℳ stellen.

— **Eisenbahnunfall bei Neuss.** Laut amtlicher Meldung fuhr am 19. d. Mts., Abends 10 Uhr 47 Minuten, auf Station Neuss ein Güterzug infolge falschen Auftrages zur Abfahrt dem Zug 417 Aachen-Düsseldorf in die Flanke. Acht Wagen entgleisten und stürzten um. Eine Person wurde getödtet, vier Personen wurden schwer und 44 leicht verletzt. Der Zugverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten. Die Leichtverletzten konnten bis auf neun Reisende die Fahrt mit nächster Gelegenheit fortsetzen. Der Unfall ist durch Nichtbeachtung bestimmter Vorschriften herbeigeführt.

— **Gmund-Tegernsee.** Diese nach unserer Mittheilung in Nr. 36 S. 591 d. Ztg. am 1. d. Mts. dem Verkehr übergebene Eisenbahnstrecke gehört nicht, wie dort irrthümlich angegeben, der bayerischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, sondern ebenso, wie die Anschlussstrecke Schaftlach-Gmund, der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee, deren Vorstand seinen Sitz in Gmund hat.

— **Fragen der Personentarifreform im sächsischen Landtage.** Zu dem von uns in Nr. 38 S. 616 d. Ztg. über die Verhandlungen in der sächsischen zweiten Kammer bereits Mitgetheilten tragen wir noch die vom Regierungskommissar Gemeimen Finanzrath v. Seydewitz zur Personentariffrage abgegebenen wichtigen Erklärungen nachstehend ausführlich nach. Sie lauten: „Ich darf vielleicht in aller Kürze erwähnen, dass diese Frage allerdings seit der letzten Behandlung hier in diesem hohen Hause nicht wesentlich vorwärts gekommen ist. Die Verhandlungen wurden im Jahre 1899 vertagt, weil die süddeutschen Verwaltungen sich erst einigen sollten; diese Einigung ist aber, wie Ihnen bekannt ist, nicht zustande gekommen. In der letzten Zeit ist in der Angelegenheit nichts weiter geschehen, als dass die Gültigkeit der Rückfahrkarten auf 45 Tage verlängert worden ist. Es wird Sie aber interessiren, zu erfahren, dass diese Maassregel in Sachsen keineswegs eine Verkehrssteigerung hervorgerufen hat; in den ersten Monaten nach der Einführung ist sowohl die Zahl der Reisenden, wie auch die Einnahme zurückgegangen, ein Beweis dafür, dass für den Antritt von Reisen noch ganz andere Momente maassgebend sind als der Fahrpreis. Es fiel die Einführung allerdings in die Zeit der grossen geschäftlichen Depression Mitte des vorigen Jahres. Die Regierung steht nach wie vor auf dem Standpunkte, dass zu einer Tarifermässigung jetzt keinerlei Anlass vorliegt, nicht sowohl wegen der geringen Einnahmen der Staatsbahnen, als vielmehr wegen der höheren Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes. Man wird wohl annehmen müssen, dass in den meisten Fällen der Personenverkehr seine Kosten nicht deckt, und da ist es doch zweifelhaft, ob es richtig ist, auf Kosten der Steuerzahler des Landes das Reisen noch mehr zu verbilligen. Ich sage ‚noch mehr‘, denn es ist in der That im Personentarifwesen in den letzten Jahrzehnten ausserordentlich viel geschehen. Ich darf hier anführen, dass im Jahre 1880 im Durchschnitt die Einnahme auf das Personenkilometer 3,46 ₰, dagegen im Jahre 1900 nur noch 2,78 ₰ betrug. Es ist dies eine Folge der vielfachen Ermässigungen durch Rundreisekarten, Schülerkarten, Monatskarten, Nebenkarten, Arbeiterkarten usw. Was die Ermässigungen bedeuten, wird klar, wenn man berechnet, dass der Personenverkehr im Jahre 1900 nach den früheren Tarifsätzen eine Mehreinnahme von 9 500 000 ℳ erbracht hätte, wobei natürlich ohne weiteres zuzugeben ist, dass die Ermässigung hier — zumal bei Monats- und Arbeiterkarten — auch eine sehr starke Verkehrsvermehrung zur Folge gehabt hat. Dann muss immer wieder betont werden, dass die billige IV. Wagenklasse doch eine sehr erhebliche Tarifermässigung darstellt. Jetzt, wo die Wagen IV. Klasse für die Hälfte der Reisenden mit Sitzplätzen ausgestattet sind, ist diese Klasse wirklich recht annehmbar und von der III. Klasse fast nur noch dadurch unterschieden, dass grösserer Raum darin zur Mitnahme von Traglasten vorhanden ist. So nimmt auch die Benutzung der IV. Klasse fortwährend zu. Im Jahre 1898 kamen 15 %, 1899: 18 %, 1900: 21 % des gesammten Reiseverkehrs auf diese Klasse. Es liegt also in der Ausdehnung der IV. Klasse in der That eine grosse Tarifermässigung, die auch den höheren Klassen zu Gute kommt, weil diese dann natürlich entsprechend entlastet werden. — Das Fahrkartenwesen zu vereinfachen, ist das fortgesetzte Bestreben der Verwaltung, aber auch das Publikum hat hieran ein bedeutendes Interesse, obwohl letzteres allerdings, wenn von Tarifreformen die Rede ist, immer nur eine allgemeine Tarifermässigung im Auge hat. Aber gerade für die Reisenden ist es sehr erwünscht, wenn überall gleichmässige Einrichtungen bestehen, so rücksichtlich der Gültigkeitsdauer der Karten, der Gewährung von Freigewicht, des zulässigen Tages des Reiseantritts usw. Hier können Verschiedenheiten wirklich zu Verlusten führen. Eine solche Gleichmässigkeit wird nun besonders durch die neueren Vereinbarungen der deutschen Regierungen über die gegenseitigen Mittheilungen von wichtigeren Tarifmaassnahmen angestrebt. Was aber die Vereinfachung anlangt, so ist es ja kein Geheimniss, dass die Rückfahrkarten, zumal seit ihrer verlängerten Gültigkeit, in der That durch die Ermöglichung von Unterschleifen, die wieder kostspielige und aufhältliche Kontrolmaassnahmen hervorrufen, für die Verwaltung wie auch für das Publikum recht lästig geworden sind. Ausserdem würde bei Wegfall der Rückfahrkarten mit einem Schlage die grosse Mehrzahl der Reklamationen sich erledigen. Auf Reklamationen im Personenverkehre zahlt jetzt die sächsische Verwaltung ungefähr 50 000 ℳ jährlich heraus, und um dieses Geld loszuwerden, hat der Staat jetzt noch an Verwaltungsaufwand etwa 18 000 ℳ jährlich aufzuwenden. Es wäre in der That ein grosser Gewinn, wenn die Rückfahrkarten abgeschafft werden könnten. Selbstverständlich aber darf bei jetziger Sachlage ein Einnahmeausfall damit nicht verbunden sein. M. H., der Ausfall, der sich für Sachsen ergeben würde, wenn die Rückfahrkarten abgeschafft und die einfachen Karten zum halben Rückfahrkartenpreise ausgegeben würden, ist auf Grund des Verkehrs des Jahres 1897 auf 2 698 000 ℳ berechnet worden, und man darf wohl annehmen, dass er sich danach jetzt auf 3 000 000 ℳ stellen würde. Eine solche Mindereinnahme kann keinesfalls mit in den Kauf genommen werden. Es liegt also hier insofern, als man einerseits die Rückfahrkarten beseitigen, andererseits aber Ausfälle vermeiden will, ein Problem von einer gewissen Schwierigkeit vor, und ausserdem muss doch auch in der Sache mit anderen deutschen Verwaltungen ins Vernehmen getreten werden. Die Regierung ist indessen für die Anregung, die von der geehrten Deputation gegeben worden ist, nur dankbar. Sie wird die Frage ganz entschieden in Angriff nehmen.“

— **Antrag auf Einführung der IV. Wagenklasse in Württemberg.** Die Tarifkommission der württembergischen Abgeordnetenkammer hielt am 16. d. Mts. wieder eine Sitzung über die Personentarifreform ab. Der Berichterstatter, Abgeordneter Haussmann (Volkspartei), brachte, wie wir einem Bericht des „Staatsanzeiger für Württemberg“ entnehmen, die von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Verlangen der Kommission aufgestellten Berechnungen über die finanziellen und technischen Folgen einer Tarifermässigung zur Besprechung. Er findet diese Berechnungen, über die wir bereits berichtet haben, nicht zutreffend und einwandfrei. Nach einem Bericht des „Schwäb. Merkur“ kam er zu dem Schluss, dass bei diesen Berechnungen nicht in Betracht gezogen worden sei, wie viel von der zu erwartenden Verkehrssteigerung noch mit dem jetzt schon vorhandenen Material bewältigt werden könnte. Da jedoch eine Mehrheit für den Hauptantrag der Kommission (Ermässigung für alle Wagenklassen auf die Stufen 2, 4 und 6 ₰) kaum zu erreichen sein werde, so wäre er geneigt, den Eventualantrag der Kommission (nur für die III. Klasse den 2 ₰-Tarif einzuführen, die Tarife der beiden anderen Klassen zu belassen) zum Hauptantrag zu machen. Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden erklärte, dieser Antrag komme dem Standpunkt der Regierung schon näher, als der seitherige Hauptantrag, und unter gewissen Aenderungen und Gewährung des wünschenswerthen Spielraums, namentlich auch bezüglich der Zeit der Durchführung, werde sich wohl eine Verständigung erzielen lassen. Der Vorsitzende der Kommission Dr. v. Kiene führte aus, bei der dermaligen geschäftlichen und finanziellen Lage sei wenig Aussicht sowohl für die Annahme des Haupt- wie auch des Eventualantrags im Plenum. So komme er zu der Anregung, falls der zum Hauptantrag erhobene Eventualantrag abgelehnt werden sollte, die Einführung der IV. Klasse mit 2 ₰-Tarif für alle gewöhnlichen Personenzüge, in denen dann die I. Klasse nicht mehr zu führen wäre, zu empfehlen. Das käme den Minderbemittelten sowie allen Landestheilen zu Gute. Staatsminister Freiherr v. Soden erklärte, dass die Regierung in eine nähere Erwägung des Antrags Kiene eintreten werde. Eine Einführung der IV. Klasse könne die Verwaltung aber nur vorsehen, wenn die Anregung dazu vom Landtag ausgehe. Abg. K. Haussmann bedauert die Abschwenkung v. Kiene's. Staatsrath v. Balz gab einige Berechnungen über die Wirkung der Einführung der IV. Klasse. Es werde ein Mehraufwand wegen Wagenbeschaffung zunächst nicht entstehen, da alte Wagen genügend vorhanden seien. Der etwaige Einnahmeausfall müsste erst noch berechnet werden. Nach dem Bericht des „Schwäb. Merkur“ bemerkte er, eine Verkehrssteigerung müsse nicht unbedingt eine Erhöhung der Einnahmen zur Folge haben. Erfahrungsgemäss gehen bei Einführung der IV. Klasse etwa 30 % aus der III. in die IV. Klasse hinüber. Freiherr v. Wöllwarth (ritterschaftlicher Abgeordneter) erklärt sich sowohl gegen den Haupt- als gegen den Eventualantrag der Kommission, wird dagegen dem Antrag v. Kiene zustimmen. Auch Guoth (deutsche Partei) erklärt, der Antrag, den 2 ₰-Tarif für die III. Klasse einzuführen, gehe ihm zu weit, mit dem Antrag Kiene könne er sich einverstanden erklären. Hildenbrand (Sozialdem.) spricht sich entschieden

gegen die Einführung der IV. Klasse aus und regt an, die Abstimmung über die vorliegenden Anträge bis nach Vorlegung genauer Berechnungen bezüglich der IV. Klasse durch die Generaldirektion zu verschieben. Die Kommission stimmte diesem Vorschlag zu und beschloss, Ende dieses Monats wieder zusammenzutreten.

— **Zum Bau von Nebenbahnen in Württemberg.** Die württembergische Abgeordnetenkammer steht in der Berathung der Gesuche um den Bau weiterer Bahnen. Wir werden über diese Gesuche und ihre Erledigung noch berichten. Bei Behandlung des ersten Gesuchs sagte der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" u. a.: „Ich will nicht das Lied von den schlechten Zeiten anstimmen, die Einnahmen der Staatseisenbahnen bewegen sich ja in letzter Zeit wieder in aufsteigender Linie. Ob dies eine nur vorübergehende oder eine dauernde Erscheinung sein wird, vermag ich ja allerdings nicht vorherzusagen. Dagegen möchte ich einige thatsächliche Feststellungen machen. Wenn wir das nächste Kreditgesetz einbringen, haben wir vor allem die zweiten Raten für diejenigen Nebenbahnen und Bauten einzustellen, deren erste Raten bereits bewilligt sind. Sodann werden Summen zu verlangen sein für diejenigen Nebenbahnen, die bereits gesetzlich festgelegt sind, und Zuschüsse für die gleichfalls bereits gesetzlich festgelegten Privatbahnen; dann kommen noch Kredite für zahlreiche, zum Theil recht kostspielige sonstige Bauten, die aber wohl dringender sind als alle Nebenbahnen. Endlich würden dann noch alle diejenigen Bahnen an die Reihe kommen, die Sie uns bereits früher zur Berücksichtigung empfohlen haben und die somit zeitlich das Vorrecht in Anspruch nehmen können.

Meine Herren, das sind Dinge, die Sie längst wissen; diese meine Bemerkungen sind auch weniger an die Adresse der hohen Kammer, als an die der verschiedenen Eisenbahnpetenten und Eisenbahnkomitees gerichtet. Wenn heute im Lande bekannt wird, dass der Regierung wieder diese und jene Eisenbahn zur Berücksichtigung oder auch zur Erwägung empfohlen und hiergegen vom Ministertisch kein ausdrücklicher Widerspruch erhoben, sondern im Gegentheil sogar die Bedürfnissfrage und die Berechtigung dieser Eisenbahnwünsche anerkannt worden sei, so werden dadurch leicht übertriebene Erwartungen wach gerufen, deren baldige oder gar alsbaldige Erfüllung in keiner Weise in Aussicht gestellt werden kann. Es ist daher meine Pflicht, in den Wein der auf diese Weise rege gemachten Erwartungen rechtzeitig etwas Wasser zu giessen und dadurch einem sonst da und dort vielleicht unausbleiblichen Katzenjammer vorzubeugen."

— **Bahnhofneubauten in Baden.** Die vollständige Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofes, über den wir in einer der nächsten Nummern eingehender berichten werden, ist in der Budgetkommission der zweiten Kammer der Landstände beschlossen worden. In Heidelberg hat der Bürgerausschuss den Stadtrath einstimmig ermächtigt, mit der Regierung wegen Anlage eines vollständigen Tiefbahnhofes (so viel wir wissen, des ersten in Deutschland, wenn man von den nur dem örtlichen Personenverkehr dienenden Untergrundbahnhöfen der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn absieht) in Verhandlungen einzutreten.

— **Geheimerath Sattig †.** In Erfurt ist am 16. d. Mts. plötzlich infolge eines Herzschlages eines der ältesten Mitglieder der dortigen königlichen Eisenbahndirektion, der Geheime Baurath Friedrich Sattig, im 65. Lebensjahre verschieden. Geboren am 20. Januar 1838 in Glogau, widmete er sich, nachdem er am Gymnasium seiner Geburtsstadt die Reifeprüfung bestanden, dem Baufach, war von 1856 bis 1857 Baueleve und besuchte die Bauakademie zu Berlin bis zum Jahre 1860. Inzwischen legte er, den damaligen Vorschriften entsprechend, die Feldmesserprüfung ab. Am 18. Mai 1860 erfolgte seine Ernennung zum Bauführer. Als solcher war er thätig bei Bauausführungen der bergisch-märkischen Eisenbahn und bei der königlichen Regierung zu Liegnitz. Die Baumeisterprüfung bestand er im Juli 1866. Während der nächsten 3 Jahre war er beim Bau der Verbindungsbahn und der Rechte Oderufer-Eisenbahn beschäftigt. Von einer mehrmonatigen Studienreise zurückgekehrt, übernahm er die Leitung von Bauten bei der Berlin-Lehrter und später bei der bergisch-märkischen Eisenbahn. Am 8. August 1872 erfolgte seine Ernennung zum Eisenbahnbaumeister, am 17. Mai 1874 zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor. Dann war er nacheinander Vorsteher des bautechnischen Büros der königlichen Eisenbahndirektion zu Münster, Hilfsarbeiter beim dortigen Eisenbahnbetriebsamt und seit 1881 Vorsteher des bautechnischen Büros der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin. In dieser Stellung erfolgte seine Ernennung zum Regierungs- und Baurath im Mai 1884. Kurze Zeit ständiger Hilfsarbeiter bei dem Eisenbahnbetriebsamt zu Stettin, wurde er am 1. Mai 1889 als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt versetzt und im Januar 1895 zum Geheimen Baurath ernannt.

Sattig, ein Mann von vornehmer Gesinnung und hervorragendem Fleisse, hat in stiller, anspruchsloser Art mit treuester Pflichterfüllung seines oft recht schwierigen Amtes gewaltet. Schon länger von einem sich stetig mehr fühlbar machenden Herzleiden geplagt, hatte er in der letzten Zeit den Verlust mehrerer naher Verwandten, namentlich denjenigen des Gatten seines einzigen Kindes zu beklagen, welche Schicksalsschläge wohl seinen Tod beschleunigt haben mögen. Ehre seinem Andenken!

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath und vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Wolff ist zum Geheimen Oberbaurath und der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath in demselben Ministerium Kabierske zum Geheimen Oberregierungsrath ernannt.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der Vorstand der Verkehrsabtheilung der Generaldirektion Direktor August Roth zum Geheimen Oberregierungsrath, der Regierungsrath Rudolf Raquot bei der Generaldirektion zum Oberregierungsrath, der Oberbetriebsinspektor Karl Ganz, Vorstand der Verkehrskontrole I, zum Regierungsrath, die Bahnbauinspektoren, Oberingeniöre Karl Hofmann in Bruchsal und Karl Buzengeiger in Rastatt zu Bauräthen, der Betriebsinspektor Wilhelm Weiss in Villingen zum Oberbetriebsinspektor, die Maschineninspektoren Hermann Zutt in Mannheim und Hermann Poppen bei der Generaldirektion zu Oberingeniören.

Der Betriebsdirektor der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn Albrecht in Schwerin ist gestorben.

Oesterreich.

— **Zählung der Nebenbetriebe der Eisenbahnen.** Mit dem Gesetze vom 18. Januar d. J. wurde die Vornahme einer Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe angeordnet. Als Stichtag für die Vornahme dieser Zählung wurde später der 3. Juni d. J. bestimmt und zugleich festgesetzt, dass die Zählung der Hilfsanstalten der Eisenbahnen durch das Eisenbahnministerium erfolgt, welchem auch der Erlass der näheren Bestimmungen hierüber zusteht. Auf Grund dieser Bestimmung hat das Eisenbahnministerium nachstehendes angeordnet:

Als Hilfsanstalten der Eisenbahnen sind jene Anstalten in die Zählung einzubeziehen, in welchen durch unmittelbar im Dienste der Bahnverwaltungen stehendes Personal für Rechnung derselben und unter Ausschluss der gewerbsmässigen Uebernahme von Arbeiten oder Lieferungen für Dritte Arbeiten verrichtet werden, welche zwar Zwecken der betreffenden Bahnunternehmung dienen, aber nicht in dem Rahmen der Durchführung und Sicherung des Verkehres liegen. Hierher gehören insbesondere: 1. Anstalten für die Herstellung und Reparatur der Fahrbetriebsmittel und Betriebseinrichtungen (Werkstätten, Hilfs- und Reparaturwerkstätten eingeschlossen, u. dergl.); 2. Anstalten für die Erzeugung der Bau- und Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken (Steinbrüche, Schottergruben, Tränkungsanstalten, Fahrkartendruckereien, lithographische Anstalten, Schmieden, Schneiderwerkstätten u. dergl.); 3. Beleuchtungsanstalten. Anstalten zu gedachten Zwecken, welche, wenn auch auf Bahngrund errichtet, durch private Unternehmer betrieben werden, sind als Hilfsanstalten der Eisenbahnen nicht anzusehen.

Die oberste Leitung des Zählgeschäftes wurde einer im Eisenbahnministerium eingesetzten Zählkommission übertragen.

— **Sicherheitsvorrichtungen gegen Kesselexplosionen.** Die am 2. Februar d. J. in Deutschlandsberg erfolgte Explosion eines Lokomotivkessels hat das Eisenbahnministerium veranlasst, die Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen auf die Erprobung und ausgedehnte Verwendung von Sicherheitsvorrichtungen zu lenken, welche bei Eintritt gefährlichen Wassermangels im Lokomotivkessel selbstthätig in Wirksamkeit treten. Vor allem empfiehlt das Ministerium, die Versuche mit den altbekannten Bleischrauben aufzunehmen, sofern diese Einrichtung bei den Lokomotiven der betreffenden Verwaltungen nicht bereits besteht. Die wiederholt mit diesen Schrauben festgestellten Anstände und Misserfolge sind, wie das Eisenbahnministerium hervorhebt, in erster Linie darauf zurückzuführen, dass jene nicht einer wiederkehrenden Untersuchung unterzogen wurden. Letztere vorausgesetzt, werden nach Ansicht des Ministeriums Bleischrauben nach den üblichen Bauarten gut entsprechen. Jedoch sei es geboten, dass die im feuerseitigen Hohlraume der Bleischraube sich ansammelnde Flugasche ge-

legentlich des Auswaschens entfernt werde und gleichzeitig durch die Auswaschöffnungen des Kessels nach Thunlichkeit eine Reinigung des in den Wasserraum tretenden Theils der Bleischraube von Kesselstein und Schlamm vorgenommen werde. Die bei der Untersuchung herausgenommenen Bleischrauben sollen, auch wenn der Ausguss vollkommen unversehrt erscheinen sollte, dennoch ausgeschmolzen und neu ausgegossen werden. Es wird den Eisenbahnverwaltungen vom Ministerium ferner empfohlen, auch Versuche mit den ausserhalb der Feuerkiste angebrachten Sicherheitseinrichtungen (Richterscher Kesselsicherungsapparat u. dergl.) vorzunehmen.

— **Zum Rechnungsabschluss der österreichischen Nordwestbahn**, über den wir in Nr. 39 S. 635 d. Ztg. kurz berichteten, theilen wir noch folgendes mit:

Die Mehreinnahme des garantirten Netzes ist zum grössten Theil der Zunahme des Personenverkehres zuzuschreiben. Auf dem Ergänzungsnetze lieferte ebenfalls der Personenverkehr eine etwas höhere Einnahme, ihr stand aber ein empfindlicher Ausfall an Einnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber, da aus dem Titel der Rückvergütungen erheblich höhere Beträge als im Vorjahre in Abzug gebracht werden mussten; das Mehrerforderniss hierfür betrug auf dem garantirten Netze 98 262 Kr., auf dem Ergänzungsnetze 138 081 Kr. Die Ursache dieser ungewöhnlich hohen Ziffern liegt zumeist in den Frachtnachlässen, die von den österreichischen Bahnverwaltungen für Malz und Düngemittel gewährt werden.

Was die Ausgaben betrifft, so weisen sie, wie schon erwähnt, noch immer dieselbe beharrliche Zunahme auf, wie in den letztvergangenen Jahren. Die Ursache dieser Erscheinung ist vor allem darin zu suchen, dass die Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten, wie die Unfall- und Krankenversicherung, ferner andere Maassregeln sozialpolitischen Charakters, die zum Theil auch zu Personalvermehrungen nöthigten, wie die feste Anstellung von Arbeitern, die Kürzung der Dienst- und Arbeitszeit und die Lohnerhöhungen, endlich auch die vorgeschriebenen Vorkehrungen zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes, wie die Zugmeldeposten und Weichensicherungsanlagen, beträchtliche Opfer erfordern, ohne auch nur im mindesten auf die Einnahmen günstig einzuwirken. Unter den Betriebsnebenausgaben verdient vor allem die um 259 802 Kr. erhöhte Steuerlast Erwähnung; eine Steigerung um mehr als 100 000 Kr. weist ferner der diesjährige Antheil beider Netze an den Schadenersätzen des Haftpflicht-Versicherungsverbandes der österreichischen Eisenbahnen auf, und endlich hat die gesetzliche Unfallversicherung wieder einen Mehraufwand von rund 107 000 Kr. erfordert.

Der Personenverkehr, der auf beiden Netzen eine Mehreinnahme brachte, erforderte auch auf ihnen eine Mehrleistung; diese beträgt auf dem garantirten Netze 173 548 beförderte Personen = 2,93 % und rund 18 000 000 geleistete Personenkilometer = 8,60 %, während auf dem Ergänzungsnetze 59 524 Reisende = 2,47 % und rund 5 900 000 Personenkm = 6,98 % mehr gefahren wurden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre stiegen nicht im Verhältnisse zur Mehrleistung, sondern nur um 2,71 % auf dem garantirten Netze und um 2,73 % auf dem Ergänzungsnetze.

Die Ausnahmeverhältnisse, durch welche der Güterverkehr des Jahres 1900 günstig beeinflusst wurde, waren im vergangenen Jahre nicht mehr wirksam. Die im Jahre 1900 erzielten günstigen Ergebnisse waren wesentlich dem Umstande zuzuschreiben, dass zufolge des Arbeiterausstandes in den westböhmischen Kohlengebieten die Einfuhr von Kohlen aus Preussisch-Schlesien eine bedeutende Zunahme erfuhr und sich hieraus Mehreinnahmen ergaben, welche weit über das Maass einer regelmässigen Steigerung reichen. Zieht man mit Rücksicht auf diesen Umstand die Ziffern des Jahres 1901 auch mit jenen des Jahres 1899 in Vergleich, so ergibt sich folgendes Bild:

Es wurden befördert:	1899	1900	1901
	Tonnen		
auf dem garantirten Netze .	851 792	1 048 246	963 704
„ „ Ergänzungsnetze . .	1 831 063	2 052 227	1 960 362

Auf dem garantirten Netze beträgt der gesammte Ausfall an beförderten Parteigütern, einschliesslich Kohlen und Koks, 84 391 t, ist sonach noch etwas geringer als der Ausfall im Kohlenverkehre allein, welcher 84 542 t beträgt. Die wirthschaftliche Lage hat sich mehr in der Herabsetzung der Preise einzelner Bedarfsartikel, als im Eisenbahnverkehre selbst geäussert, zum mindesten, soweit es sich um den Lokalverkehr handelt. Nur in Bezug auf die Ausfuhr hat die Verschlechterung der wirthschaftlichen Verhältnisse in Deutschland eine empfindliche Wirkung ausgeübt, was namentlich in der bedeutenden Herabminderung der Holzausfuhr zum Ausdrucke kam. Viel mehr als das garantirte Netz hat das Ergänzungsnetz unter den ungünstigen Ausfuhrverhältnissen zu leiden gehabt, da es bei einer Verminderung des Durchfuhrverkehres einen Ersatz im Lokalverkehr nicht in gleicher Weise finden kann, wie das garantirte Netz. Die gegenüber dem Jahre 1900 bessere Ernte an Zuckerrüben hat ihre Wirkung wohl geäussert, indem mehr Zuckerrüben und demgemäss mehr Zucker befördert wurden.

Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes haben 25 138 541 (+ 152 698) Kr. betragen, die Ausgaben ohne die Zinsen des Materialvorrathskontos 16 877 136 (+ 1 377 155) Kr. Der Reinertrag des Jahres 1901 stellt sich daher ohne Berücksichtigung der vorgenannten Zinsen auf 8 261 404 (— 1 224 453) Kr. Wird dem um die Zinsen des Materialvorrathskontos verminderten Reinertrag mit 8 201 404 Kr. die vorläufig ermittelte Summe des garantirten Reinerträgnisses in Silber von 9 192 896 Kronen entgegengehalten, so ergibt sich für das Jahr 1901 ein Abgang von 991 492 Kr., welcher von der Staatsverwaltung zu decken ist. — Die Einnahmen des Ergänzungsnetzes haben 15 898 417 (— 810 963) Kr. betragen, die Ausgaben 9 978 369 (+ 649 658) Kr. Der Reinertrag stellt sich sonach auf 6 920 048 (— 1 460 621) Kr.

Die Rechnung für die Stammaktien schliesst mit einem Abgang von 522 192 Kr. Dieser Ausfall ist aus dem zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Kupons bestimmten Betrag von 1 800 000 Kr. zu decken, so dass ein Betrag von 1 277 807 Kr. verfügbar ist. Hierzu kommt der den Besitzern von Stammaktien statutenmässig gebührende Antheil an dem Ueberschuss des Ergänzungsnetzes im Betrage von 157 509 Kr. und der Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von 346 802 Kr., so dass im ganzen ein Betrag von 1 782 119 Kr. zur Verfügung steht. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon den am 1. Juli d. J. fälligen Kupon der Stammaktien mit 9 Kr. einzulösen, wozu für 180 000 Stück Aktien der Betrag von 1 620 000 Kr. erforderlich ist, und den Rest von 162 119 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Bezüglich der Aktien Lit. B wird die Vertheilung einer Superdividende von 1 Kr. und die Uebertragung der verbleibenden 88 411 Kr. auf neue Rechnung vorgeschlagen.

Der Bericht macht schliesslich noch Mittheilung von den bekannten Erlassen des Eisenbahnministeriums hinsichtlich der Legung des zweiten Gleises auf den Strecken Wien-Stockerau und Caslau-Nimburg des garantirten Netzes, ferner auf den Strecken Nimburg-Tetschen und Schreckenstein-Aussig des Ergänzungsnetzes. Hierbei hat das Eisenbahnministerium nach dem Inhalte des Berichts bezüglich des garantirten Netzes den Standpunkt eingenommen, dass der Gesellschaft ein Rechtsanspruch auf Einbeziehung des Kostenaufwandes für Investitionen in die Staatsgarantie nicht zur Seite stehe, und hat insbesondere hinsichtlich der Kosten für die Legung des zweiten Gleises der Rechtsanschauung Ausdruck gegeben, dass der Gesellschaft nicht das Recht zustehe, behufs Bedeckung der Kosten für diese Gleislegung die Staatsgarantie, sei es unmittelbar durch Erhöhung der Garantiesumme, sei es mittelbar nach Einstellung der betreffenden Kosten in die Betriebs- und Garantierechnung, in Anspruch zu nehmen. Wegen des Ergänzungsnetzes hat die Verwaltung die Verfügung zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten getroffen, hinsichtlich des garantirten Netzes aber hat sie sich veranlasst gesehen, gegen den in dem betreffenden Erlass vertretenen Rechtsstandpunkt, welcher nach ihrer Ueberzeugung dem Wesen der Staatsgarantie widerstreitet und wohlerworbene Rechte der Aktionäre verletzt, aber auch mit der von der Regierung seit jeher sowohl der Gesellschaft, als auch allen übrigen in gleicher Lage befindlichen Eisenbahngesellschaften gegenüber eingenommenen Haltung im Widerspruch steht, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen. Die Verhandlung hierüber wurde noch nicht anberaumt.

— **Deckung des Kohlenbedarfes der österreichischen Staatsbahnen.** Vor kurzem ist die Ausschreibung auf Lieferung von Kohlen für das Jahr 1903 verlautbart worden. Die Lieferung umfasst rund 2 000 000 t im annähernden Werthe von 19 000 000 Kr. Der Abschluss erfolgt für die Dauer eines Jahres. Nur bei besonders günstigen Preisangeboten wäre der Abschluss für eine längere Dauer nicht ausgeschlossen.

Uebrige europäische Länder.

— **Stand der Arbeiten am Simplontunnel.** Der Fortschritt in den beiden Richtstollen des Haupttunnels beträgt nach der „Schweiz. Bauztg." für den April d. J. zusammen 153 m, wovon 14 m auf den südlichen Stollen entfallen, so dass dieser mit Ende des Monats eine Gesammtlänge von 4 457 m aufwies, während der nördliche Stollen am gleichen Zeitpunkt eine Länge von 7 028 m erreicht hatte. Die Gesammtlänge beider Richtstollen betrug somit Ende April 11 485 m. Es waren im Durchschnitt täglich 3 167 Arbeiter beschäftigt, davon 2 230 im Tunnel und 937 ausserhalb desselben. Der nördliche Stollen durchfuhr anfänglich noch schieferigen Gneiss und krystallinischen Schiefer, traf dann bei Kilometer 7,017 auf fast

horizontal verlaufende, wasserreiche Schichten von Sericitschiefer, die einen starken Holzeinbau erforderten und durch die man genöthigt war, während 157 Stunden die Maschinenbohrung einzustellen, bis man bei Kilometer 7,019 wieder auf festen Schiefer traf. Durch diesen Zwischenfall ist der mittlere Tagesfortschritt im verflossenen Monat auf 6,0 m zurückgegangen. Von Kilometer 7,010 bis 7,017 wurden verschiedene Quellen angeschlagen, die im ganzen 15 Sek./l Wasser ergaben. Die Wärme des Wassers betrug bei Kilometer 7,010, wo es von oben her in den Stollen drang, 47,5 ° C., und bei Kilometer 7,017 bei einer an der Sohle des Stollens hervortretenden Quelle 50 ° C. Auf der Südseite lag der Richtstollen immer noch im zersetzten, kalkhaltigen Glimmerschiefer, dessen Wassergehalt jedoch zurückging. Der Vortrieb erfolgte ausschliesslich mittelst Handbohrung. Die eisernen Rahmen des Einbaues werden in Abständen von 0,60 bis 1,20 m (von Mitte zu Mitte) aufgestellt und die Zwischenräume mit Beton ausgefüllt. Das zu Tage tretende Wasser wurde mit durchschnittlich 840 Sek./l gemessen.

Ueber die Gesammtlage der Tunnelarbeiten erhalten wir von sehr geschätzter Seite folgende Mittheilung: Trotz der nun schon Monate lang dauernden starken Beeinträchtigung der Arbeiten an der Südseite durch den ausserordentlich starken Wasserzufluss wird es doch noch für möglich erklärt, dass der Tunnel rechtzeitig fertig werde. Von der vorgesehenen Baufrist bleiben noch ungefähr 700 Tage, so dass jeden Tag etwa 12 m auf beiden Seiten zusammen erbohrt werden müssten, wenn der Tunnel rechtzeitig fertig werden soll. Der Vierteljahrsbericht verzeichnet übrigens eine Abnahme der Wassermenge, die im Sinken der Ausflusshöhe um 3 cm zu erkennen ist. Aus dem gleichmässigeren Härtegrad schliesst man auf eine Art Konzentration des speisenden Wassers. Ein neuer fachmännischer Bericht des Professors Schard kommt wie frühere zu dem Ergebniss, dass das Wasser weder vom Avinosee noch vom Flüsschen Cairasca herrührt; dagegen sei der Zusammenhang mit den Quellen von Nembro-Gebbo unbestreitbar, nach deren Versiegen wahrscheinlich höchstens eine Wassermenge von 350 Sek./l verbleiben werde. — Auf der Nordseite ist die beständige, unerwartete Zunahme der Wärme bemerkenswerth. Nach dem 1895 ausgearbeiteten Profil der Erdwärme sollte bei Kilometer 7 die Wärme nur 36,4 ° C. betragen, sie war aber bei Kilometer 6,8 am 15. März 42,9 ° C. und am 27. März 38,6 ° C. (Abnahme infolge der Lüftung). Die höhere Wärme wird auf die ausserordentliche Trockenheit des Gesteins zurückgeführt. Auf der Südseite soll ein Kanal von 1 m Breite für den Wasserablauf hergestellt werden.

— **Baufortschritt am Albulatunnel.** Schon vor Pfingsten wurde gemeldet, dass man das dumpfe Geräusch der Maschinen der Südseite auf der Nordseite höre und dass zweifellos in der Woche nach Pfingsten der Tunnel durchschlagen werde. Nach dem für April erstatteten Bericht gingen die Arbeiten sehr gut vorwärts; die Leistungen der Maschinen im Sohlstollen zeigen die höchsten bis dahin erreichten Ergebnisse sowohl auf der Nord- wie auf der Südseite. Ende April war die Gesammtlänge des Sohlstollens 5 560 m, der Monatsfortschritt 391,5 m, der tägliche Fortschritt 13,05 m. Der fertige Tunnel hatte eine Gesammtlänge von 2 880 m, Monatsfortschritt 225 m.

— **Schweizerischer Eisenbahnerverband.** Auf der in Bern abgehaltenen Generalversammlung der Krankenkasse des Personals der schweizerischen Transportanstalten, welche in 50 Abtheilungen Ende 1901 zusammen 2 614 Mitglieder umfasste, wurde auf die zahlreichen Anträge betreffs Satzungsänderungen nicht eingegangen, weil man zunächst die Wirkungen der im letzten Jahre vorgenommenen Aenderungen betreffs Erhöhung des Krankengeldes von 1,20 auf 1,50 Fr. (1,20 ℳ) abwarten will. — Auf der am 14./15. Juni d. J. in Bern stattfindenden Delegirtenversammlung des Verbandes soll u. a. über die strittige Frage beschlossen werden, das Generalsekretariat von der Schriftleitung der „Eisenbahnzeitung" zu trennen.

— **Italienische Eisenbahnen.** Nach einem Drahtbericht der „Nat.-Ztg." aus Mailand vom 21. d. Mts. erklärten bei den in Rom eröffneten Besprechungen des Bautenministers mit den Generaldirektoren der Meridional-, der Mittelmeerbahn und der sizilianischen Eisenbahnen letztere, dass sie dem von der Regierung aufgestellten Disziplinarreglement nicht zustimmen könnten und dass sie daher bereit seien, den Betrieb sofort an den Staat zu übertragen und nicht hierzu erst den Ablauf der Verträge am 30. Juni 1905 abzuwarten.

— **Ein Landeseisenbahnrath in Schweden.** Ein solcher ist durch königlichen Erlass für die Jahre 1902 bis 1904 versuchsweise eingesetzt worden. Er hat die Aufgabe, über alle Angelegenheiten, welche sich auf das Verhältniss der Staatsbahnen und der mit ihnen in Zusammenhang stehenden Bahnen zu den Verkehrstreibenden beziehen, sich gutachtlich zu äussern und auch selbständige Vorschläge zu machen. Insbesondere sollen ihm Vorschläge über wichtigere Aenderung der Tarifgrundsätze, der Verkehrsbestimmungen, der Fahrpläne und Zuganordnungen zugehen. Technische und Personalangelegenheiten, Besoldungs- und Lohnfragen gehören nicht zu seiner Zuständigkeit. Dem Eisenbahnrath gehören an als Vorsitzender der Generaldirektor der Staatsbahnen und sieben vom König zu ernennende Mitglieder, von denen eines die staatsfinanziellen Interessen, ein anderes die Landwirthschaft, ein drittes den Bergbau und die Forstwirthschaft, zwei die Industrie, eines den Handel und die Schifffahrt, endlich eines die Privatbahnen zu vertreten hat. Mit den Mitgliedern zugleich werden Stellvertreter ernannt. Die Mitglieder und Stellvertreter erhalten für das ganze Jahr freie Fahrt auf den Staatsbahnen und für die Sitzungen 15 ℳ Tagegelder.

— **Ueber die Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen** in dem fünfjährigen Zeitraum von 1897 bis 1901 veröffentlichte „Jernbanebladet" vor einiger Zeit eine Zusammenstellung, aus der hervorgeht, dass der Betriebskoeffizient dort in fortgesetztem Steigen und dementsprechend die Höhe der Verzinsung des Anlagekapitals im Sinken begriffen ist. Die Hauptziffern sind folgende:

Jahr	mittlere Betriebslänge	auf das Bahnkilometer Roheinnahme	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuss	Betriebskoeffizient	Verzinsung des Anlage- (Bau-) Kapitals
	km	Kr.	Kr.	Kr.	%	%
1897	3 676	9 821	5 625	4 196	57,27	4,72
1898	3 676	10 289	6 343	3 946	61,64	4,37
1899	3 680	11 263	7 827	3 436	69,49	3,73
1900	3 740	11 932	9 084	2 848	76,13	3,06
1901	3 849	11 746	9 459	2 287	80,53	2,37

— **Die Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen im Jahre 1901.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat soeben die vorläufig zusammengestellten Ergebnisse über den Verkehr und die Einnahmen der Eisenbahnen Russlands im Jahre 1901 veröffentlicht. Im Laufe des bezüglichen Jahres sind die im Betriebe gewesenen Strecken um 3 042 Werst (= 3 246 km) gewachsen. Auf den Betrieb und die Einnahmen aus denselben haben im Jahre 1901 sehr ungünstig die Missernte und die allgemeine Handels- und Industriekrisis gewirkt, so dass die Entwickelung des Verkehres viel weniger rege war, als im Jahre 1900. Nach den z. Zt. bekannt gegebenen Verkehrszahlen sind 1901: 99 883 542 Personen gegen 91 536 905 Personen 1900 befördert und 7 434 455 000 Pud (= 121 774 734 t) gegen 7 390 642 000 Pud (= 121 058 715 t) 1900 befördert worden. Die Gesammteinnahmen erreichen 567 768 030 R. oder 11 127 R. für eine Werst, während 1900 dieselben 557 736 381 R. oder 11 574 R. für eine Werst erreichten. Auf die Staatseisenbahnen entfallen 1901: 366 917 368 R. oder 13 384 R. für eine Werst, auf die Privatbahnen 162 395 951 R. oder 10 976 R. für eine Werst, die Lokalbahnen 3 297 838 R. oder 2 463 R. für eine Werst; die Bahnen des asiatischen Russlands erzielten 35 156 873 R. oder 4 704 R. für eine Werst.

Stellt man diese Zahlen denen des Vorjahres gegenüber, so findet man, dass den Gesammteinnahmen des Jahres 1901 der Privatbahnen von 162 395 951 R. im Vorjahre im ganzen eine Einnahme von 166 394 505 R. gegenübersteht. Daraus ergibt sich, dass der Ertrag der Privatbahnen im Jahre 1901 im Vergleiche zum Jahre 1900 um 3 998 554 R. zurückgegangen ist. Letzteres findet seine natürliche Erklärung in dem auf den Privatbahnen eingetretenen Rückgang der beförderten Mengen im Güterverkehr. Denn während im Berichtsjahre auf diesen Bahnen insgesammt nur 150 210 000 Pud (= 2 460 439 t) Güter befördert worden sind, belief sich diese Ziffer für 1900 auf 171 802 000 Pud (= 2 814 116 t), somit um 21 592 000 Pud (= 353 672 t) mehr. Ueberhaupt weisen die Einnahmen sowohl der Staats- als auch der Privatbahnen im verflossenen Jahre keine günstigen Ergebnisse im Vergleiche zum Vorjahre auf. Auf den ersteren sind im Jahre 1900 durchschnittlich für eine Werst 13 784 R. vereinnahmt worden, während im vergangenen Jahre nur 13 384 R., d. h. 2,9 % weniger zu verzeichnen sind. Viel erfreulichere Ergebnisse sind auf den Lokalbahnen erzielt worden. Auf diesen Bahnen sind nämlich die Einnahmen im Jahre 1900 im Betrage von 1 984 634 R. im Jahre 1901 auf 3 297 838 R. gestiegen, was einen Zuwachs von 10,4 % ergibt. Noch besser ist es auf den asiatischen Staatseisenbahnen gegangen, auf denen die Einnahmen im Jahre 1901: 35 156 873 R. gegen 29 039 548 R. im Vorjahre aufweisen. Daraus erhellt, dass hier der Ertrag um 10,9 % zugenommen hat.

Endlich seien noch die Wersteinnahmen einzelner Bahnen aufgeführt. Danach betrugen diese auf der Lodzer Bahn 62 949 R., Warschau-Wiener Bahn 39 048 R., Nikolaibahn 35 604 R., dagegen

auf der Ssamara-Slatouster Bahn nur 10 903 R., der mittelasiatischen Bahn 5 485 R., der Permer Bahn 5 189 R., der sibirischen Bahn 4 869 R., der Transbaikalbahn 3 568 R. und auf der Ussuribahn nur 3 437 R.

Fremde Welttheile.

— Der Bau der Eisenbahn Swakopmund - Windhoek ist nach den letzten Meldungen aus Deutsch - Südwestafrika am 31. März d. J. mit seiner Spitze bei Kilometer 340 angelangt, während der Unterbau ungefähr bis zur Militärstation Brakwater (Kilometer 360) fertiggestellt war.

Allgemeines.

— Der Bau einer Riesenbrücke in Ostasien ist, wie der „Hamb. Korr." meldet, unlängst vollendet worden. Er ist dazu bestimmt, die von Hanoi, der Hauptstadt von Tongking, nach der chinesischen Grenze im Bau befindliche Eisenbahn über den rothen Fluss (Songkoi) zu führen. Die Brücke hat eine Länge von mehr als 1,5 km oder genau 1 683 m. Sie ist nach dem Ausleger- oder Auflagersystem gebaut. Die Träger, 19 an der Zahl, haben abwechselnd eine Länge von 75 und 106 m. Die Pfeiler sind mittelst Pressluft in den Boden gerammt, und zwar bis zu einer Tiefe von über 30 m. Die Arbeiten hatten insofern unter besonderen Schwierigkeiten zu leiden, als die Arbeiter vor dem unerträglichen, über dem Wasser herrschenden Sonnenbrand und auch vor dem Regen durch Zeltbauten geschützt werden mussten. Trotzdem ist die Riesenbrücke ein ganzes Jahr vor der vereinbarten Zeit fertiggestellt worden. Sie hat 6 200 000 Fr. gekostet; als Material sind 30 000 cbm Mauerwerk und 5 800 t Stahl nothwendig gewesen. Ihre Vollendung ist für die Entwickelung der Kolonie Tongking und ihre Beziehungen zum südlichen China wahrscheinlich von erheblicher Bedeutung, da jetzt binnen kurzem auch die erwähnte Eisenbahn eröffnet wird, die nach dem Ort Langson und weiter nach der benachbarten Grenze der chinesischen Provinz Kwangsi führen wird.

Bücherschau.

— Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft. Begründet von Dr. Georg Hirth und Dr. Max v. Seydel. Herausgegeben von Dr. Kurt Theodor Eheberg und Dr. Anton Dyroff. München. J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Das uns vorliegende zweite Heft des laufenden Jahrgangs enthält an grösseren Aufsätzen eine Abhandlung von Dr. Schweyer „über den Börsenverkehr und seine Regelung" sowie den Schluss der Abhandlung des Oberzollraths Wiesinger „Handelsverträge und Handelspolitik". Eine sehr werthvolle Beigabe der altberühmten Zeitschrift sind die ihr beigefügten „litterarischen Mittheilungen", die einen Monatsbericht über alle Neuerscheinungen auf dem Gebiete der Rechts- und Staatswissenschaften bringen. Die Leser der Zeitschrift werden auf diese Weise in den Stand gesetzt, sich auf dem Bücher- und Zeitschriftenmarkte stets auf dem Laufenden zu halten und die wissenschaftliche Bewegung unserer Zeit zu verfolgen. Einen weiteren Zuwachs wird der Inhalt der Zeitschrift forthin dadurch erhalten, dass ihr unter der Ueberschrift „Aus den Gesetzblättern" ein Verzeichniss des Inhalts des Reichsgesetzblattes und des Gesetzblattes für Elsass-Lothringen sowie der Gesetze, Staatsverträge und landesherrlichen Verordnungen der Bundesstaaten mit mindestens 1 000 000 Einwohnern beigefügt sein wird. Die „Annalen" kosten halbjährlich — sechs Nummern — 8 ℳ, die „litterarischen Mittheilungen" ganzjährlich 2 ℳ; den „Annalen" werden sie jedoch kostenlos beigegeben.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 15,65 km lange Strecke Elstra-Bischofswerda der königlich sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 15. Mai d. J. ist der an der Strecke Triptis-Marxgrün zwischen den Stationen Knau und Ziegenrück neu errichtete Personenhaltepunkt Posenmühle eröffnet worden. Die Entfernung beträgt von Posenmühle bis Knau 2,20 km, von Posenmühle bis Ziegenrück 5,64 km. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt in Nr. 38 Inser.-Nr. 1298 d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zwischen den Stationen Anklam und Züssow an der Strecke Angermünde-Stralsund gelegene Haltestelle Kl.-Bünzow ist am 15. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Mai d. J. ist die zwischen der Station Pettenbach und der Haltestelle Moos in Km. 12,896 der Strecke Sattledt-Grünau der Welser Lokalbahnen gelegene Haltestelle Wasserhub für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr und am 18. Mai d. J. die zwischen den Stationen Mattighofen und Uttendorf-Hellpfau in Km. 20,484 der Strecke Steindorf-Braunau gelegene Haltestelle Schalchen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Schliessung der Station Rauxel für den Fahrzeugverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Station Rauxel wird vom 1. Juni d. J. ab für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen geschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 195 vom 12. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Album, enthaltend die Abbildungen der Achsbuchsen der belgischen Staatsbahnen (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. II 205 vom 12. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend das Protokoll des Unterausschusses für die Ueberprüfung der Güteprobenstatistik, Erfurt, den 6. Mai 1902 (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. III 529 vom 3. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, die ostpreussische Südbahn und die königliche Eisenbahndirektion Königsberg, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. III 540 vom 5. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Musters „Begleitschein" des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Nr. III 544 vom 9. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag wegen Aufnahme einer Anmerkung zu § 5 in das Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. III 548 vom 10. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Heute Nachmittag 1 Uhr verschied unerwartet infolge eines Herzschlages das Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt,

der königliche Geheime Baurath

Herr **Friedrich Sattig.**

Wir verlieren in dem Verstorbenen, der seit dem Jahre 1889 bei der diesseitigen Verwaltung thätig war, einen treuen Mitarbeiter, welcher durch seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen der Staatseisenbahnverwaltung erspriessliche Dienste geleistet hat. Seine erfolgreiche Thätigkeit, seine vortrefflichen Charaktereigenschaften, sein liebenswürdiges und anspruchsloses Wesen sichern dem Heimgegangenen ein bleibendes Andenken.

Erfurt, den 16. Mai 1902. (1352)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im I. Nachtrage zum Tariftheil II, Heft 1 vom 1. März 1902.

Auf Seite 28 des obenbezeichneten Nachtrages ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. I (Lebensmittel) in der Relation Wels-Lokalbahn-Luzern, Serie 1, von 882 Cts. auf **895 Cts.** und in der Relation Wien II (K. F. J. B.)-Luzern, Serie 1, von 1162 Cts. auf **1175 Cts.** zu berichtigen.

Auf Seite 75 desselben Nachtrages ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. XV (Holzstoff etc.) in der Relation Hallein-Schaffhausen, Serie 4, von 211 Cts. auf **185 Cts.** zu berichtigen.

Wien, am 12. Mai 1902. (1353)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eröffnung von Strecken.

Eisenb.-Akt.-Ges. Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Am 1. Mai wurde die Fortsetzung der normalspurigen Lokalbahn von Schaftlach nach Gmund bis Tegernsee mit dem Zwischenhaltepunkt St. Quirin dem öffentlichen Personen- u. Güterverkehr übergeben.

Die Beförderung von Personen und Gütern auf der Linie Schaftlach-Gmund-Tegernsee erfolgt auf Grund der Eisenbahn-Verkehrsordnung, dann der unter der Bezeichnung: „Eisenbahnverkehrsordnung und Tarife für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen“, schliesslich unter Sonderbestimmungen, welche nebst besonderen Tarifvorschriften und Tarifen gegen Frankoeinsendung von 50 ₰ von unserer Expedition Tegernsee franko bezogen werden können.

Die Direktion. (1354)

4. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden:

1. die Abfertigungsbefugnisse der Station Berlin, Nordbahnhof, wie folgt geändert:

Es werden zugelassen:
a) Milchsendungen,
b) Frachtgut in Wagenladungen,
c) Eil- und Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg von und nach dem Anschlussgleise der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft;

2. die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Coschen, Neubabelsberg und Ziltendorf dahin erweitert, dass von und nach denselben auch Fahrzeuge abgefertigt werden können.

Berlin, den 12. Mai 1902. (1355)

Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Vom 20. Mai d. J. an wird die Haltestelle Schönbrunn bei Bischofswerda auch für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet. Ueber die Art des Verkehrs geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft. (1356)

Königliche Generaldirektion.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Bremen-Geestemünde zwischen den Stationen Oldenbüttel und Stubben belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Lübberstedt für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen — deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann — und von Sprengstoffen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Lübberstedt direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn, sowie Ausnahmefrachtsätze für den rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlenverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 15. Mai 1902. (1357)

Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die Abfertigungsbefugnisse der bisher nur dem allgemeinen Wagenladungsverkehr dienenden Stationen Derne und Preussen werden dahin erweitert, dass fortan nach und von diesen Stationen auch Stückgüter für die angeschlossenen Zechen und Werke abgefertigt werden können.

Dortmund, den 16. Mai 1902. (1358)

Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Die Station Mülhausen i. E. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen hat die Bezeichnung Mülhausen Wanne erhalten.

Hannover, den 15. Mai 1902. (1359)

Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit finden die im Ergänzungsblatt zum hessisch-linksrheinischen Gütertarif (Gruppe VI/VIII) vom 15. Mai 1902 enthaltenen ermässigten Entfernungen für den Verkehr zwischen einzelnen Saarbrücker Stationen einerseits und den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. des Direktionsbezirks Mainz andererseits auch Anwendung mit den gleichnamigen Wettbewerbsstationen der Main-Neckarbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (1360)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Mai 1902.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Mit Gültigkeit vom 23. d. Mts. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 werden von einigen Versandstationen nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände Frachtsätze für Steinkohle eingeführt. Dieselben sind um 201 Heller für die Tonne höher als die für Floridsdorf — Seite 28—33 im oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — bestehenden Frachtsätze. Nähere Auskunft ertheilen unser Verkehrsbüreau und die betheiligten Dienststellen.

Kattowitz, den 21. Mai 1902. (1361)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze der allgemeinen Klassentarife und der Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Karlsruhe Hafen transit und Kehl transit einerseits und Basel bad. B., Basel S. B. B. und Basel-St. Johann, sowie einiger vorgelegener Stationen und den Stationen der Nebenbahn Haltingen-Kandern andererseits werden mit Wirkung vom 1. Juli l. J. nur ge-

währt, wenn die Anwendung derselben im Frachtbriefe vorgeschrieben und die Zulässigkeit dieser Vorschrift durch die Güterabfertigungsstelle in Karlsruhe Hafen bezw. Kehl bestätigt ist. Fehlt diese Vorschrift, so kommen die Frachtsätze für Karlsruhe Hafen loco bezw. Kehl loco zur Erhebung.

Karlsruhe, den 20. Mai 1902. (1362)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900. (Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1902 gelangen Frachtsätze für Schleifholz von Janowitz, Klattau, Neuern, Spitzberg nach Grafenau und Zwiesel zur Einführung.

München, den 20. Mai 1902. (1363)
Generaldirektion
der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. werden im Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verband vom 15. Mai 1902 in der Kilometertafel I die Entfernung von Klapaten bis zum Schnittpunkt D von 216 auf 516 km und in der Kilometertafel II die Entfernung von Bischofswerda bis zum Schnittpunkt C von 117 auf 167 km erhöht.

Mit sofortiger Gültigkeit treten einzelne Frachtermässigungen in Kraft, welche bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 20. Mai 1902. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-württembergischen Güterverkehre wird am 1. Juni d. J. der Nachtrag III zum Tarifheft 2 eingeführt. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, den 21. Mai 1902. (1365)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 werden im badischen Binnenverkehr und im Verkehr badische Staatsbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb die Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen für Mehl und Mühlenfabrikate mit jenen der Station Mannheim Centralgüterbahnhof, insoweit sich der Verkehr über Mannheim bewegt, gleichgestellt.

Karlsruhe, den 20. Mai 1902. (1366)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. werden die im badisch-württemb. Gütertarif vom 1. Oktober 1901 enthaltenen Tarifentfernungen Schramberg - Josephslust, Krauchenwies und Zielfingen um je 5 km erhöht. Auf den gleichen Zeitpunkt wird der Frachtsatz Petershausen i. Baden-Tettnang in A 2 von 0,38 auf 0,48 für 100 kg richtig gestellt.

Ueber die im Verkehr mit Schramberg eintretenden Frachterhöhungen ertheilt unser Gütertarifbüreau Auskunft.

Karlsruhe, den 20. Mai 1902. (1367)
Gr. Generaldirektion.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält: Aenderung des Vorwortes, Frachtsätze für den Reexpeditionsverkehr in Graz, Innsbruck und Marburg-Hauptbahnhof, sowie Erweiterung der Reexpeditions - Begünstigung für das Waarenmagazin der k. Freistadt Györ.

Der Nachtrag kann bei den betheiligten Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 15. Mai 1902. (1368)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Amstetten der württembergischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr (Tarifheft 6) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Mai 1902. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - dänischer Verbands-Güterverkehr über Kiel-Korsör und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten für den Verkehr mit der Station Soltau des Direktionsbezirks Hannover anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 14. Mai 1902. (1370)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.

(Gruppen VI/VII.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1902 werden die neu eröffneten Stationen Ockenheim und Planig des Direktionsbezirks Mainz in den Tarif aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 13. Mai 1902. (1371)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 20. Mai 1902 gelangen in Ergänzung des Ausn.-Tarifes 28 für Sand nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Vilseck Abtheilung I	von Vilseck Abtheilung II
	Mark für 100 kg	
Station der k. k. österr. Staatsbahnen Nürschan . . .	0,58	0,48

München, den 18. Mai 1902. (1372)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Die dem Wagenladungsverkehr dienende Station Bonn (Trajekt) des Direktionsbezirks Cöln wird ab 1. Juni mit direkten Frachtsätzen in die Hefte 1–4 der Abtheilung A aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Endverwaltungen sowie die Güterabfertigung Bonn (Trajekt).

Cöln, den 14. Mai 1902. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juni d. J. tritt der Tarif Theil II, Heft 5 für die Beförderung von lebenden Schafen von Wien (St. Marx), Station der priv. österreich.-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, nach belgischen Stationen in Kraft.

Preis des Tarifs 20 ₰. Auskunft ertheilen die Endbahnen.

Cöln, den 12. Mai 1902. (1374)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - dänischer Güterverkehr über Vamdrup und Hvidding-Vedsted.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten für den Verkehr mit der Station Soltau des Direktionsbezirks Hannover anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 14. Mai 1902. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Frachtsätze für Wertheim und Würzburg im Heft Nr. 6 und für Probstzella im Heft Nr. 11 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn und in den Nachträgen hierzu gelten vom 1. Juni 1902 an auch für die gleichnamigen Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen über Aschaffenburg.

Strassburg, den 13. Mai 1902. (1376)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr und Privatbahn-Staatsbahn-Thierverkehr.

Am 15. Mai cr. werden die Stationen Flechum und Herzlake der Meppen-Haselünner Eisenbahn in den direkten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 13. Mai 1902. (1377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

1. Mit sofortiger Gültigkeit ist ein Nachtrag IV zum Tarifheft B 2 (Mainz-Pfalz) herausgegeben worden. Der Nachtrag enthält gekürzte Entfernungen für die Stationen Gensingen-Horrweiler und Kreuznach (Stadt) und für die Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, sowie ermässigte Frachtsätze für Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt, Ludwigshafen und Neuoffstein i. d. Pfalz.

Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit gekürzte Entfernungen im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen des Bezirks Mainz und der pfälzischen Eisenbahnen und Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Ockenheim und Planig des Bezirks Mainz eingeführt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

2. Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab finden die Frachtsätze des Ausnahme-

tarifs 5 b (Steine) im Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) allgemein unter Zugrundelegung des Ladegewichtes der gestellten Wagen Anwendung.
Frankfurt a/M., den 16. Mai 1902. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Thierverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 gelangen für Mannheim Frachtsätze über Schneeberg b. Amorbach/Rippberg bezw. umgekehrt zur Einführung. Weitere Aufschlüsse geben die betheiligten Dienststellen.
München, den 15. Mai 1902. (1379)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Am 27. Mai 1902 treten im obengenannten Tarifhefte für Leimleder, gekalktes, nasses, abgetropftes, folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von Hainspach-Wölmsdorf B. N. B.	a	b
	bei Frachtzahlung für mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	für einen Wagen und Frachtbrief	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
nach Neusalz a/O.	86	61

Breslau, den 16. Mai 1902. (1380)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Am 27. Mai 1902 tritt im obengenannten Verbande für die im Ausnahmetarife Nr. 3 B (Holz etc.) genannten Holzsorten nur unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen von Goldenstein K. K. St. B. nach Wartha ein Frachtsatz in Höhe von 46 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 16. Mai 1902. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif IV und Oldenburg-nordwestdeutscher Gütertarif.
Am 15. Mai d. J. treten für Steinabfälle von Bennigsen nach den unteren Weserhafenstationen und nach Wilhelmshaven ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die betheiligten Güterabfertigungen ertheilen nähere Auskunft.
Hannover, den 12. Mai 1902. (1382)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Mai 1900.
Mit sofortiger Wirksamkeit ist auf Seite 6 des II. Nachtrags der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Abtheilung b, für den Verkehr Basel-Nürnberg Nordbhf. von 1,17 auf 1,67 Frcs. für 100 kg zu berichtigen.
München, den 16. Mai 1902. (1383)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.
Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. tritt zum Tarif für den obigen Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält ausser den in der Zwischenzeit bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifänderungen vornehmlich ermässigte Frachtsätze für bestimmte Eisenartikel und Eisenbahnfahrzeuge. Soweit durch den Nachtrag nicht schon bestehende Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eingeführt werden, treten solche erst mit dem 1. Juli d. J. in Kraft.
Der Nachtrag wird in den letzten Tagen dieses Monats zum aufgedruckten Preise von den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie von der deutschen Ostafrikalinie im Hamburg bezogen werden können. Bis dahin ertheilt des Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.
Altona, den 16. Mai 1902. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. März 1901, die nach Maassgabe der Tarife auch für den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen, bad. Bahn sowie Waldshut-Schweiz Anwendung finden, wird auf 1. Juni 1902 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und der Klassifikation. Soweit Erschwerungen der Beförderungsbedingungen oder Frachtvertheuerungen eintreten, sind die seitherigen Bestimmungen noch bis 31. August 1902 anzuwenden. Weitere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen und das Gütertarifbüreau. Von letzterem kann der Nachtrag auch bezogen werden.
Karlsruhe, den 15. Mai 1902. (1385)
Gr. Generaldirektion.

Die im Gütertarif Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV), sowie in dem Nordostsee-Verbandsgüter- und Thiertarif für die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen Eidelstedt Staatsbhf. und Eidelstedt Ost vorgesehene Gebühr von 0,50 ℳ für den Wagen kommt mit sofortiger Gültigkeit in Wegfall.
Altona, den 19. Mai 1902. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.
Am 1. Juni 1902 treten im oben genannten Tarifhefte für Braunkohlenbriketts unter den im Ausnahmetarif Nr. 6 angegebenen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft.

Von / nach	Gross-Räschen	Mückenberg	Petershain	Senftenberg
Brünn St. E. G.	123,3	124,3	124,3	121,3

Breslau, den 16. Mai 1902. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ Nr. 54 vom 13./5. 1902 unter Pos. 1170, bezw. Nr. 55 vom 15./5. 1902 unter Pos. 1186 für Mais (Kukurutz) von Wien-Quaibhf. K. K. St. B. nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbquai publizirten Frachtsätze gelten 14 Tage nach erfolgter Kundmachung unter den gleichen Bedingungen auch von Wien-Lagerhaus K. K. St. B. und Wien-Praterquai K. K. St. B.
Wien, am 18. Mai 1902. (1388)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 10. Juli 1902 tritt an Stelle der besonderen Bestimmung zu § 12 Ziffer 3 c der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Anhange zu dem vom 1. Mai 1902 gültigen Tarif für den Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten die folgende Bestimmung:
„c) Mit Rückfahrkarten kann die Reise auch noch am Tage nach der Lösung angetreten werden. Die Geltungsdauer der Rückfahrkarten (s. bes. Best. 3 a) wird hierdurch nicht verlängert.“
Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Stettin, den 17. Mai 1902. (1389)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen, Dampfschiffs-Rhedereien und Fuhrunternehmer.

Mit dem 1. Juni d. J. gelangt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen“ zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. August 1900 aufgehoben wird.
Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 (V.-O.) genehmigt worden.
Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau.
Berlin, den 16. Mai 1902. (1390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-hessisch-oldenburgischer Personenverkehr.
Zu dem Tarife vom 1. Juni 1900 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag III in Kraft.
Neben verschiedenen, zum Theil früher eingeführten Tarifsätzen werden durch den Nachtrag eine Aenderung der Bestimmungen zu § 12 der Verkehrsordnung und sonstige geringfügige Aenderungen sowie Bestimmungen über die Benutzung von Schlafwagen bekannt gegeben.
Vom 1. Juni d. J. ab berechtigen einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten zum Antritt der Fahrt ausser am Lösungstage auch an dem hierauf folgenden Tage. Eine Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.
Oldenburg, den 16. Mai 1902. (1391)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

7. Eisenbahneffektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.
Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1901 zu zahlende Dividende auf 36 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30 790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 72 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30 791 bis 34 650 über 1 200 ℳ festgesetzt ist.
Lübeck, den 22. Mai 1902.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die oben bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1901 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 23. d. Mts. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.
In der Zeit vom 24. d. Mts. bis 3. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch
in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft,
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank,
in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank
in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.
Lübeck, den 22. Mai 1902. (1392)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung von Kleinpflaster auf der Verbindungsstrasse zwischen Mainzerlandstrasse und Gutleutstrasse auf dem Hauptpersonenbahnhofe zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Skizzen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) durch Postanweisung bezogen werden.
Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Freitag, den 30. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1393J)
Frankfurt a/M., den 13. Mai 1902.
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Verdingung von A. Gummischläuchen, und zwar: 8 468 Stück für Bremsen in 9, 2 347 Stück für Tender in 3, 4 100 Stück zum Anfeuchten der Kohlen, 2 460 kg zu Gasleitungen, 7 995 m gummirtem Hanfschlauch in je 1, 10 045 kg Plattengummi in 2, 38 230 Stück Gummiringen in 6, 500 kg Gummibelag für Trittbretter in 1 und 20 660 kg Asbestpappe, -Streifen, -Schnur in 3 Loosen; B. 13 030 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung in 6 Loosen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Mai 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,50 ℳ für **Angebote A** und 0,50 ℳ für **Angebote B baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für A bis 28. Juni, für B bis 5. Juli 1902.
Berlin, den 16. Mai 1902. (1394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.
Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von
ca. 6 400 t Schienen und Verbindungstheilen
vergeben werden.
Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 Reichsmark vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.
Bietungstermin am 9. Juni 1902, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.
Kopenhagen, Mai 1902. (1395)
Der Bahnchef.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für den nördlichen Theil der Unterführung der Teichstrasse unter den Gleisen der Stadtverbindungsbahn in Breslau (138 000 kg bas. Flusseisen, 11 800 kg Flussstahlguss und 10 600 kg Gusseisen) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.
Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 10. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.
Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben. Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2,50 ℳ einschl. der Zeichnungen bezw. 0,50 ℳ ohne Zeichnungen von dort bezogen werden. Die Zeichnungen sind dieselben wie für den bereits früher ausgeschriebenen südlichen Theil desselben Bauwerks.
Breslau, den 14. Mai 1902. (1396)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.
Verkaufs-Ausschreibung von alten Eisen- und Stahlwaaren.
Die gefertigte Direktion beabsichtigt, die in ihren Materialmagazinen Wien (Simmering) und Prag gegenwärtig vorräthigen und bis Ende Dezember 1902 disponibel werdenden alten Eisen- und Stahlwaaren im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.
Die voraussichtlich im Jahre 1902 zum Verkaufe gelangenden beiläufigen Mengen der einzelnen Eisen- und Stahlsorten, sowie die Verkaufsbedingungen sind aus den bezüglichen Offertbehelfen, und zwar Offertformularien und Bedingnissen, ersichtlich, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, III. Stock, Thür 25, an Wochentagen von 10—12 Uhr Vormittags behoben bezw. gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.
Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 10. Juni 1902, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokolle der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz 3, einzubringen.
Die nicht auf dem obenerwähnten Formulare verfassten oder nach dem obigen Termine eingebrachten oder etwa den aufgestellten Bedingungen nicht vollkommen entsprechenden Offerte können keine Berücksichtigung finden.
Die Offerenten haben bis inklusive 15. Juli 1902 im Worte zu bleiben.
Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theilquantitäten einzelnen Offerenten zu überlassen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.
Wien, im Mai 1902. (1397)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verkauf von Altpapieren.
Zum Verkauf der ausgesonderten Altpapiere ist ein neuer Termin anberaumt.
Es kommen zum Verkauf:
Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten usw. und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung.
Angebote sind bis zum 5. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbüreau hier, Bahnhofstrasse Nr. 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapier“ einzureichen.
Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen, auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Die Oeffnung der Angebote findet am 5. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, statt.
Wegen der Lagerung, Abnahme und Verladung der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen § 3 bis 5 verwiesen.
Erfurt, den 21. Mai 1902. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 15. Berlin, am 24. Mai 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	—	5	Kisten	Käse —	28	1	Brakel	K. E.-D. Cassel	
2	A C	47192	1	Fass	leer —	30	2	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
3	A F	703	1	Korb	leb. Pflanzen —	55,5	3	Verden	K. E.-D. Hannover	
4	A F	I	1	„	Kleider —	45	4	Bremen H.	„	
5	A H	2329 a	1	Kiste	Holzklammern —	12	5	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
6	A K	1927	1	Sack	Pflanzen- (Kokos-) Fasern	16	6	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
7	A K	22	1	Fass	ansch. Schmieröl —	212	7	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
8	A R	—	1	Stück	gusseis. Wagenstorren	7,5	8	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
9	A S	117 118	2	Kisten	leere Strohhülsen —	32	9	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
10	B	4	1	Sack	Pferdehaare —	11	10	Berlin Stb.	„	
11	B	46830	1	Kiste	Sekt —	28	11	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
12	B	3	1	Bund	6 leere Weidenkörbe	18	12	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
13	B	I	1	Ballen	Binsenmatten —	6,5	13	Erkrath	K. E.-D. Elberfeld	
14	B B M	263	1	Pack	rohe Bretter —	100	14	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
15	B C	28	1	Kiste	Pferdegebisse usw. —	40	15	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
16	B & C	9/12	4	Pack	l. Kaffeesäcke —	60	16	Dortmund	K. E.-D. Essen	
17	B C F	241	1	Kiste	1 Blechkanne Benzin	7	17	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
18	B P C	149	1	„	Strümpfe —	38	18	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
19	C A F K	6036	1	Korb-blech-flasche	salicylsaures Methyl	11,5	19	Munster Hann.	K. E.-D. Hannover	
20	C F	548	1	Kiste	Stahlw., Gummischlauch	55	20	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
21	C F S	3025	1	Bund	4 Stahlstäbe —	26	21	Wilsdruff	Sächsische Stsb.	
22	C G	I	1	Mostrichfass	leer —	16	22	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
23	C Ko	—	1	Sack	2 15 cm lange Gewindebohrer und -Schneider und 1 Handgriffstange	4	23	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
24	C U	7	1	Bund	2 gebrauchte Stühle	7	24	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
25	C W M	39	1	„	neue Besenstiele —	25	25	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
26	D	6094	1	Ballen	Wolle —	24	26	Krähwinklerbrücke	K. E.-D. Elberfeld	
27	D K	736	1	Kiste	Eisenwaaren —	70	27	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
28	D T	743	1	Rolle	graues Packleinen —	52,5	28	Leer	K. E.-D. Münster	
29	E	1510	1	Bund	hölz. Spielreifen —	17	29	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
30	E	5963	1	Rolle	Drahtgeflecht —	8	30	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
31	E	—	1	Bund	6 Stäbe Rundstahl —	88	31	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
32	E	—	3	„	9 eis. Büchsen —	136	32	Düren	K. E.-D. Cöln	
33	E A N	19218	1	—	grüner Sportwagen —	13	33	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
34	E A N	41599	1	—	grüner Sportwagen —	13	34	„	„	
35	E F	1722	1	Pack	Papier —	35	35	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
36	E H & R G	360 —	1	Fass	leer —	10	36	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
37	F	21/22	12	—	feuerfeste Steine —	36	37	Aerzen	K. E.-D. Hannover	
38	F	8635	1	Fass	Pech —	58	38	Moabit	K. E.-D. Berlin	
39	F	638	2	Stück	eis. Gestelle —	56	39	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
40	F F	2246	1	Ballen	Lederwaaren (Gummi-Flaschen-verschl., roth)	50	40	Emmerich	K. E.-D. Essen	
41	F G	3	1	Kiste	Früchte —	11	41	Bochum Süd	„	
42	F K	11134	1	Ballen	Tapeten —	16	42	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
43	F K	3289	1	Bund	Flacheisen —	45	43	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
44	F R	475	1	Kiste	leer —	19	44	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
45	F S	—	1	Bund	Herddeckel	8	45	Ansbach	Bayerische Stsb.	
46	F W	1	1	Stück	Maschinentheil	18	46	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
47	F W	106	1	Pack	2 Piassavabesen	2	47	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	in grauem Papier.
48	G	3329	1	Kiste	Käse	21	48	Montjoie	„	
49	G & G	944	1	„	Korsetts	96	49	Dillingen	Bayerische Stsb.	
50	G L G	8579	1	Ballen	bw. Garn	166	50	St. Pilt	Reichsbahn	
51	G M	—	1	Milchkanne	leer	6	51	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
52	G R & Co.	3386	1	Ballen	Gewebe	18	52	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
53	G S	1	1	Reisekorb	Wäsche	8	53	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
54	G S	1/2	2	Säcke	Kartoffeln	94,5	54	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
55	G W	246	1	Kiste	gelbe Fadennudeln	14	55	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
56	— G W C	9700/3 9704	4 1	Kisten Verschlag	gefüllt	366	56	Göggingen	Badische Stsb.	
57	H	1554	1	Kiste	Obstsaft	17	57	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
58	H F E	976	1	Stück	fertiges Eisen	15	58	Königsberg Eilg.	„	ansch. Pflugth.
59	H G	514/15	2	Kisten	leer	29	59	Aachen	K. E.-D. Cöln	
60	H G	1	1	Kiste	leere Flaschen	76	60	München Centr.	Bayerische Stsb.	
61	H L	1071	1	Pack	3 Wellen	7	61	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
62	H O	2, 8, 18	3	—	Hemmschuhe	—	62	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
63	H S	1532	1	Ballen	vermuthlich Gewebe	32	63	Strasburg	K. E.-D. Danzig	
64	J	5	2	Stück	Herdtheile	7	64	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	J B	1 3	2	Pack	gebr. Säcke	30	65	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
66	J B	—	1	Sack	Gips	60	66	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
67	J E	—	1	„	Kleider	16	67	Colmar	Reichsbahn	
68	J H	332	1	Bund	Stahl	45	68	Landau	Pfalzbahn	
69	J H	95	1	Koffer	Zeichnungen	46	69	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
70	J H	100	1	Korb	verz. Eisenwaaren	18	70	Düsseldorf-Der.	„	
71	J H H M	55 3863	1	Kiste	Mineralwasser	70	71	Aachen	K. E.-D. Cöln	
72	J Sch	38	1	Korbfl.	Essiggeist oder Sprit	36	72	Bottrop S.	K. E.-D. Münster	
73	K	470 *)	1	Kiste	Bürstenwaaren	45	73	Dahme	Dahme-Uckroer E.	*) ansch. alte Beklebung.
74	K B	3007	1	„	Glas	117	74	den Haag	Holländische E.	
75	K P E V	—	8	—	Bremsklötze	144	75	Danzig H. Eil-A.	K. E.-D. Danzig	
76	K W	III	1	—	Vertikow mit Inhalt	90	76	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
77	K W	2781	1	Fass	Oel	187	77	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
78	K W	22659	1	Bund	Eisenstangen	19	78	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
79	L	7627	1	Kiste	Cigarren	39	79	Ansbach	Bayerische Stsb.	
80	L	21	1	Bund	Profilleisten	14	80	Mülhausen Nord	Reichsbahn	gelb gestrichen.
81	L	32 31593	1	Stück	Patentachsschenkel	11	81	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	m. Schlüssel.
82	L	134	1	„	Messingbüchse	13	82	Düsseldorf-Der.		
83	L B C	396	1	Kiste	leere Strohhülsen	86	83	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
84	L D	222/23	2	Kisten	Holzwaaren	145	84	„	„	
85	L F	518	1	Ballen	Zeichnen-Pausepapier	26,5	85	Goldberg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
86	L G	805	1	Kiste	Holzwolle	25	86	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
87	L G	1051	1	„	Wichse	62	87	München Centr.	Bayerische Stsb.	
88	L S	2594	1	Bund	Schaufeln	33	88	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
89	M	4591	1	Stange	Quadrateisen	10	89	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
90	M X roth	400	3	Stäbe	Flacheisen	51	90	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	—	—	1	Bund	6 Stg. Rundeisen	26	91			
92	M G	556	1	Ballen	weisses Glacéleder	76	92	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
93	M H	—	1	—	eichene Schwelle	83	93	Altona	K. E.-D. Altona	
94	M L	20	1	Blechkanne	leer	4	94	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
95	M M A B	3 auch 610	1	Pack	8 Pappkasten mit Lederriemen und 3 Packete Knöpfe	17	95	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
96	N	—	1	—	Eisenrohr mit Muff	24	96	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
97	N	35	1	Kiste	Einwanderungsgut	120	97	Rheine	K. E.-D. Münster	
98	N	19642	1	Pack	Fahrradtheile	—	98	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	O K Co.	772	1	Kiste	Strümpfe	32	99	Duisburg	K. E.-D. Essen	
100	O Q	840/1	2	Kisten	Porzellan	173	100	Hamm i/W.	„	
101	O Q	164	1	Kiste	Glas	117	101	Dorstfeld	„	
102	P	—	10	Kisten	Drahtstifte	135	102	Uebersee	Bayerische Stsb.	
103	P B	14 142 590	1	Sack	Kaffee	70	103	Bingerbrück	Direktion Mainz	
104	P H	8533	1	Kiste	Porzellan	?	104	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
105	P H	8533	1	„	Steingut	32	105	Basel	Reichsbahn	
106	P M C F	95	1	„	Strümpfe	93	106	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
107	P Z	—	1	Stück	Holländer Käse	4,5	107	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
108	R	3	1	Bund	2 Küchenstühle	9	108	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	gelb lackirt.
109	R	333	1	Kübel	Käse	62	109	Ehingen	Württemberg. Stsb.	
110	R B	6377	1	Kiste	2 Stück Bettflanell	73	110	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
111	R B M	3320	1	Fass	Oel	198	111	Basel Cb.	Badische Stsb.	
112	R H	1584	1	„	Farbe	48	112	Weissenburg a. Sand	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
113	R K	—	3 2 1	Stück " "	eis. Ringkochhäfen " Kochhäfen " Bratpfanne	25	113	Heidelberg	Badische Stsb.	
114	R W	20738	1	Bund	5 verz. Blecheimer —	9	114	Königs=Wusterh.	K. E.-D. Berlin	
115	S	—	2	Bunde	Stabeisen —	146	115	Osterburken	Badische Stsb.	4 m lang.
116	S	98	1	Korb	Butter —	57	116	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
117	S U	1852	2	Pack in Stroh	polirte Möbeltheile —	31	117	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
118	T	70	1	Packet	vermuthlich Eisenwaaren	6,5	118	Leer	K. E.-D. Münster	
119	T C K S S M	3	1	Ballen	Strohgeflecht —	92	119	Heidelberg	Badische Stsb.	
120	T G	73	1	—	eis. Zahnrad —	90	120	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
121	U D V	538	1	Gestell	Drucksachen —	19	121	Lockstedter Lager	K. E.-D. Altona	
122	V	2	1	Reisekorb	2 kl. Kisten 2 Kartons } leer	9	122	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
123	V S	1/2	2	—	Vorstellgitter, 2,50 × 1,49 m	56	123	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	W	4	1	Kiste	leer —	48	124	Frankfurt a/M.=Sachsenhausen	"	
125	W	—	1	Fass	gefüllt —	50	125	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
126	W F	7	2	—	Balken aus Tannenholz	40	126	Viersen	K. E.-D. Cöln	
127	W H	10390	1	Kiste	Früchte —	12	127	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
128	W K	840	1	Pack	Papier —	25	128	Düren	K. E.-D. Cöln	
129	W M F	876	1	Kiste	Metallw. —	26	129	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
130	WZ	19243/4	2	Säcke	geschnittener Tabak	50	130	Bernau	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
131	Adler	70	1	—	Fahrrad —	—	131	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Stargard i/P. 40.
132	Bayerthal & Levy	—	5	Pack	Getreidesäcke —	180	132	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
133	K. E. D. Berlin	—	1	—	Treppenleiter —	15	133	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	mit 9 Stufen.
134	Büchner (Erfurt)	15996	1	Bierfass	leer —	21	134	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
135	Jacob Cohn und Gollub	—	1	Sack	Samen (Hafer, Wicken etc.)	98	135	Stettin	K. E.-D. Stettin	
136	Elysium-Brauerei	—	1	Bierfass	leer —	10	136	Stettin Cgb.	"	
137	L. Fratz	522	1	Fass	leer —	18	137	Staffelbach	Bayerische Stsb.	
138	F. Krüger	—	1	Reisekorb	Kleider —	19	138	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
139	Mr. Vasil Maleo	—	1	Koffer	Kleider —	25	139	Gep.-A. Osnabrück	K. E.-D. Münster	
140	Presto	—	1	—	Fahrrad —	—	140	Gep.-A. Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Stargard i/P. 405.
141	P. Weil	295	1	Bund	6 Winkeleisen —	55	141	Weil b/Lörrach	Badische Stsb.	5 m lang.
142	Andruch Woznak	—	1	Ballen	Betten —	22	142	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
143	—	1 u. 2	2	—	Pflugschare —	5	143	Bentheim	Holländische E.	
144	—	131	10	Stück	Ofenrohre —	8	144	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
145	—	656	1	Bierfass	leer —	20	145	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
146	—	1155	1	—	Decke, 7,68 × 3,75 m	21	146	Cöln=Deutz	"	
147	—	38333	1	—	Getreidereinigungsmaschine	86	147	Berndorf	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
148	— grün	—	1	Stange	Winkeleisen —	13,5	148	Berne	Oldenburgische Stsb.	5,57 m lang.
149	// weiss	—	1	"	Flacheisen —	12	149	Sagan	K. E.-D. Breslau	4,60 m lang.
150	— blau	—	1	Bund	Stahl —	40	150	Heidelberg	Badische Stsb.	
151	/ roth	—	3	Stück	eis. Ofenthüren —	45	151	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
152	/ gelb	—	1	"	eis. Rohr —	9	152	Flensburg	K. E.-D. Altona	50 cm lang.
153	G	78	1	Kübel	Schmalz —	29	153	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
154	H	1943	1	Ballen	ansch. Strickwolle von grüner Farbe	57	154	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
155	—	—	1	Pack i. grauem Leinen	20 Pack Absatzschutzleisten, 2 Pack Drahtstifte, 2 Blechdosen Schuhwichse etc.	6,5	155	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
156	—	—	1	Kiste	Aepfelringe —	26	156	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	2	Stück	Backofenschieber —	18	157	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	gusseiserne.
158	—	—	1	Ballen	Betten oder Bettfedern	22	158	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
159	—	—	1	„	Bettfedern —	19	159	Cöln=Nippes	K. E.-D. Cöln	
160	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	18	160	Cöln=Deutz	„	
161	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	27	161	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
162	—	—	1	Fass	ansch. Benzin —	187	162	Soest	K. E.-D. Cassel	
163	—	—	13	Bierfässer	leer —	390	163	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
164	—	—	1	—	Blechbehälter —	1	164	Bentheim	Holländische E.	
165	—	—	1	Blechkanne	leer —	4,5	165	Breslau Odthr.	K. E.-D. Breslau	
166	—	—	1	„	leer —	1,5	166	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
167	—	—	1	—	Bücherregal —	28	167	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
168	—	—	1	Bund	Dachlatten —	10	168	Düren	K. E.-D. Cöln	
169	—	—	1	Kübel	Därme —	74	169	Cöln=Deutz	„	
170	—	—	1	Pack	trockene Därme —	8	170	Lohr a/M.	Bayerische Stsb.	
171	—	—	1	Kiste	leer, ohne Deckel —	36	171	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
172	—	—	1	—	Decke, 5,90 × 4,10 m —	20	172	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
173	—	—	2	—	Decken, je 6,20 × 4,55 m	—	173	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
174	—	—	1	Pack i. Papier	2 Packete Doppelhobeleisen, 1 Packet Fitschenbeitel, 1 abgebrochenes Stemmeisen	5	174	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	1	Ring*)	Draht —	44	175	Jena W.-G.	K. E.-D. Erfurt	*) in Leinen.
176	—	—	1	Bund	2 Rg. Draht —	3,5	176	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
177	—	—	1	Rolle	dünnes Drahtgeflecht	19,5	177	Lindenau i/W.	K. E.-D. Danzig	
178	—	—	1	Bund	Drahtgeflecht —	5	178	Schneeberg=Neust.	Sächsische Stsb.	
179	—	18	1	—	rundes Drahtsieb —	0,5	179	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
180	—	—	1	—	Drehstuhl mit Rohrsitz	9	180	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
181	—	—	1	Bund	3 Stb. T-Eisen —	10	181	Karthaus	St. Johann=Saarbr.	
182	—	—	1	Stab	U-Eisen —	11	182	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	2 m lang.
183	—	—	1	Stück	Eisenblech —	14	183	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	2 m lang.
184	—	—	1	Ring	Eisendraht —	30	184	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
185	—	—	1	Bund	4 Eisenrohre —	59	185	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
186	—	—	1	„	1 Eisenstab —, 6 Blechstäbe —	4	186	Gandringen	Reichsbahn	
187	—	—	1	Rupfen	Eisentheil —	11	187	Schaftlach	Bayerische Stsb.	
188	—	—	1	Weidenkorb	Eisentopf —	15	188	Aachen	K. E.-D. Cöln	
189	—	—	1	Bund	Eisenwaaren —	13	189	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	2	Stück	Eisenwellen —	27	190	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
191	—	—	1	Sack	Erde? —	10	191	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
192	—	—	1	Bund	3 Stg. Façoneisen —	9	192	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
193	—	—	1	—	Fahrradklingel —	—	193	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
194	—	—	1	Ring	Federstahl —	13	194	Husum	K. E.-D. Altona	
195	—	—	1	Korb	Fenster-Charniere (Angeln)	115	195	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
196	—	—	3	Stück	Fenstersprosseneisen	22	196	Wrist	K. E.-D. Altona	
197	—	—	1	Blechflasche	Firniss —	11	197	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
198	—	—	1	Bund	3 Flacheisen —	26	198	Lebach	St. Johann=Saarbr.	
199	—	—	1	Stange	Flacheisen —	8,5	199	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
200	—	—	1	Stab	Flacheisen —	32	200	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	5 m lang.
201	—	—	1	Stange	Flacheisen —	36	201	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
202	—	—	1	Stab	Flacheisen —	22	202	Hof	Bayerische Stsb.	
203	—	—	1	Sack	Flaschenverschlüsse	12	203	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	—	1	Kiste	Frauenkleider, Wäsche	16	204	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
205	—	—	1	Pack	Futter-Satin (gelblich-weiss)	62	205	Osberghausen	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	81,5	206	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
207	—	—	3	Steigen	Gänse, Enten und Hühner	86	207	München Centr.	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	Sack	Gips —	7	208	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	1	Stück	Gussrohr —	4	209	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
210	—	—	1	Sack	Hafer —	75	210	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	—	1	Pack i. br. Papier	1 Hammer ohne Stiel, 2 Meissel	1,5	211	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
212	—	—	1	Pack i. Papier	1 hölzerner Handgriff mit Stellschraube	1,5	212	Biendorf	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	—	blauer Handwagen —	21	213	Hainholz	K. E.-D. Hannover	bez.: Brandenburg 29/?.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
214	—	—	1	Sack	1 Kiste Handwerkzeug	23	214	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
215	—	—	1	„	Haut —	15	215	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
216	—	—	1	Bund	nasse Haut —	25	216	München Centr.	„	
217	—	—	1	Stück	vernick. Herdstange	2	217	Osnabrück Hbf.	K. E.-D. Münster	
218	—	—	1	Pack	12 Holzleisten —	12	218	Sagan	K. E.-D. Breslau	
219	—	—	1	—	Holzrahmen in Papier	5	219	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	[1]
220	—	—	1	—	Holzrahmen mit Deckel	2	220	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	Sack	Holzschaufeln und Holztragen	15	221	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
222	—	—	1	Kiste	Hopfenkäse —	2	222	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	8	Stück	lebende Hühner —	—	223	Ulm	Württemberg. Stsb.	
224	—	—	1	Bund	6 Stck. Hydrantenheber	1	224	Trier M.	St. Johann-Saarbr.	Eisenw.
225	—	—	1	Sack	ger. Kaffee —	50	225	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
226	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	82	226	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	227	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
228	—	—	1	—	altes Keilkissen —	4	228	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	Korb	Ketten —	105	229	Hagen	„	
230	—	—	5	—	Ketten —	47	230	Passau	Bayerische Stsb.	
231	—	—	1	—	Kinderschreibpult —	41	231	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	in Papier.
232	—	—	1	—	Kinderwagen —	24	232	Cüstrin-Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	bez.: Brandenburg 9./5.
233	—	—	1	—	Kinderwagen —	21	233	Bunde Ostfr.	Oldenburgische Stsb.	
234	—	—	1	Handkoffer	Kleider? —	9	234	Potsdam	K. E.-D. Berlin	grau Leinen.
235	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	35	235	Trampke	K. E.-D. Stettin	
236	—	—	1	Pack	50 alte gebr., theilw. zerrissene Kleiesäcke	37	236	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
237	—	—	1	Stück	eis. Kloben —	26	237	Neurode	K. E.-D. Breslau	
238	—	—	1	Korb*)	gefüllt —	58	238	Swinemünde	K. E.-D. Stettin	*) in Leinwand genäht.
239	—	—	1	Pack	9 graue Körbe —	25	239	Mainz	Direktion Mainz	
240	—	—	3	Körbe	leer, neu —	4	240	„	„	
241	—	—	1	Pack	5 leere Körbe —	7	241	Osterfeld-Merseb.	K. E.-D. Erfurt	
242	—	—	1	Partie	Kohlen —	700	242	Hamm	K. E.-D. Essen	
243	—	—	1	Block	Kupfer —	5,5	243	Ruhrort Rh.	„	aus Richtung Kreuz.
244	—	—	1	—	Ladebrücke —	—	244	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
245	—	—	1	Ballen	Leder —	15,5	245	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	1	Pack	Lederriemen —	2	246	Lindau	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	Paar	grüne Lederschuhe —	—	247	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
248	—	—	1	Ballen	Mauerrohr —	9	248	Leipzig Magdb. Bhf.	„	
249	—	—	1	Kiste	Messer u. Pfeifen —	8	249	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	1	Stück	Messingrohr —	1	250	Elberfeld	„	1,36 m lang.
251	—	—	1	„	Messingrohr —	32	251	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	4 m lang.
252	—	—	1	Milchkanne	leer —	6	252	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
253	—	—	2	Stück	Mörtelträger —	14	253	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
254	—	—	1	„	Mülleimer —	5	254	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	Korbkanne	Oel —	29	255	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
256	—	—	1	Oelfass	leer —	36	256	Barmen-Ritths.	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	370	1	„	leer —	33	257	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	Verschlag	Ofen —	—	258	Elze	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	Bund	3 Ofenrohrkniee —	14	259	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
260	—	—	2	Stück	Ofenrosten —	5	260	Forbach	Reichsbahn	
261	—	—	1	Ballen	Packtücher —	41	261	Winningen	St. Johann-Saarbr.	
262	—	—	1	—	Petroleumfass, leer —	39	262	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
263	—	—	1	Ballen	Putzbaumwolle —	150	263	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
264	—	—	1	—	eis. Rad für Feldbahnen	18	264	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	Reisekorb	— —	17	265	Gep.-A. Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
266	—	—	1	„	leer —	6	266	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
267	—	—	1	„	Kleider, Wäsche, Bücher	34	267	Dechsel	K. E.-D. Posen	
268	—	—	1	Bund	Reisstrohbesen —	4	268	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Stielen.
269	—	—	1	„	2 eis. Röhren —	13	269	Heidelberg	Badische Stsb.	
270	—	—	10	Stück	Roststäbe —	65	270	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
271	—	—	5	—	Rohrstühle —	26	271	Danzig leg. Thor	K. E.-D. Danzig	
272	—	—	1	Sack	Rübensamen —	12,5	272	Zoppot	K. E.-D. Bromberg	
273	—	—	1	Bund	2 Rundeisen —	27	273	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	5 5	Stäbe „	Rundeisen — Vierkanteisen —	125	274	Donrath	„	
275	—	—	1	Sack	Sägemehl —	29	275	Iserlohn	„	
276	—	—	1	Korbballon	Salzsäure —	61	276	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
277	—	—	1	Bund	Schaufeln —	35	277	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	
278	—	—	3	—	eiserne Scheiben —	45	278	Herne	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Bund	6 Schippenstiele — 6 Spatenstiele —	—	279	Burg-Niedergemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	zur Wasserleitung.
280	—	—	1	Stück	Schlussel —	2	280	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	Kübel	Schmalz —	29	281	Dieringhausen	„	
282	—	—	7	Stück	gusseis. Schmortöpfe	10,75	282	Lengerich i/W.	K. E.-D. Münster	

[1] Enthält: 5 Siebe zum Kornreiniger und eine Kurbel.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
283	—	—	1	Päckchen i. L.	8 eis. Schrauben, 4 Kettenverschlüsse, gez. V. 02.	3	283	Neisse	K. E.-D. Breslau	
284	—	—	1	Sack	alte Schuhe, Papierabfälle etc.	8,5	284	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	„	Schulbücher und Hefte, alte Kleider, Schuhe, Plätteisen, Besen etc.	28	285	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
286	—	—	1	„	Soda oder Bittersalz	25	286	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
287	—	—	1	—	neues Sofagestell —	12	287	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
288	—	—	1	Bund	3 Sorgobesen —	10	288	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	mit Stielen.
289	—	—	1	—	Sportwagen —	11	289	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
290	—	—	1	Stück	eis. Ständer mit 4 Füssen	7	290	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	2 Füsse abgebrochen.
291	—	—	1	„	Stahlscheibe —	3,5	291	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
292	—	—	1	„	Streichbrett —	6,7	292	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	Pack	2 Stühle —	10	293	Ansbach	Bayerische Stsb.	
294	—	—	2	Taubenkörbe	leer —	24	294	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	—	alter polirter Tisch —	3	295	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	halbrund, mit 3 Beinen.
296	—	—	1	Wagen	T-Träger —	—	296	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	37 013 Hn.
297	—	—	1	Ballot	Tuch —	12,5	297	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
298	—	—	1	Stück	eis. Unterlage —	2	298	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	zur Dezimalwaage.
299	—	—	1	—	Viehkäfig, leer —	50	299	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
300	—	—	1	Sack	schmutzige Wäsche —	58	300	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	
301	—	—	1	Waschkorb	leer —	3	301	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	1	—	eisernes Zahnrad —	33	302	Eilgut Cöln	K. E.-D. Cöln	
303	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	9,5	303	Hof	Bayerische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 41. 28. Mai 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

§ 21 Absatz 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Beitrag zur Prüfung der Eisenbahnachsen.
Die Eisenbahnverwaltung und Anderes auf der Düsseldorfer Ausstellung.
Nachrichten:
Deutschland: Aprileinnahmen der preuss. Staatsb. — Neuordnung des Personenverkehrs nach den Nordsee- u. Ostseebadeorten. — Wander-Rückfahrkarten nach dem Harz. — Ausrüstung der Geräthewagen. — Eisenbahnunfall auf Bahnhof Neuss. — Butterbeförderung in Kühlwagen von Ostpreussen nach Berlin. — Wagenstandgeld für Sonn- u. Festtage. — Ein schwerer Eisenbahnunfall. — Breslau-Warschauer E. — Ostpreuss. Südbahn. — Ergebnisse der Wagengestellung u. des Kohlen-, Koks- u. Brikettversandes im Ruhr-, Saar- u. oberschles. Kohlenrevier. — Verkehr u. Einnahmen der bayer. Staatsb. — Verkehr auf den bayer. Lokalb. — Urlaub der Anwärter für den höheren Eisenbahndienst in Bayern. — Verkehr und Einnahmen der württemb. Staatsb. — Ueber die Personentarifreform in Baden.
Oesterreich: Zur Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordb. — Zur Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft u. der Nordwestb. — Errichtung eines Verkehrsministeriums. — Der Tarifstreit zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland. — Die finanzielle Lage der Südbahn. — Böhmische Nordb. — Oesterr. Staatsb.
Ungarn: Vermehrung der Zonen im Personenverkehr der Staatsb. — Betriebseinnahmen der ungar. Eisenb.
Uebrige europäische Länder: Belgische Staatsb. — Brüsseler Bahnhofsbauten. — Mängel im französ.-engl. Verkehr. — Verstaatlichung der Jura-Simplonb. — Arbeitsregelung auf den schweizer. Nebenbahnen. — Einsturz im Chexbrestunnel. — Personaletat der italien. Bahnen. — Einrichtung des Blocksystems im neuen Giovitunnel. — Petroleumfeuerung der Lokomotiven. — Ausdehnung des elektr. Bahnbetriebes. — Nordmailändische Bahnen. — Einführung von Kilometerheften. — Theilweise Verlegung der italien.-österr. Zollstation von Ala nach Verona.
Fremde Welttheile: Eisenbahnpläne im französ. Kongogebiet. — Obstschuppen der Chicago Milwaukee & St. Paulbahn.
Allgemeines.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

§ 21 Absatz 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Der Absatz 2 des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 15. November 1892 lautete: „Der Reisende, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, hat . . . mindestens . . den Betrag von 6 *M.* zu entrichten.“ In der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 erhielt § 21 Absatz 2 folgende Fassung: „Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt, hat“ usw. wie bisher.

Durch diese Fassung sollte auch der Fall getroffen werden, wenn Nichtreisende unbefugt im Wagen Platz nehmen, sowie der weitere Fall, wenn das Fehlen der Fahrkarte erst nach Beendigung der Fahrt festgestellt wird. (Vergl. Vorlage des Reichskanzlers an den Bundesrath Nr. 114 Session 1899, betr. Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Begründung, und Nr. 84 Jahrgang 1899 d. Ztg.)

Die in der Begründung der neuen Verkehrsordnung ausgesprochene Absicht, durch die jetzt gültige Bestimmung alle Fälle des unberechtigten Verweilens von Personen im Eisenbahnwagen zu treffen, scheint sich, wie die Praxis zeigt, nicht zu verwirklichen. Wie der nachstehende Fall ergibt, legen die Gerichte die Bestimmung: „Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt“ viel zu eng und zu wörtlich aus.

Am 4. Mai 1901 ist der Mechaniker Y. vom Zugrevisor M. in der II. Wagenklasse des Zuges Nr. 2276 auf der Strecke zwischen Nieder-Schöneweide-Johannisthal und Jannowitzbrücke ohne Fahrkarte betroffen worden. Y. behauptete, er sei, als er den Zug bestieg im Besitze einer Fahrkarte II. Klasse gewesen und müsse diese Karte während der Fahrt verloren haben. Da Y. die Zahlung von 6 *M.* verweigerte, wurde vom Fiskus gegen ihn Klage erhoben. Die Klage ist, nachdem der Beklagte folgenden Eid: „Ich schwöre usw. Es ist wahr, dass ich, als ich im Zuge Platz nahm, im Besitze der Fahrkarte II. Klasse nach Berlin mich befunden habe“, geleistet hatte, durch Urtheil des königlichen Amtsgerichts Coepenick vom 4. November 1901 abgewiesen und die gegen dies Urtheil vom Fiskus eingelegte Berufung durch Urtheil der VIII. Civilkammer des Landgerichts II Berlin vom 2. Januar 1902 zurückgewiesen worden.

Die Begründung der Entscheidungen beider Instanzen ist im wesentlichen dieselbe, so dass hier nur die Gründe des landgerichtlichen Urtheils mitgetheilt zu werden brauchen. Das Berufungsgericht führt nun folgendes aus: „Der Beklagte hat dadurch, dass er in Johannisthal den Eisenbahnzug bestiegen hat, das Angebot des Klägers, ihn nach dem gesteckten Reiseziel zu befördern, angenommen, und damit sich den Bestimmungen und Bedingungen unterworfen, welche der Kläger für die Personenbeförderung aufgestellt hat. Hieraus folgt, dass der Beklagte zu beweisen hat, dass er mit einer gültigen Fahrkarte in dem Zuge Platz genommen hat. Denn dies ist eine nach § 21 Absatz 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 ihm offenbar obliegende Vertragspflicht. Es ist zwar dem Kläger darin beizupflichten, dass jeder Reisende die Verpflichtung hat, seine Fahrkarte während der ganzen Fahrt aufzubewahren und sie den zuständigen Beamten auf Verlangen vorzuzeigen, aber ein Verstoss gegen diese in Absatz 1 der angezogenen Bestimmung ihm auferlegte Verpflichtung ist nicht mit dem im Absatz 2 festgesetzten Rechtsnachtheile bedroht. Diese trifft nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes nur den, welcher ‚ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt‘. Es muss daher dem Beklagten der Nachweis gestattet werden, dass er mit einer solchen den Zug bestiegen hat. Dieser Beweis ist ihm, wie der Vorderrichter zutreffend ausgeführt hat, zwar nicht in vollem Umfange, jedoch so weit gelungen, dass ihm der Erfüllungseid anvertraut werden konnte, denn der Zeuge X. hat gesehen, dass er (der Beklagte) mit einer gültigen, von dem Bahnsteigbeamten durchlochten Fahrkarte den Bahnsteig betreten und in den eben einlaufenden Stadtbahnzug eingestiegen ist. Es lag mithin zwischen dem

Betreten des Bahnsteigs und dem Einsteigen in den Zug eine sehr kurze Spanne Zeit, und spricht daher alle Wahrscheinlichkeit dafür, dass der Beklagte noch im Besitz der Fahrkarte war, als er in den Zug stieg. Für die Annahme, dass der Beklagte vor Antritt der Fahrt sich absichtlich des Besitzes der Fahrkarte entäussert hat, fehlt nicht nur jeder Anhalt, sie widerspricht sogar der Wahrscheinlichkeit, da er nach Beendigung der Fahrt beim Verlassen des Bahnsteigs den Nachweis führen muss, dass er mit einer gültigen Fahrkarte den Zug benutzt hat

Hiernach rechtfertigt es sich, die Entscheidung des Rechtsstreits von der Ableistung bezw. Verweigerung des dem Beklagten vom Vorderrichter auferlegten Eides abhängig zu machen, weshalb die Berufung des Klägers zurückgewiesen ist."

Von einer gleichen Auslegung des § 21 Absatz 2 scheint das Landgericht II in einem noch schwebenden Rechtsstreit ausgehen zu wollen. Hier ist der Beklagte N., weil er am 21. Mai 1901 im Schnellzuge 51 vom Zoologischen Garten bis Friedrichstrasse in I. Klasse fuhr, obwohl er nur im Besitz einer Bahnsteigkarte war, vom Amtsgericht II Berlin zwar zur Zahlung von 6 ℳ verurtheilt worden, das Landgericht II als Berufungsgericht hat aber beschlossen, Beweis darüber zu erheben, ob der Beklagte vor der Abfahrt des fraglichen Zuges in diesem Platz genommen oder sich sonst länger in dem Abtheil aufgehalten hat, als es die Unterbringung des Gepäcks der von ihm begleiteten älteren Dame erforderte.

Beklagter behauptete nämlich, er sei auf Bahnhof Zoologischer Garten eingestiegen, um Handgepäck ins Abtheil zu bringen. Dabei sei der Zug abgefahren, und er habe nicht mehr aussteigen können.

Dass die Auslegung der Bestimmung: „Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt" seitens des Landgerichts II Berlin eine unzutreffende ist, dürfte sowohl aus den Bestimmungen der Verkehrsordnung selbst, als auch aus der Entstehungsgeschichte des § 21 a. a. O. hervorgehen. Der § 21 a. a. O. handelt von der Kontrole der Fahrkarten. Absatz 1 schreibt vor, dass der Reisende die Fahrkarte während der ganzen Fahrt aufzubewahren hat. Die Eisenbahnverwaltungen sind gezwungen, zur Vermeidung von Fahrgeldhinterziehungen derartige Vorschriften zu geben. Es würde die Vorschrift im Absatz 1 aber eine lex imperfecta darstellen, wenn die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage wäre, von dem Reisenden, der ohne Fahrtausweis betroffen wird, das entsprechende Fahrgeld nachzufordern. Es würde dann Betrügereien Thür und Thor geöffnet werden. Denn jeder Reisende, der betrügen will, würde nachweisen können, ich habe mir eine Fahrkarte zu dem betreffenden Zuge gelöst, mit derselben die Sperre durchschritten und den Zug bestiegen. Er würde dann vor der Abfahrt die Fahrkarte einem zurückbleibenden Begleiter behufs nochmaliger Benutzung geben und später, wenn er ohne Fahrkarte angetroffen wäre, einfach den Beweis erbringen, dass er mit einer gültigen Fahrkarte den Zug bestiegen habe. Dies soll die Bestimmung im Absatz 2 verhindern. Beide Bestimmungen im Absatz 1 und 2 stehen in innigem Zusammenhange. Das Gericht fasst aber den Ausdruck „im Zuge Platz nimmt" auch viel zu eng auf. Es ist nicht an die Bewegung des Hinsetzens, was man wohl im gewöhnlichen Leben bei der Redensart: „Nehmen Sie Platz" versteht, gedacht, sondern man muss darunter verstehen: einen Platz im Zuge einnehmen, sich im Zuge aufhalten, und zwar sowohl vor Abfahrt des Zuges, als auch während der Fahrt. Die Begründung des Gerichts würde sofort in die Brüche gerathen, wenn es sich zufällig um einen Reisenden in der IV. Klasse handelte, da diesen Reisenden ein Anspruch auf Sitzgelegenheit nicht zusteht, zum Theil auch noch Wagen IV. Klasse ohne Sitze laufen. Zwingt hiernach der Wortlaut der Verkehrsordnung nicht zu der vom Landgericht II gegebenen Auslegung, so geht auch aus der Entstehungsgeschichte des § 21 a. a. O. deutlich hervor, dass durch den jetzigen Wortlaut der Kreis derjenigen, die den Eisenbahnen die im § 21 Absatz 2 bezeichneten Beträge zahlen müssen, erweitert werden sollte. (Vergl. oben.)

Sowohl § 14 der Betriebsreglements vom 10. Juni 1870 (B. G.-Bl. 1870 S. 419) und 11. Mai 1874, als auch die Verkehrsordnung vom 15. November 1892 (§ 21) sprechen nur von Reisenden, welche ohne gültigen Fahrtausweis betroffen wurden. Es fehlte eine Bestimmung, welche die Eisenbahnverwaltung ermächtigte, auch gegen Nichtreisende, welche sich unbefugt im Zuge aufhielten, mit Einziehung von bestimmten Beträgen vorzugehen. Andererseits wollte man damit auch Fälle treffen, wo der Reisende, der keine Fahrkarte besass, erst nach Verlassen des Zuges angehalten wurde.*)

Also lediglich in der in den Motiven zum Entwurf einer Eisenbahn-Verkehrsordnung ausgesprochenen Absicht, die Vorschrift zu erweitern, ist der neue Wortlaut gewählt worden. Demgegenüber würde die Auslegung des Gerichts eine wesentliche Einschränkung sogar des Kreises der in der Verkehrsordnung von 1892 angeführten Personen bedeuten, was der Absicht des Gesetzes widerspricht.

Es bleibt abzuwarten, ob die Gerichte an der m. E. unrichtigen Auslegung des Absatz 2 § 21 Verk.-Ord. festhalten werden. Sollte dies wider Erwarten der Fall sein, so müsste allerdings ein anderer Wortlaut der Verkehrsordnung gewählt werden, der jeden Zweifel ausschliesst.

*) Für letzteren Fall hätte es allerdings m. E. einer Aenderung nicht bedurft, da auch der Wortlaut der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 eine genügende Handhabe zur nachträglichen Einziehung des Fahrgeldes bot.

Holzbecher.

Beitrag zur Prüfung der Eisenbahnachsen.

Der Eisenbahnunfall bei der Station Zschortau am 3. d. Mts., bei welchem zwei Reisende getödtet und mehrere schwer verwundet wurden, hatte seine Ursache darin, dass eine Achse des Tenders brach und zwar in der Nähe der Nabe, so dass das Rad abflog, sich vor die nachfolgenden Wagen legte und diese sodann zum Entgleisen brachte.

Wenn auch Unglücksfälle dieser Art, dank dem vorzüglichen Material, welches zu den Eisenbahnachsen verwendet wird, heute nur noch in verhältnissmässig sehr geringer Zahl auftreten, so ist es in Hinsicht auf die ungeheuere Gefährdung von Menschenleben und Material doch sehr erwünscht, ein Mittel an der Hand zu haben, welches gestattet, mit Leichtigkeit und Sicherheit Anbrüche festzustellen und einen sicheren Anhalt zur Beurtheilung der Festigkeit einer Achse zu gewinnen.

Brüche bei Eisenbahnachsen sind nicht immer auf fehlerhaftes Material oder auf alte Anbrüche zurückzuführen. Oft werden diese dadurch eingetreten sein, dass sich im Laufe der Zeit die Struktur des Flussstahls geändert und damit seine Festigkeit vermindert hat.

Der Bruch einer neuen Achse zeigt ein sammetartiges, feinkörniges Gefüge, der Bruch einer alten Achse ist dagegen von grobkörnigem, glänzendem, krystallinischem Aussehen. Durch die fortwährenden starken Erschütterungen infolge der Schienenstösse und durch die unvermeidlichen Temperaturwechsel tritt im Flussstahl eine Art Krystallisation ein, das

Material wird spröde und verliert an Festigkeit in demselben Verhältniss, wie die Anzahl der zurückgelegten Kilometer wächst.

Zur Prüfung der Eisenbahnachsen genügt also die bisher gebräuchliche „äussere Revision" nicht; es ist eine „innere Revision", derselben höchst erwünscht. Hierzu wird aber nach Ansicht des Verfassers mit grossem Vortheile der elektrische Strom verwendet.

Entsprechend der fortschreitenden Veränderung des Materials durch Krystallisation nimmt die Leitungsfähigkeit für den elektrischen Strom ab. Durch einen Anbruch wird, wie Abb. 1 zeigt, der leitungsfähige Querschnitt an der betreffenden Stelle vermindert.

Anbruch

Abb. 1.

Zur Prüfung kann also folgendes Verfahren eingeschlagen werden:

Man misst den elektrischen Widerstand einer jeden neu angelieferten Achse etwa nach dem Verfahren der Wheatstoneschen Brücke*) und trägt das gewonnene Ergebniss zugleich mit den anderen nothwendigen Angaben in das „Achsenbuch" ein. Die Achsen der wiederkehrend in der Werkstatt eintreffenden Lokomotiven, Tender und Wagen werden gereinigt und vor etwaigem Abdrehen der Radreifen auf ihren elektrischen Widerstand hin geprüft. Es wird sich dann zeigen, dass die Vergrösserung des elektrischen Widerstandes eine Funktion der von der Achse zurückgelegten Wege (Kilometer) ist. (Abb. 2.) Die Widerstandslinie (W-Linie) wird bei normalem Verlaufe der Krystallisation bei sämmtlichen Achsen annähernd gleiche Form besitzen. Abweichungen von dieser Linie deuten auf ungewöhnliche, betriebsgefährliche Zustände hin, die es nöthig erscheinen lassen, die Achse auszuscheiden.

Widerstand in Ohm
Bruch
W Linie
Weg in km

Abb. 2.

*) Vielleicht auch der darauf beruhenden verfeinerten Verfahren. Die Schriftl.

Aus der Grösse der Widerstandsvermehrung kann man also unmittelbar einen Schluss auf die Betriebssicherheit der Achse ziehen.

Um einen sicheren Anhalt zu gewinnen, wie weit die Krystallisation oder die Widerstandsvermehrung gehen darf, bevor eine Auswechselung der Achse nöthig wird, müssen selbstverständlich eingehende Untersuchungen angestellt werden.

Das Schaltungsschema für eine derartige Prüfungsanlage ist äusserst einfach und in Abb. 3 dargestellt.

a
W
G
d
b
Achse
c
A

Abb. 3.

Zwischen c und d wird die zu prüfende Achse eingespannt. G ist ein möglichst empfindliches Galvanometer, W ein Kasten mit Widerständen (Rheostat). A ist die Stromquelle. Haben die Zweige a und b gleichen Widerstand, so gibt bekanntlich das Galvanometer keinen Ausschlag, sobald der Widerstand der Achse gleich dem des Rheostaten ist. Der Untersuchende hat also nur so lange Widerstände in W einzuschalten, bis kein Ausschlag am Galvanometer mehr erfolgt.

Die für die Prüfung nothwendigen Instrumente bestehen daher nur aus wenigen, leicht zu behandelnden Gegenständen. Das Prüfen selbst nimmt nur geringe Zeit in Anspruch und kann bequem von einem Manne ausgeführt werden.

Berlin, im Mai 1902. W. Heyden, Reg.-Bauführer.

Die Eisenbahnverwaltung und Anderes auf der Düsseldorfer Ausstellung.

Wie glücklich der Gedanke war, ein Stück des berühmten Düsseldorfer Hofgartens zur Ausstellung hinzuzunehmen und dorthin den Haupteingang zu legen, das empfindet man, wenn man jetzt im frischesten Maiengrün diesen wundervollen Vorhof der Ausstellung betritt und durch die Blätter die in hellen, bunten Farben schillernden Gebäude hindurchleuchten sieht. Blitzen dazu noch des Rheines Wellen im strahlenden Sonnenglanz, dann wird jeder Freund der Natur mit Freuden zugestehen, dass für diesen Paradeplatz der Industrie und Kunst wohl kaum eine schönere Lage gefunden werden kann.

Mit grossen Erwartungen fuhr ich zur Eröffnung der Ausstellung gen Düsseldorf, vollständig befriedigt kehrte ich heim. Das ist nicht allein meine Ansicht, sondern diejenige all' der vielen Besucher, die ich während meines dreitägigen Aufenthalts in Düsseldorf zu sprechen Gelegenheit hatte. Dieses günstige Urtheil findet vor allen Dingen in dem Umstande seine Begründung, dass die Ausstellung thatsächlich fertig ist. Was noch fehlt, ist ein so geringer Prozentsatz und liegt wohl ausnahmslos nicht an den Hauptwegen und Mittelgängen der grossen Ausstellungshallen. Ganz fertig sind natürlich die Vorführungen der Eisenbahnverwaltung und die aller grossen Werke, als da sind Krupp, Bochum, Hörde, bergbaulicher Verein, Gutehoffnungshütte, vereinigte Wagenfabriken usw. In der grossen Maschinenhalle sind nur noch ganz unbedeutende Arbeiten rückständig.

Der geschmackvolle Bau, welcher die Ausstellungsgegenstände der Eisenbahnverwaltung birgt, liegt zwischen dem Hauptgebäude und dem Bahnhof der Ausstellung auf hochwasserfreiem Gelände und lenkt durch seine wirkungsvolle Kuppel mit den verschiedenen, dem Eisenbahnwesen entnommenen Abzeichen schon von weitem die Aufmerksamkeit auf sich. Von dem Hauptwege führt eine Treppe zur Halle empor. Die massigen Treppenwangen zieren die Reliefs eines Güter- und Personenzuges; die hohen, säulengekrönten Treppenpfosten sind mit wirklichen Buffern und Kuppelungen geschmückt, während auf den Säulen selbst das geflügelte Rad auf der Weltkugel thront.

In der geräumigen Halle fällt unser Blick zunächst auf die in bunten Wasserfarben dargestellten Bilder verschiedener der neuesten Bahnhofgebäude bezw. Entwürfe dazu. Es sind ausgestellt: auf Staffeleien Cochem und Aachen Rh., an der Mittelwand Traben, Coblenz M., Uerzig, Essen (mit Grundriss), Dhronecken, oben darüber die bekannte Müngstener Brücke, an den Säulen Morbach, Finnentrop, Altena (mit Grundriss), unter den Emporen ein Arbeiterwohngebäude in Düsseldorf, ein Vierfamilienhaus für Eisenbahnarbeiter der Direktion Essen mit Grundriss, ein Wohngebäude für Arbeiter und gering besoldete Beamte in Oppum. Ebenda stehen Rettungskästen, Rollstuhl, Tragbahren und Krankenwagen; es folgen zahlreiche Lichtbilder vom Innern und Aeussern, Bauzeichnungen, Lageplan und Gleisenetz der Hauptwerkstätte Oppum, des Bahnhofes Aachen Rh., von Crefeld und Coblenz M. Dazwischen eine riesige Karte des ganzen Ruhrkohlengebiets mit allen Hauptbahnen, Anschlüssen und Kleinbahnen, sämmtlichen Ortschaften, Fabriken, Zechen und Schächten nebst den meisten Wasserläufen. Endlich Zeichnungen der Mischgasanstalt zu Frankfurt am Main sowie der neuesten Durchgangswagen I. und II. Klasse.

Die Hauptwerkstatt Witten bringt das Modell einer elek-

trisch betriebenen Schiebebühne mit Bogenlampe und Lokomotivhebeböcken von 30 t Tragfähigkeit, angetrieben durch den Motor der Schiebebühne, der seinen Strom von einer kleinen Sammlerbatterie bekommt. Witten führt ferner Zeichnungen der Feuerwehr bei Uebungen nebst Modellen der Spritzen, Leitern, Beiwagen und Rettungsgeräthe vor. Speldorf gibt eingehend sowohl in Zeichnungen, als in zahlreichen Arbeiten Kunde von der Entwickelung des Lehrlingswesens in den Werkstätten.

Auf der geräumigen Empore befindet sich ein elektrisches Stellwerk von Siemens & Halske mit vollständiger Ausrüstung und vielen Einzelheiten, nämlich Schienenkontakten (auch im Schnitt), Blockapparaten, Induktoren, Nachahmer, Bleisicherungen, elektrischen Weichen- und Signalantrieben. Weiter bemerken wir Rangirmelder, Wasserstandsmelder, Induktoren verschiedener Art, Läutewerke, Wecker, Morseschreiber, das Modell einer Strecke mit zwei Bahnhöfen und einer Blockstation, desgl. eines Schienenkontaktes, der durch einen Wagen befahren und wodurch der Fahrstrassenschieber ausgelöst wird.

Dann folgt ein für Bahnhof Trier bestimmtes Stellwerk von Jüdel (von derselben Firma ist das elektrische Stellwerk auf dem Ausstellungsbahnhof erbaut worden) mit allem Zubehör. Oben steht ferner ein elektrisches Stellwerk von Zimmermann & Buchloh für Speldorf. Auf einem Tische liegen ein Album mit Photographien der Müngstener Brücke aus den verschiedensten Bauzeiten und andere Drucksachen. An der Wand hängen Zeichnungen der kleinen Kölner Bahnhofshallen und ein Bahnhofsplan sowie Uebersichtskarten, welche sowohl die Entwickelung des Personen- wie des Güterverkehres in der Zeit von 1880 bis 1900 für den Westen Deutschlands klar veranschaulichen. Dargestellt ist das Gebiet von der westlichen Grenze bis Frankfurt a/M., Marburg, Paderborn und Löhne, nördlich reicht die Karte bis Rheine und Osnabrück, südlich bis Saarbrücken. Das Kohlenrevier ist auf einer besonderen Karte im grösseren Maassstabe dargestellt. Interessant ist die Veranschaulichung des Verkehrsumfanges in Kohle, Koks und Erzen gleichfalls für die Zeit von 1880 bis 1900; es sind nämlich Cylinder in Schwarz (Kohle), Grau (Koks) und Bronze (Erze) angefertigt, deren Höhe bei gleichem Querschnitt die beförderte Tonnenzahl angibt.

Nördlich neben dem Gebäude sind Signale aller Art und Weichen in den Neigungen 1 : 7, 1 : 9 und 1 : 10, angetrieben von den elektrischen Stellwerken der vorher genannten Firmen, nebst Riegelrollen und isolirten Schienen ausgestellt.

Sehenswerth sind der neueste Arztwagen aus einem Hilfszug der Direktion Berlin und ein Geräthewagen aus einem Hilfszug der Station Duisburg. Beide zweiachsige Wagen sind von den Plattformen, der Geräthewagen auch von der Mitte zugänglich. Der Arztwagen enthält 8 Betten, ein weisslackirtes Operationszimmer mit vollständiger Ausrüstung an Verbandstoffen, Instrumenten und allen möglichen Geräthen, auch ein Wasserfass. Im Geräthewagen sieht man 8 grosse Winden, 4 Windeschrauben, Kokskörbe, Petroleumfackeln, 2 zusammenlegbare Tragbahren, Flaschenzüge, Ketten, Seile, Laternen, Dürrlicht und Handwerkszeuge aller Art; ferner 3 Handspritzen, Oelkannen, Sägen, Feilen; Mannschaftsraum mit Gaskochofen und Geschirr; Morseschreiber und Fernsprecher zum Einschalten auf freier Strecke; Raum für den Leiter des Wagens mit Verbandskasten, Gasofen, Pult, Tisch, Stühlen und Zubehör.

In unmittelbarer Nähe steht das Gebäude der vereinigten Wagen- und Lokomotivfabriken mit einem so sehenswerthen Inhalt, dass ich einiges davon nennen muss.

Neben zahlreichen Wagen für elektrische Strassenbahnen und einigen Kleinbahnlokomotiven zieht ein von Talbot in Aachen ausgestellter eiserner Wagen den Blick auf sich. Es ist ein sogenannter Selbstentlader, dreiachsig, 11 750 kg schwer, mit einem Fassungsvermögen von 30 t Erzen, 25 t Kohlen und 12,5 t Koks.

Hohenzollern bringt eine Tendermaschine für die nordfriesische Küstenbahn, Humboldt eine Tendermaschine, dreiachsig, dreifach gekuppelt, und eine dreifach gekuppelte vierachsige Güterzuglokomotive für die Staatseisenbahnen. A. Jung in Jungenthal bei Kirchen a/Sieg stellt eine zweifach gekuppelte vierachsige Tenderlokomotive aus mit zwei hintereinander liegenden Cylindern, bestimmt für die Harzquer- und Brockenbahn, ferner eine für die Direktion Altona bestimmte Tenderlokomotive nach neuester Bauart mit hochliegendem Kessel, vierachsig, dreifach gekuppelt.

Van der Zypen & Charlier in Deutz führen zwei für die Schantungbahn bestimmte Wagen vor, einen 11,5 m langen vierachsigen Wagen III. Klasse mit Drehgestell und einen hocheleganten Wagen I. Klasse. Letzterer besitzt Seitengang, Einzelabtheile mit hellgrauen Polstern und rothen Teppichen sowie einen Salon mit Sopha, Sesseln und Stühlen, Decke im Jugendstiel, Petroleumbeleuchtung. Das Holzwerk ist hellgrün gestrichen, die Vorhänge zeigen Crêmefarbe. Von derselben Fabrik stammt ein Speisewagen der Deutschen Eisenbahn-Speisewagengesellschaft, Nr. 36, 15,5 m lang, mit vollständiger Ausrüstung an Möbeln, Tischzeug, Bestecken, Geschirr, Gläsern und elektrischen Stehlampen; selbst die Früchte, Blumen und Brötchen fehlen nicht. Alles ist so verlockend aufgebaut, dass man im Geiste das Behagen empfindet, mit dem sich der Reisende zum lecker bereiteten Mahle niederlassen wird. Die bekannte Fabrik „Düsseldorfer Eisenbahnbedarf" glänzt durch Ausstellung eines Salonwagens Hannover Nr. 10 und eines Schlafwagens Berlin 084. Der 15,5 m lange, 40 370 kg schwere Salonwagen enthält einen eleganten modernen Salon mit hellgrünen Möbeln und röthlichem Teppich, Schlafzimmer mit völliger Einrichtung und die nöthigen Nebenräume. Im 16,75 m langen Schlafwagen, der 38 400 kg wiegt, findet man gleichfalls fertig ausgerüstete Schlafräume, getrennte Aborte für Männer und Frauen usw.

Was die Grossindustrie anbetrifft, so will ich wenigstens Krupp und Gutehoffnungshütte mit einigen Worten streifen, denn viel mehr konnte ich aus Mangel an Zeit auch nicht sehen. Krupp's Gebäude birgt als hervorragendstes Stück die rund 74 m lange, vollständig bearbeitete und mit Schraube versehene Wellenleitung für den Doppelschrauben-Schnelldampfer Kaiser Wilhelm II., der sich gegenwärtig auf der Werft des Vulkan in Stettin für den Norddeutschen Lloyd in Bremen im Bau befindet. Aeusserst belehrend sind ferner die vielen Panzerplatten, welche zu allerlei Schiessversuchen gedient haben und die infolge dessen die merkwürdigsten Beschädigungen aufweisen. Die Allgemeinheit wird wohl am meisten durch die zahlreichen Modelle der auf der Germaniawerft gebauten Schiffe gefesselt werden. An solchen Modellen, die bis über 2 m Länge mit vollständiger Ausrüstung an Geschützen, Beibooten, Gefechtsmasten usw. vorgeführt werden, zählte ich 18 und nenne davon:

	Länge	erbaut
Kreuzerkorvette Kaiserin Augusta . .	118 m	1892,
Linienschiff Kaiser Wilhelm der Grosse	115 „	1898—1900,
„ Zähringen	120 „	1899—1901,
Panzerschiff Wörth	108 „	1893,
Kleiner Kreuzer Nymphe	100 „	1899—1900,
Torpedoboot Nr. 40	46 „	1890,
Guvernementsdampfer Nachtigall . .	41 „	1895,
Kolonialdampfer Rovumo	29 „	1893,
Panzerfahrzeug Siegfried	—	1890,
S. M. Aviso Meteor	71 „	1890,
Orion, Torpedoboot für Spanien . . .	37,9 „	1885.

Interessant ist auch die im Eingang stehende uralte Balancierdampfmaschine.

In der mit geschmackvollem, luftigem Eisenwerk überspannten Halle der Gutehoffnungshütte fielen mir auf: ein Blech, gewalzt aus einer 20 t schweren Bramme von 20 m Länge, 3,05 m Breite, 32 mm Stärke und 15 250 kg Gewicht; ferner eine Zwillingstandem-Fördermaschine mit Cylindern von 850 und 1 200 mm Durchmesser und mit 2 000 mm Hub; endlich eine 1 000 pferdige Hochofen-Gebläsemaschine mit Gasmotor von Deutz.

Ergänzend möchte ich noch bemerken, dass bereits seit dem 2. d. Mts. bis auf weiteres folgende Ausstellungs-Sonderzüge gefahren werden:

Von	täglich	Mittwochs und Sonntags	nach Bedarf
	Züge		
Köln Hptbhf.	2	1	5
Aachen	—	1	—
Rheydt	—	1	4
Essen	2	—	1
Dortmund	2	—	3
Dortmund Süd	1	—	—
Wanne	—	—	1
Bochum	—	—	1
Barmen-Ritt.	2	—	1
Emmerich	1	—	—
Hagen	—	1	4
Hamm	—	—	1
Lennep	1	1	1

Alle Züge sollen zunächst mit 30 Achsen, im Bedarfsfalle aber mit 40 Achsen gefahren werden.

Was die Vergnügen anbetrifft, so habe ich davon nur das Alpenpanorama, Suldenthal und Zitterthal genannt, gesehen und muss gestehen, dass die schneebedeckten Gipfel der Alpen, aufgebaut in ihrer natürlichen Pracht, mit der gigantischen Ortlergruppe, mit den wilden Schluchten und massigen Gletscherbildungen, mit den schäumenden Giessbächen und grünenden Matten in der That sehenswerth sind und ein naturgetreues Bild der tiroler Alpen dem Beschauer vorzaubern.

Schliesslich möchte ich erwähnen, dass die elektrische Rundbahn, nachdem am 3. d. Mts. die Probefahrten stattgefunden haben, am 7. d. Mts. in Betrieb genommen wurde.

Platt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aprileinnahmen der preussischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen betrugen im April, dem ersten Monat des neuen Etatsjahres, aus dem Personenverkehr 30 422 000 ℳ, was gegen den gleichen Monat im Vorjahr ein Weniger von 2 453 000 ℳ ergibt; die Einnahmen aus dem Güterverkehr beliefen sich im April auf 72 426 000 ℳ, d. h. 2 013 000 ℳ mehr, als im April 1901. Die Erscheinung, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehr einen Rückgang, dagegen die Einnahmen aus dem Güterverkehr einen Zuwachs aufweisen, ist auf die mehrfach erwähnte Thatsache zurückzuführen, dass das Osterfest in diesem Jahre nicht in den April fiel, wie im vorigen Jahre. Die sonstigen Einnahmen beliefen sich im April auf 6 458 000 ℳ (— 8 000 ℳ), so dass die Gesammteinnahmen im April 109 306 000 ℳ (— 448 000 ℳ) betrugen.

— **Neuordnung des Personenverkehres nach den Nordsee- und Ostseebadeorten.** Ueber die bereits in Nr. 33 S. 539 d. Ztg. kurz dargestellte neue Einrichtung erfahren wir von zuständiger Seite noch folgendes nähere: Infolge der im vorigen Jahre erfolgten Einführung der 45 tägigen Geltungsdauer aller Rückfahrkarten auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen sind die Sommerkarten nach den Nordseeinseln und den Ostseebadeorten entbehrlich geworden und zum 1. Oktober 1901 aufgehoben worden. An Stelle der Sommerkarten ist mit dem 1. Mai d. J. eine neue Einrichtung in Kraft getreten, durch die die bisherige direkte Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks nach den Badeorten gesichert bleibt. Es werden künftig auf einer Anzahl geeigneter Stationen (sog. Knotenpunktstationen) direkte Rückfahrkarten (in Buchform) nach den Nordseeinseln und den Ostseebadeorten ausgegeben, die im allgemeinen über dieselben Wege wahlweise benutzt werden können, wie die früheren Sommerkarten. Als solche Knotenpunktstationen kommen in Betracht:

a) Berlin, Bremen, Breslau, Dresden, Erfurt, Halle a/S., Hamburg, Hannover, Leipzig, Magdeburg, Münster i/W., Nordstemmen, Oldenburg, Osnabrück und Wunstorf für den Verkehr mit den ostfriesischen Inseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge;

b) Berlin, Bremen, Breslau, Dresden, Erfurt (Gotha, Weimar), Halle a/S., Hamburg (Harburg), Hannover, Leipzig, Magdeburg, Nordstemmen (Hildesheim) und Wunstorf für den Verkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Amrum, Wyk a/Föhr und Westerland a/Sylt;

c) Berlin, Breslau und Stettin für den Verkehr mit den Ostseebadeorten Ahlbeck, Bansin, Binz, Cammin, Crampas-Sassnitz, Dievenow (Berg- oder Ost-), Göhren, Heringsdorf, Lohme, Misdroy, Prerow, Sassnitz, Sellin, Swinemünde, Thiessow, Zingst und Zinnowitz.

Die neuen Wahlkarten werden im Falle des Bedürfnisses auch auf anderen Stationen in Verbindung mit gewöhnlichen Rückfahrkarten oder zusammengestellten Fahrscheinheften nach den Knotenpunktstationen ausgegeben. Wo die Wahlkarten nicht aufliegen, können sie durch die Fahrkartenausgabestellen der Reiseantrittsstation bei rechtzeitiger Bestellung besorgt werden. Durch diese Einrichtung ist den Reisenden die durch die früheren Sommerkarten gebotene Bewegungsfreiheit nicht nur gewahrt, sondern erheblich erweitert und auch für die direkte Abfertigung des Gepäcks gesorgt, wobei es sich allerdings nicht hat vermeiden lassen, dass in den Fällen, wo die Reise nicht von einer Knotenpunktstation angetreten wird, zwei Fahrkarten gelöst werden müssen. Diese geringe Unbequemlichkeit fällt aber gegen die sonstigen Vorzüge der neuen Tarifmaassnahme nicht ins Gewicht, die vorzugsweise in der allgemeinen Verbilligung der Fahrpreise — Fortfall der den bisherigen Sommerkarten eingerechneten Zuschläge von 3 ℳ für die I., 2 ℳ für die II. und 1 ℳ für die III. Klasse — und ferner darin bestehen, dass von der früher nur einem beschränkten Kreise gewährten Vergünstigung der Sommerkarten in Zukunft allgemein Gebrauch gemacht werden kann. Denn während die Auswahl derjenigen Orte, von denen aus Sommerkarten eingeführt waren, lediglich nach Maassgabe des örtlichen Verkehrsbedürfnisses erfolgte, sind die vorher genannten Knotenpunktstationen so gewählt, dass bei gleichzeitiger Lösung einer gewöhnlichen Rückfahrkarte (bezw. eines zusammenstellbaren Fahrscheinhefts) nach der entsprechenden Knotenpunktstation nebst der wahlweise gültigen Rückfahrkarte die Seebäder ohne erheblichen Umweg allgemein erreicht werden können.

— **Wanderrückfahrkarten nach dem Harz.** Zur Erleichterung des Reiseverkehres nach dem Harz gelangen auf den grösseren Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Magdeburg, Halle a/S. und Hannover sowie in Berlin Stadtbahn, Anhalter oder Potsdamer Bahnhof seit 15. d. Mts. (von Berlin vom 1. Juni ab) besondere Rückfahrkarten mit wahlweiser Gültigkeit nach mehreren an verschiedenen Strecken gelegenen Harzstationen (Wanderfahrkarten) zur Ausgabe, durch die den Reisenden die Ausführung von zwischenliegenden Wanderturen ermöglicht wird. Diese Rückfahrkarten ersetzen im wesentlichen die früheren Sommerkarten nach dem Harz, sind aber, um grössere Preisunterschiede zu vermeiden, auf kleinere, in sich zusammenhängende Bezirke beschränkt. Diese Karten werden theils im Edmonson'schen Format, theils aus Kontrolrücksichten in grösserem Kartenformat mit je einem Kontrolabschnitt für die Hinfahrt und für die Rückfahrt hergestellt. Die wichtigsten Beförderungsbedingungen werden den Karten aufgedruckt. Als solche kommen in Betracht: Die Hinfahrt sowohl wie die Rückfahrt darf nur nach bezw. von einer der aufgedruckten Bestimmungsstationen ausgeführt werden. Zu Zwischenfahrten von einer dieser Harzstationen nach einer anderen berechtigen daher die Fahrkarten nicht. Wer beispielsweise nach Thale fährt, kann auf dieselbe Fahrkarte nicht von Thale nach Ilsenburg fahren, sondern muss hierzu eine besondere Fahrkarte lösen; Fahrtunterbrechung ist auf der Hin- und Rückreise je einmal auf einer beliebigen Zwischenstation gestattet. Bei jeder Fahrtunterbrechung hat der Reisende die Bescheinigung des Stationsbeamten einzuholen. In Bezug auf die Gültigkeitsdauer, die Benutzung der fahrplanmässigen Personen- und Schnellzüge und die Gewährung von Freigepäck werden diese Wanderrückfahrkarten mit den gewöhnlichen Rückfahrkarten gleich behandelt. Auch ist ihre Verausgabung nicht auf den Sommer beschränkt, sondern erfolgt das ganze Jahr hindurch. Der Preisberechnung ist, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, die Entfernung nach der weitest gelegenen Station zu Grunde gelegt.

— **Ausrüstung der Geräthewagen.** Von der durch den Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Februar d. J. zur Ausarbeitung einer Dienstvorschrift für die Beförderung und Absendung der Hilfszüge und Hilfsgeräthewagen bei Unfällen bestellten Kommission (vergl. den Schlusssatz des in Nr. 20 S. 323/4 d. Ztg. abgedruckten Aufsatzes über die Verbesserung des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen) ist u. a. ein Verzeichniss der Gegenstände aufgestellt, mit denen die Geräthewagen zweckmässig auszurüsten sein möchten.

Der Herr Minister hat nunmehr angeordnet, dieses Verzeichniss im allgemeinen bei Ausrüstung neuer Geräthewagen zu Grunde zu legen. Auch kann es zum Anhalt bei der Prüfung dienen, wie die vorhandenen Geräthewagen zu vervollständigen sein werden. Von der ganz gleichmässigen Ausrüstung aller Geräthewagen soll jedoch abgesehen werden, da in ihnen viele Ausrüstungsstücke bereits vorhanden sind, die trotz ihrer Verschiedenheit dem Zweck durchaus entsprechen. Auch ist es dem Ermessen der königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, in welcher zweckmässigsten, den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Weise Schutzkleider für die Arbeiter vorzuhalten sind.

Da von einigen Seiten angeregt worden ist, die Geräthewagen mit Spritzenschläuchen von 40 m Länge, die an die Lokomotiven anzuschrauben sind, und mit sogen. „Extinkteuren“ auszustatten, so hat der Minister die Kommission auch beauftragt, zu prüfen, ob hierfür ein Bedürfniss anzuerkennen und ob anzunehmen ist, dass im Bedarfsfall die Einrichtungen nach längerer Lagerung auch wirklich noch brauchbar sind; die königliche Eisenbahndirektion in Münster ist angewiesen worden, über das Ergebniss der Prüfung zu berichten.

Die gleichfalls angeregte Mitnahme eines Krahnwagens mit dem Hilfszug zur Unfallstelle ist allgemein nicht als nothwendig erachtet worden; hierüber soll vielmehr nach den Verhältnissen in jedem Fall entschieden werden.

Die für Hilfszüge bestimmten Wagen erhalten die Bezeich-

nung: Hilfszug und dahinter den Namen der Station, für die er bestimmt ist, darunter die Aufschrift: Arztwagen bezw. Geräthewagen. Die Arztwagen tragen ausserdem über dem Stationsnamen ein rothes Kreuz. Die nicht für Hilfszüge bestimmten Wagen werden lediglich mit: Hilfsgeräthewagen und der Aufenthaltsstation bezeichnet.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Neuss.** Durch die behördlichen Untersuchungen über die Entstehung dieses Unfalls ist, wie die „Nordd. Allg. Ztg." erfährt, bisher folgendes festgestellt worden:

Auf dem genannten Bahnhofe stand in dem Gütergleis V, das 300 m westlich vom Stationsgebäude in das Hauptgleis Aachen-Neuss einmündet, der zur Fahrt nach Düsseldorf bestimmte Güterzug 6883, der gewöhnlich Abends 10.40 von Neuss abfährt, aber am zweiten Pfingsttage wegen eines eingelegten Sonderpersonenzuges auf dem Bahnhofe warten musste. Den Befehl zur Abfahrt, den auf den deutschen Bahnen der Zugführer für jede einzelne Zugfahrt besonders erhalten muss, gibt für den Güterzug 6883 seit Jahren der dicht neben dem Ausfahrsignale befindliche Weichenstellerposten XII, der den Auftrag hierzu von dem diensthuenden Stationsbeamten, dem die Leitung des gesammten Zugdienstes obliegt, erhält. Dieser bedient sich hierbei der Vermittelung des Weichenstellers in einem Centralstellwerke, der den Auftrag erst weiter geben darf, nachdem er das Ausfahrsignal für den Güterzug auf Fahrt gestellt hat. Im Stellwerke stehen die Signalhebel in solcher Abhängigkeit von einander, dass Signale für Zugfahrten, die sich gegenseitig gefährden, nicht gleichzeitig auf Fahrt gestellt werden können, auch steht ausser Zweifel, dass vor dem Unfalle das Signal für den auf dem Hauptgleise von Westen herannahenden Personenzug gezogen war, dagegen das etwa 18 m daneben aufgestellte Ausfahrsignal für den Güterzug 6883 auf Halt lag. Von dem Weichensteller im Posten XII wird zugegeben, dass ihm keinerlei Mittheilung, geschweige denn ein bestimmter Auftrag wegen der Ausfahrt des Güterzuges zugegangen war.

Soweit bisher hat ermittelt werden können, ist der Zugführer des Güterzuges 6883 gegen 10.40 in die Bude des Postens XII gegangen, hat sich erkundigt, ob eine Druckmaschine, die seinen Zug drücken sollte, hinter den Zug gesetzt sei, und, nachdem er eine bejahende Antwort erhalten hatte, zu dem Weichensteller geäussert, dass er wohl abfahren dürfe. Der Weichensteller will geantwortet haben: „Wenn die Signale auf Fahrt stehen, können Sie abfahren." Darauf hat der Zugführer die Bude verlassen und sofort mit der Mundpfeife das Abfahrsignal gegeben, was der Lokomotivführer auch gleich befolgte. Als der Zug in die nach dem Hauptgleise führende Weiche gelangte, fuhr auf diesem Gleise in der nämlichen Richtung von Westen her der richtig signalisirte Sonderzug vorbei; seine Lokomotive und Packwagen wurden gestreift, die folgenden 8 Personenwagen aber von der Lokomotive des langsam nachdrückenden schweren Güterzuges aus dem Gleise geworfen und auf die Seite gelegt.

Welche neue Einzelheiten bei der weiteren Untersuchung auch noch hervortreten mögen, so viel ist hiernach sicher, dass der Weichensteller sich um die Stellung des Ausfahrsignales nicht gekümmert und die Abfahrt des Güterzuges angeordnet oder wenigstens zugelassen hat, obwohl er keinen Auftrag dazu erhalten hatte, dass ferner der Zugführer das Abfahrsignal dem Lokomotivführer ertheilt hat, ohne sich von der Fahrstellung des für seinen Zug geltenden Ausfahrsignales zu überzeugen, was bei dem klaren Wetter, das vor dem Unfall herrschte, ohne Schwierigkeit möglich war, und dass auch der Lokomotivführer des Güterzuges sich nicht nach dem für ihn geltenden Signal umgesehen und ebenso wenig darauf geachtet hat, dass die von ihm zu befahrende Weiche für ihn falsch lag, während dicht hinter ihm auf seiner rechten Seite das Signal für den Personenzug auf Fahrt stand.

— **Butterbeförderung in Kühlwagen von Ostpreussen nach Berlin.** Wie in früheren Jahren, werden auch im laufenden Sommer die von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung angestellten Versuche, die als Stückgut aufgegebene Butter während der Beförderung auf der Eisenbahn durch Kühlung mit Eis frisch zu erhalten, fortgesetzt werden. Die zu diesem Zwecke eingerichteten Wagen haben an den Decken eiserne Behälter, die etwa 700 kg Eis fassen. Die doppelten Decken und Wände dieser Wagen sind mit Isolirschichten versehen, um das Eindringen der warmen Luft von aussen zu verhindern. Im Innern der Wagen sind von aussen sichtbare Wärmemesser angebracht, um die Innenwärme mit der Aussenwärme vergleichen zu können; auch sind, um den Eintritt der warmen Luft während des Oeffnens der Wagen möglichst zu hindern, vor den Thüröffnungen Vorhänge angeordnet. Für den Verkehr vom Osten nach Berlin laufen solche Wagen dreimal wöchentlich von Königsberg i/Pr., zweimal wöchentlich von Lyck und einmal wöchentlich von Insterburg. Unterwegs werden auf allen Stationen Zuladungen aufgenommen, auch kann Butter von Stationen der Anschlussstrecken zur Beförderung in diesen Wagen von der nächsten Anschlussstation ab aufgegeben werden. Ueber die Beförderungstage, Strecken und Züge gibt das Verkehrsbüro der Berliner Kaufmannschaft (Neue Friedrichstrasse 51, I zu Berlin) nähere Auskunft.

— **Die Anrechnung von Wagenstandgeld für Sonn- und Festtage** hat der Handelskammer zu Metz Veranlassung zu einer an die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg gerichteten Eingabe gegeben, in welcher diese Anrechnung angesichts der Bestimmungen der Gewerbeordnung, welche das Be- und Entladen von Eisenbahnfahrzeugen an Sonn- und Feiertagen verbieten, als eine Unbilligkeit bezeichnet und um entsprechende Abhilfe gebeten wird. Die Generaldirektion hat — wie wir der Zeitschrift „Handel- und Gewerbe" entnehmen — hierauf erwidert, dass sie nicht in der Lage sei, dem gestellten Antrage zu entsprechen. Denn abgesehen davon, dass die Bestimmungen über die Erhebung von Wagenstandgeld im deutschen Eisenbahngütertarif (Theil I, Abth. B, Nebengebührentarif) enthalten und daher eine allen deutschen Eisenbahnverwaltungen gemeinsame Einrichtung sei, die nicht einseitig aufgehoben werden könne, vermöge die Generaldirektion auch nicht anzuerkennen, dass eine Unbilligkeit vorliege, vielmehr sei sie der Meinung, dass die geltenden Bestimmungen für die Beschleunigung des Wagenumschlages sehr förderlich seien und ihr Fortbestehen mithin auch dem eigenen Interesse des Publikums diene. Eine Unbilligkeit könne schon um deswillen nicht vorliegen, weil der Lauf der Be- und Entladefristen nach § 56 Abs. 8, § 69 Abs. 4 der Eisenbahn-Verkehrsordnung an Sonn- und Feiertagen ruhe und die Berechnung des Wagenstandgeldes erst mit Ablauf dieser Fristen, also zu einer Zeit beginne, in welcher bereits eine Versäumniss eingetreten und mithin kein Grund mehr vorhanden sei, eine Unterscheidung zwischen Werktagen und Sonn- und Feiertagen zu machen.

— **Ein schwerer Eisenbahnunfall** ereignete sich am 15. d. Mts. auf der Strecke zwischen den Stationen Treptow und Rixdorf der Berliner Ringbahn. Es wurden drei Arbeiter von einem Eisenbahnzuge überfahren und getödtet, während ein vierter schwere Verletzungen erlitt. Die vier Arbeiter waren mit Revisionsarbeiten auf der Strecke beschäftigt und hatten auf der Wiesenbrücke einige Bohlen aufgenommen. Der eine war dazu bestellt, beim Herannahen von Zügen das Warnungssignal zu geben. Nach Aussage des Verwundeten unterliess er dies aber gerade, als sich drei Züge an jener Stelle begegneten, nämlich zwei Personen- und ein Güterzug; der Lokomotivführer einer der herannahenden Züge glaubt allerdings, das Warnungssignal gehört zu haben. Genau ist der Vorgang nicht aufgeklärt. Die vier Arbeiter wurden von dem Personenzuge Treptow-Rixdorf erfasst. Während zwei Arbeiter auf der Stelle getödtet wurden, starb der dritte auf dem Wege zum Krankenhause. Der vierte, der einen schweren Bruch des rechten Unterarms davongetragen hat, wurde nach seiner Wohnung geschafft.

— **Breslau-Warschauer Eisenbahn.** In der zu Breslau am 15. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung theilte, wie wir der „B. B.-Ztg." entnehmen, der Vorsitzende mit, dass die Dividende, welche ursprünglich auf 3,5 % festgesetzt war, auf 3,25 % herabgesetzt werden müsse, da der Minister den Betrag von 12 864 ℳ nicht, wie anfänglich vorgesehen war, dem Erneuerungsfonds entnehmen lasse. Bankier Kuttner-Posen stellte den Antrag, die Entlastung zu verweigern und den Beschluss zu fassen, entgegen der ministeriellen Verfügung eine Dividende von 3,5 % zu vertheilen. Demgegenüber betonte der Vorsitzende, dass der Aufsichtsrath seine Schritte sich wohl überlegt und besonders deshalb sich ohne weiteres gefügt habe, weil ein Prozess zu der jetzigen Zeit für die Gesellschaft von unberechenbarem Schaden sein würde. Die Bilanz wurde hierauf mit allen gegen 92 Stimmen angenommen. Bankier Kuttner erhob Widerspruch gegen diesen Beschluss und bat, dies zu Protokoll zu nehmen. Die Entlastung für den Aufsichtsrath und die Direktion erfolgte einstimmig. Eine längere Erörterung entwickelte sich nach dem Berichte des Vorsitzenden über die Vorschläge einer russischen Finanzvereinigung wegen Weiterbau der Bahn auf russischem Gebiet. Die Verwaltung hatte auf das Angebot einen vorläufigen Vertrag aufgestellt. Danach soll der Weiterbau der Breslau-Warschauer Bahn auf russischem Gebiet auf Rechnung und Gefahr der Vereinigung geschehen. Die Breslau-Warschauer Bahn soll ein Drittel der Mehreinnahmen, berechnet nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre, abgeben und erhält dagegen das Recht, ein Drittel der auszugebenden Aktien zu beanspruchen. Die Zahlungsverpflichtung tritt erst dann ein, wenn die neue Bahn in Betrieb ist. Geldausgaben für den Bau der Bahn erwachsen der Breslau-Warschauer Bahn nicht. Der Aufsichtsrath gab seine Zustimmung zu diesem Vertrage jedoch nur unter der Bedingung, dass die Breslau-Warschauer Bahn nur bis zum 1. April 1903 an das Abkommen gebunden sei.

Genauere Mittheilungen über die Aussichten des Projektes und über die Namen der Unternehmer dürfe er, so betonte der Vorsitze in seinem Berichte, nicht geben, da bei den Verhandlungen von der russischen Vereinigung ausdrücklich die Bedingung gestellt worden sei, die Namen nicht in die Oeffentlichkeit zu bringen, da sonst das ganze Projekt gefährdet sei. Trotz dieser unvollständigen Angaben bitte er aber, dem Aufsichtsrathe volles Vertrauen zu schenken und dem Vertrage zuzustimmen, damit der Plan dem Minister vorgelegt werden könne. In der Erörterung wurde darauf aufmerksam gemacht, dass aus strategischen Gründen der Bau der Zweigstrecke Sieradz-Wieruszow (Wilhelmsbrück) seitens der russischen Regierung niemals vollspurig genehmigt würde. Auch dürfe nicht vergessen werden, dass im Falle einer Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Bahn kaum darauf zu rechnen sei, dass der preussische Staat sich mit Kapital an einem ausländischen Unternehmen betheiligen würde. Schliesslich einigte man sich dahin, die Beschlussfassung über die Annahme des Vertrages auszusetzen, und zwar mit der Maassgabe, dass man, wenn die Verhandlungen mit dem Minister wegen Verstaatlichung der Bahn vollständig ergebnisslos verlaufen sollten, auf die Verhandlungen mit der russischen Vereinigung wieder eingehen solle, um das Ergebniss dem Minister dann zur Genehmigung vorlegen zu können. Dieser Antrag wurde mit grosser Mehrheit angenommen. Die beiden weiter vorliegenden Anträge bezüglich einer Verstaatlichung der Bahn wurden nach längerer Debatte in einen Antrag zusammengefasst. Danach soll eine Kommission gewählt werden, welche mit dem Minister wegen des Ankaufs der Bahn durch den Staat in Unterhandlung treten und einen Uebernahmepreis vereinbaren soll. Die Kommission soll sich zusammensetzen aus drei Mitgliedern des Aufsichtsrathes und drei Aktionären. Die aus dem Aufsichtsrath abzuordnenden Mitglieder bestimmt der Aufsichtsrath, aus dem Kreise der Aktionäre werden gewählt die Herren: Direktor Heinrich Hänisch, Geheimer Regierungsrath v. Scheele und Graf Dönhoff.

— **Ostpreussische Südbahn.** In der am 12. d. Mts. in Königsberg i. Pr. stattgehabten Generalversammlung der ostpreussischen Südbahn wurde zu Punkt 1 der Tagesordnung, betr. die Bilanz für 1901 nebst der Gewinn- und Verlustrechnung sowie den Bericht über den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft, von einigen Aktionären die Wahl von Revisoren zur Prüfung der Bilanz der Gesellschaft für 1901 sowie Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung, in welcher über Abänderung einer grösseren Reihe von Statutenparagraphen Beschluss gefasst werden solle, beantragt, dieser Antrag aber nach eingehender Verhandlung gegen die Stimmen der Antragsteller (150) abgelehnt. Bei Punkt 2 der Tagesordnung wurde der Bericht der Revisoren über die Prüfung der Bilanz für 1901 sowie die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt und Entlastung der Direktion und des Aufsichtsraths ausgesprochen. Endlich wurde die Verwaltung zur wahlweisen Aenderung des Zinsfusses auf 4 oder 3,5 % der in der vorjährigen Generversammlung beschlossenen neuen Anleihe zur Begleichung von Bauausgaben ermächtigt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 12 Arbeitstagen 193 417 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 118 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 210 951 und auf den Arbeitstag 16 227 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 109 und im ganzen 17 534 Doppelwagen oder 8,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 28 636 Doppelwagen gegen 30 203, in Oberschlesien 63 628 Doppelwagen gegen 74 390 und in den drei Bezirken zusammen 285 681 Doppelwagen gegen 315 544 und war demnach im Saarbezirk 1 567 Doppelwagen oder 5,2 %, in Oberschlesien 10 762 Doppelwagen oder 14,5 % und in den drei Bezirken zusammen 29 863 Doppelwagen oder 9,5 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Die Ausfälle gegen das Vorjahr sind zum grössten Theil auf die kürzere Arbeitszeit von 1 Tag in diesem Jahre zurückzuführen. — Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 8. bis 15. d. Mts. 16 453 Doppelladungen zu 10 t und nach Dortmund Hafen 37 und für andere Güter 6 Doppelladungen zu 10 t.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. sind bei einer Bahnlänge von 5 808 (5 785) km befördert worden 2 402 289 (2 530 573) Personen und 1 551 897 (1 435 331) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 3 418 841 (3 684 583) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 460 845 (7 906 590) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 235 213 (226 091) ℳ und aus dem Thiertransport 283 101 (221 780) ℳ, zusammen 12 398 000 ℳ gegen 12 039 044 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 30. April d. J. beziffert sich auf 43 939 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 637 242 ℳ.

— **Verkehr auf den bayerischen Lokalbahnen.** Die Zusatzbestimmung 8 zu §§ 12 und 13 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, nach welcher auf den bayerischen Lokalbahnen bis zu 10 km Länge bis jetzt nur einfache Fahrkarten, Militärfahrkarten und Schülerkarten zur Ausgabe zu gelangen hatten, wird mit dem 1. Juni d. J. aufgehoben, dagegen dürfen von diesem Tage an auf allen Lokalbahnen Rückfahrkarten, Fahrscheinbücher, Schülerkarten, Monatskarten und Monatsnebenkarten ausgegeben werden, und ebenso auch für den Verkehr zwischen Hauptbahnstationen und Lokalbahnstationen. Ferner wird mit dem 1. Juli d. J. auch die besondere Tarifvorschrift, wonach auf den Lokalbahnen bis zu 10 km Länge für Reisegepäck eine Gebühr von 20 ₰ für das Stück ohne Rücksicht auf das Gewicht bisher zu erheben war, aufgehoben und kommen hierfür von dieser Frist an auch auf diesen Lokalbahnen die Gepäckfrachtsätze des allgemeinen Tarifs zur Anwendung.

— **Urlaub der Anwärter für den höheren Eisenbahndienst in Bayern.** Die Generaldirektion gibt in einem Erlasse an die Eisenbahnbetriebsdirektionen und die übrigen ihr unmittelbar unterstehenden äusseren Behörden bekannt, dass, nachdem jenen Anwärtern genannten Dienstes, welche bereits das Staatsexamen für den Justiz- und Verwaltungsdienst bezw. den Staatsbaudienst oder die höhere maschinentechnische Dienstprüfung mit Erfolg abgelegt haben, schon mit Verfügung vom Juni 1901 ein jährlicher Erholungsurlaub bis zu 14 Tagen zugestanden worden sei, nunmehr auch den im Vorbereitungsdienst zum Staatsexamen stehenden bau- und maschinentechnischen Praktikanten ein solcher von 10 Tagen bewilligt werden könne.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im April d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 904,15 (1 843,28) km befördert 2 983 046 (3 049 764) Personen und 678 926 (661 259) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 621 000 (1 710 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 584 000 (2 503 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 230 000 (230 000) ℳ, im ganzen 4 435 000 (4 443 000) ℳ, weniger gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 8 000 ℳ.

— **Ueber die Personentarifreform** äusserte sich die Budgetkommission der ersten badischen Kammer in ihrem Bericht über das Eisenbahnbudget dahin, dass diese Frage zur Zeit zurückgestellt werden müsse, insofern es sich dabei nicht nur um Vereinheitlichung, sondern auch um Verbilligung der Tarife handle, weil die letztere Maassregel unter dem Druck der derzeitigen wirthschaftlichen Verhältnisse zweifellos zu einem bedeutenden Einnahmeausfall führen müsste. In der Frage der Durchführung einer Tarifreform bleibt die Kommission bei der Ansicht stehen, dass ein einseitiges Vorgehen der badischen Eisenbahnverwaltung nicht zu empfehlen sei, dass vielmehr in erster Reihe eine einheitliche Reform für das ganze Reich angestrebt werden müsse und, falls dies aussichtslos bliebe, die bis jetzt leider ebenfalls fast ergebnisslos verlaufenen Versuche einer Verständigung unter den süddeutschen Eisenbahnen fortgesetzt werden sollten. Darüber, dass nach Ueberwindung der derzeitigen Krisis in Handel und Industrie die Frage der Tarifreform im Sinne einer Vereinfachung und Vereinheitlichung, wenn thunlich, auch einer Verbilligung der Tarife wieder in Angriff genommen werden sollte, herrschte in der Kommission keine Meinungsverschiedenheit.

Oesterreich.

— **Zur Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 21. d. Mts. wurde an den Eisenbahnminister eine Anfrage, betreffend die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gerichtet. Diese lautet: „Eine der vitalsten Fragen der Volkswirthschaftspolitik ist zweifellos, die grossen Verkehrsadern in ein einheitliches Staatsbahnnetz zusammenzufassen. Insbesondere ist es von grösster Bedeutung, die Haupt- und Residenzstadt Wien mit den Ostländern durch ein einheitliches Staatsbahnnetz zu verbinden. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend wird die Anfrage gestellt: Ist die Regierung geneigt, mit Beschleunigung dafür Sorge tragen zu wollen, dass im Sinne des Gesetzes vom 6. September 1885 von dem für die Staatsverwal-

tung vorbehaltenen Rechte, die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon am 1. Januar 1904 einzulösen, rechtzeitig Gebrauch gemacht werde?"

— Zur Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn. In der am 23. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nahm ein Aktionär Anlass, die Verwaltung über den Stand der Verstaatlichungsverhandlungen zu befragen. Der betreffende Aktionär hob hervor, dass die Absicht der Regierung, die Privatbahnen zu verstaatlichen, schon mit Rücksicht auf die Tarife lebhaft zu begrüssen sei. Die Verstaatlichung werde unter gewissen Voraussetzungen auch bei den Aktionären keinen Schwierigkeiten begegnen. Die Aktionäre interessire in erster Linie die Frage: wie hoch werden die Aktien von der Regierung eingelöst werden? Nicht jeder Aktionär habe die Aktien zu niedrigen Kursen erworben. Gerade das Anlage suchende Publikum schaffe die Werthe oft erst dann an, wenn seine Phantasie durch unsichtbare Mächte angefacht worden ist und die Kurse hinaufgetrieben werden, wie es im Jahre 1895 der Fall war. Damals seien die Aktien infolge der Verstaatlichungsgerüchte fast auf 900 Kr. gestiegen. Es wäre gewiss einfältig, zu glauben, dass für die Regierung bei der Verstaatlichung ein solcher Kurs maassgebend sein werde, aber sie werde und könne nicht den Standpunkt einer Privatperson einnehmen, die Aktien möglichst billig zu bekommen, da hierdurch der Wohlstand kräftiger Steuerträger geschmälert würde. Die Staatsbahn befinde sich bei den gegenwärtigen Verhandlungen in einer ziemlich angenehmen Lage. Trotz der andauernd ungünstigen wirthschaftlichen Lage weise sie Mehreinnahmen auf. Wenn auch nicht anzunehmen sei, dass die Staatsbahngesellschaft demnächst schon glänzenden Zeiten entgegengehe, so sei doch zu hoffen, dass die schlechtesten Zeiten vorüber seien, und müsse wohl auf die günstigen Aussichten für die Zukunft bei Bemessung der Verstaatlichungsrente Rücksicht genommen werden. Schliesslich drückte der Aktionär der Verwaltung das Vertrauen aus und sagte: Wir würden es begrüssen, wenn eine beiden Theilen entsprechende gerechte Vereinbarung zustande käme, würden es aber auch nicht als ein Unglück betrachten, wenn dies nicht der Fall wäre.

Der Präsident des Verwaltungsrathes betonte, dass in der Anfrage die Lage im grossen und ganzen richtig gekennzeichnet worden sei. Zugleich machte er die Mittheilung, dass bisher mit der Verwaltung in keiner Weise in irgend welche Fühlung bezüglich einer Verstaatlichungsverhandlung getreten worden sei, und wisse die Verwaltung nicht mehr, als was jedermann durch das Lesen der Parlamentsberichte erfahren habe, dass von Seite des Eisenbahnministers die Inangriffnahme oder Einleitung von Verhandlungen mit der Staatsbahngesellschaft in Aussicht genommen sei.

Wie die „Neue Freie Presse" meldet, wird die Staatseisenbahngesellschaft bereits demnächst eine Einladung der Regierung zu Verhandlungen über die Verstaatlichung erhalten, und soll diese Einladung das Angebot der Regierung noch nicht enthalten, letzteres der Gesellschaft vielmehr erst bei der mündlichen Besprechung mitgetheilt werden.

Auch in der am 21. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der österreichischen Nordwestbahn wurde die Verwaltung von einem Aktionär befragt, ob von der Regierung Verhandlungen mit der Nordwestbahn bezüglich der Verstaatlichung eingeleitet worden seien, und im bejahenden Falle, wie weit diese gediehen seien. Der Vorsitzende gab hierauf die Erklärung ab, dass mit der Nordwestbahn bis zur Stunde in gar keiner Weise Verhandlungen gepflogen worden seien, und er nur auf die allgemein bekannte Thatsache aufmerksam mache, dass erst vor wenigen Tagen der Minister als der allerzuständigste Faktor in dieser Frage in öffentlicher Parlamentssitzung die Erklärung abgegeben habe, dass die Verstaatlichung der Nordwestbahn nicht als eine aktuelle Frage angesehen werde. Es sei bisher weder mittelbar noch unmittelbar, weder öffentlich noch vertraulich über die Verstaatlichung verhandelt worden.

— Errichtung eines Verkehrsministeriums. In der am 15. d. Mts. stattgehabten Vollsitzung der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer stellte ein Mitglied einen entsprechenden Antrag und begründete ihn wie folgt: „Der Gedanke der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich schreitet immer mehr vorwärts; schon heute sind zwei Drittel der österreichischen Eisenbahnen in Staatsbetrieb und die Verstaatlichung der restlichen bedeutenden Linien ist für absehbare Zeit in Aussicht genommen, und ausserdem hat der Staat den Bau eines Wasserstrassennetzes in Angriff genommen, so dass innerhalb eines Jahrzehnts das gesammte Verkehrsgebiet Oesterreichs in Staatshänden sein dürfte. Für diese grossen Aufgaben genügen die bestehenden Einrichtungen in unserem Ministerium nicht. Bisher ist die Erledigung sowohl finanzieller als auch volkswirthschaftlicher und tarifarischer Fragen dem Eisenbahnministerium allein zugewiesen worden. Hierbei ergebe sich jedoch ein derart einschneidender Widerstreit zwischen den finanziellen und den volkswirthschaftlichen Interessen, dass, so sehr man den guten Willen und die beste Absicht des Eisenbahnministeriums anerkennen muss, im Kampfe zwischen diesen beiden Interessen die wichtigeren volkswirthschaftlichen Interessen vor den finanziellen oft zurücktreten müssen. Es erweckt ausserdem bei Handel und Gewerbe peinliche Empfindung, dass bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Eisenbahnen und dem Puklikum das Eisenbahnministerium als letzte Instanz Richter und Partei in einer Person vertrete. Diese Uebelstände werden mit der fortschreitenden Verstaatlichung und mit der Fertigstellung der Wasserstrassen immer stärker auftreten und lassen die Anregung gerechtfertigt erscheinen, dass neben dem Eisenbahnministerium auch ein Verkehrsministerium errichtet werde, wobei dem einen ausschliesslich die Wahrung der finanziellen Interessen der im Staatsbetriebe befindlichen Verkehrsanstalten, dem anderen Ministerium die Vertretung der volkswirthschaftlichen Interessen sowie die Einflussnahme auf die Tarifpolitik zugewiesen werde."

— Der Tarifstreit zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland. Nach Mittheilungen eines Wiener Blattes hat die preuss. Staatsbahnverwaltung in Verfolg der in der Angelegenheit wiederholt stattgehabten Besprechungen sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen, ferner den übrigen deutschen und holländisch-belgischen Verwaltungen eine Erklärung des Inhalts übermittelt, dass die preussischen Bahnen den von österreichischer oder ungarischer Seite gestellten Anträgen auf Erstellung direkter Tarife dann keine Folge geben wollen, wenn „wirthschaftliche" Gründe dagegen sprechen. Die Erklärung der preussischen Bahnen geht davon aus, dass, „wenn es auch dem Geiste des deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrages und den Vereinbarungen der Bahnen untereinander entspreche, die direkten Verkehrsbeziehungen zu fördern, doch nicht darauf verzichtet werden könne, die bezüglichen Anträge zu prüfen, und es müsse auch das Urtheil, ob das Bedürfniss auf Herstellung solcher Verkehrsbeziehungen vorhanden sei, dem freien Ermessen eines jeden Vertragstheiles überlassen bleiben". Die preussischen Staatsbahnen bestreiten weiter, dass aus dem Wortlaute des Handelsvertrages oder den Satzungen der Tarifverbände eine Verpflichtung zur Herstellung direkter Tarife abgeleitet werden könne; sie erklären demzufolge, dass sie sich „grundsätzlich und unbedingt" von Fall zu Fall die Entscheidung vorbehalten müssen, ob direkte Tarife zu erstellen sind, und zwar auch dann, wenn festgestellt würde, dass in den betreffenden Verkehrsverbindungen Transporte häufig mittelst Umkartirung an der Grenze abgefertigt wurden oder solche Transporte bestimmt in Aussicht stehen. Die letztere Auffassung der preussischen Staatsbahnen widerspricht, wie das genannte Wiener Blatt ausführt, nach Ansicht der österreichisch-ungarischen Verwaltungen dem Geiste des Handelsvertrages. Wodurch soll denn das Bedürfniss der Errichtung direkter Tarife anders nachgewiesen werden, als dadurch, dass Transporte „häufig" abgefertigt wurden? Mit einer solchen Thatsache seien ja die natürlichen Voraussetzungen der bezüglichen Bestimmungen des Handelsvertrages erfüllt, und wenn hierauf nicht Rücksicht genommen werde, so verstosse man eben gegen den Geist und Wortlaut des Handelsvertrages und der zwischen den Bahnen vereinbarten Satzungen. Es sei auch ganz begreiflich, dass die Erklärung der preussischen Staatsbahnen, welcher sich die übrigen deutschen Eisenbahnen nicht angeschlossen haben, sowohl bei den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen, als auch bei den Privatbahnen einen peinlichen Eindruck gemacht habe.

Gegenüber den Ausführungen des Wiener Blattes äussert sich die „Nationalzeitung" wie folgt: „Selbst wenn neuerdings eine derartige Erklärung ergangen wäre, was nach unseren Erkundigungen, so weit es die Centralbehörde anlangt, nicht der Fall ist, so müsste die Schlussfolgerung, dass eine solche Erklärung dem Geiste des österreichisch-ungarischen Handelsververtrages widersprechen würde, als unzutreffend zurückgewiesen werden. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen der preussischen und den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen seien nicht verschärft, sondern im Gegentheil praktisch beseitigt. Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen haben auch die preussische Auffassung der in Betracht kommenden Bestimmungen des Handelsvertrages anerkannt, und es unterliegt keinem Zweifel, dass die preussischen und die österreichisch-ungarischen Verwaltungen berechtigt sind, ‚von Fall zu Fall' zu prüfen, ob sie in die Erstellung direkter Tarife einwilligen wollen oder nicht; besagt doch Art. 16 des Handelsvertrages ausdrücklich, dass direkte Tarife nur einzuführen sind, sobald und soweit dieselben von beiden Theilen als wünschenswerth bezeichnet werden. Wie es dem gegenüber dem Geiste des Handelsvertrages zuwiderlaufen soll, wenn im Einzelfalle der eine Theil die Erstellung eines direkten Tarifes nicht für wünschenswerth erachtet, ist nicht abzusehen."

— **Die finanzielle Lage der Südbahn.** Der erschienene Geschäftsbericht der Südbahn äussert sich über ihre finanzielle Lage folgendermaassen: „Der Bericht setzt Sie in die Lage, sich über die einzelnen Ursachen unserer dermaligen schwierigen Lage Rechenschaft zu geben und deren ernsten Charakter zu würdigen. Wie bereits ausgeführt, sind die Einnahmen, welche durch eine längere Reihe von Jahren stetig eine steigende Richtung aufgewiesen haben, infolge des allgemeinen wirthschaftlichen Niederganges im abgelaufenen Jahre gesunken. Andererseits haben sich die Ausgaben nicht nur nicht dementsprechend vermindert, sondern sind ganz erheblich gestiegen. Die Ihnen wohlbekannten Ursachen dieser grösseren Belastung liegen in den nothwendig gewordenen Investitionen, in den immer schwerer werdenden Opfern, die wir bezüglich der Vermehrung des Personals bringen müssen, in der für das Berichtsjahr wirkenden Steigerung der Material-, insbesondere der Kohlenpreise, endlich in den übermässigen Steuern und sonstigen Leistungen für öffentliche Zwecke. Das Zusammentreffen dieser beiden Erscheinungen hat den für das abgelaufene Betriebsjahr nachgewiesenen Gebahrungsabgang herbeigeführt. Diese Lage erschien uns um so ernster, als sie unseres Erachtens kaum vorübergehender Natur sein dürfte, denn es ist insbesondere zu besorgen, dass die uns auferlegten Mehrausgaben noch nicht ihre volle finanzielle Rückwirkung ausgeübt haben. Alle diese Erwägungen mussten uns dazu drängen, ausserordentliche Maassnahmen ins Auge zu fassen, um dieser Lage zu begegnen. Wir werden zwar alles daransetzen, die mit den uns obliegenden öffentlichen Pflichten vereinbarliche Betriebsökonomie walten zu lassen, aber hierdurch allein kann eine Abhilfe gegenüber den gegenwärtigen Schwierigkeiten nicht erhofft werden. Es erübrigte sonach nichts anderes, als die nothwendige Abhilfe durch eine Entlastung dort anzustreben, wo die Hauptbelastung unserer Unternehmung gelegen ist, das ist in den Tilgungsmodalitäten unserer Prioritätenschuld. Da nun jeder in dieser Richtung zu unternehmende Schritt den Bestand einer legalen gemeinsamen Vertretung der Obligationäre zur Voraussetzung hat, so sind wir nach vorher gepflogenem Einvernehmen mit der Regierung um die Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer der Prioritätsobligationen eingeschritten. Hierauf hat das Handelsgericht Wien einen gemeinsamen Kurator zu dem Zwecke bestellt, damit er unsere bezüglichen Vorschläge, soweit sie die Rechte der Prioritäre berühren, entgegennehme, hierüber Verhandlungen einleite und gegebenenfalls die hieraus sich ergebenden Vereinbarungen abschliesse. Wir geben uns der Hoffnung hin, dass es gelingen wird, auf diesem Wege durch eine geänderte Regelung der Tilgungsbestimmungen ein alle Theile befriedigendes Abkommen zustande zu bringen.“

— **Böhmische Nordbahn.** Nach dem Geschäftsberichte dieser Bahn erfuhr der Personenverkehr des Jahres 1901 gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 42 572 Reisenden, dagegen erlitt der Frachtenverkehr infolge des Rückganges des Braunkohlenverkehrs nach Deutschland einen Ausfall von 17 117 t. Die Roheinnahmen sind um 194 463 Kr. hinter dem Vorjahre zurückgeblieben. Die Ausgaben verzeichnen eine Steigerung von 135 871 Kr. Der grösste Theil des Mehraufwandes entfällt auf Personalkosten infolge weiterer Gehalts- und Lohnerhöhungen sowie Personalvermehrungen anlässlich der schon im Vorjahre erwähnten, auf staatliche Anregung fortgesetzten. Abänderungen der Ruhezeiten des Personals. Von sachlichen Mehrausgaben sind zu erwähnen die Mehrkosten für Schneebeseitigung und für die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel. Die Beitragsleistung an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt ist auf rund 145 000 Kr., somit neuerdings um mehr als 23 000 Kr. gestiegen. Die Steuerlast erforderte einen Aufwand von 1 023 101 Kr., somit 61 % des den Aktionären verbleibenden Reinerträgnisses. Die Kosten der Verzinsung und Tilgung der Prioritäten stellten sich auf 2 189 340 Kr. Das Reinerträgniss beträgt 1 672 760 Kr., das ist gegen das Vorjahr um 304 288 Kr. weniger. Die Investitionen erforderten im Jahre 1901: 1 086 964 Kr.

Hinsichtlich der Bauprojekte der Gesellschaft wird in dem Berichte mitgetheilt, dass die Verhandlungen mit der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen über die Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz abgeschlossen worden sind, deren Ergebniss, sobald die noch ausstehende Bestätigung der sächsischen Staatsregierung eingelangt sein wird, dem österreichischen Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt werden wird. Hieran werden sich die Konzessionsverhandlungen mit der Regierung sowohl hinsichtlich der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz, als auch der Lokalbahn Zwickau-Gabel anschliessen.

— **Oesterreichische Staatsbahnen.** Während bei fast allen Eisenbahnunternehmungen nicht nur Oesterreichs, sondern auch Ungarns und des Auslandes das laufende Jahr, in seinem bisherigen Verlaufe wenigstens, noch immer unter dem Zeichen des Rückganges der Einnahmen steht, weisen die österreichischen Staatsbahnen nicht unerhebliche Mehreinnahmen aus. Im April hat sich bei ihnen eine Mehreinnahme von rund 1 300 000 Kr. ergeben. Vom Jahresbeginn bis Ende April ergaben die Einnahmen der Staatsbahnen eine Steigerung von rund 4 100 000 Kr. Die Mehreinnahmen der Staatsbahnen rühren hauptsächlich von den Ergebnissen der nördlichen, östlichen und südlichen Direktionsbezirke her, während in jenen Direktionsbezirken, in denen der Kohlenverkehr eine hervorragende Rolle spielt, die Ergebnisse weniger günstig waren.

Ungarn.

— **Vermehrung der Zonen im Personenverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich im abgelaufenen Jahre auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen ziemlich ungünstig gestaltet. Die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehr betrugen bei einem Betriebsnetze von 8 034 km 48 500 000 Kr. und übertreffen die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Jahre 1896 — dem Millenniumsausstellungsjahre — um nur 500 000 Kr., wobei zu berücksichtigen ist, dass das Betriebsnetz seit dem genannten Jahre eine Vergrösserung um 200 km erfahren hat. Dem Jahre 1900 gegenüber ergab sich im Jahre 1901 eine Mehreinnahme um 1,4 %, während die Steigerung in der Anzahl der Reisenden 2 % betrug. Hierbei kommt noch in Betracht, dass infolge der Einführung von neuen und schnell verkehrenden Zügen die Anzahl der Personenzugkilometer um nahezu 15 % zugenommen hat und beinahe gleich ist jener der Lastzugkilometer, die Einnahmen aus dem Frachtverkehr jedoch die dreifache Höhe jener aus dem Personenverkehr ausmachen. Andererseits haben in den letzten Jahren die Betriebsausgaben, ähnlich wie bei den übrigen Bahnen, hauptsächlich infolge der grösseren Personalausgaben eine wesentliche Erhöhung erfahren; ferner wurden auf den ungarischen Staatsbahnen in letzterer Zeit sehr kostspielige Investitionen im Interesse der Steigerung der Betriebssicherheit und Schnelligkeit durch Beschaffung von neuen Wagen und Lokomotiven, Erbauung neuer Aufnahmegebäude, Legung von Gleisen, Errichtung von Signalstationen usw. gemacht, und sind demzufolge die Ausgaben für Kapitalzinsen und für die Erhaltung bedeutendere geworden. Die Reineinnahmen aus dem Personenverkehr sind unter diesen Verhältnissen derart gesunken, dass das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung darauf gerichtet sein muss, die Einnahmen aus dem Personenverkehr zu erhöhen. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat daher schon vor längerer Zeit dem Handelsminister einen Vorschlag unterbreitet, demzufolge unter möglichster Beschränkung der bisherigen Fahrbegünstigungen die gegenwärtig bestehenden 14 Zonen um zwei oder drei Zonen mit mässig erhöhten Fahrpreisen vermehrt werden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im März d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Jahres 1901 wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 939 300	−1 522 884
Südbahn (ungar. Netz)	1 228 490	— 7 358
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	139 938	+ 2 648
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	969 543	— 58 323
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	79 770	— 46 130
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	89 700	— 928
Hauptbahnen zusammen	17 446 741	−1 633 975
Lokalbahnen „	2 701 400	+ 1 590
insgesammt	20 148 141	−1 632 385

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9 376,9 km und jene der Lokalbahnen 8 334,9 (+ 144,5) km. Für die Zeit vom 1. Januar d. J. belaufen sich die Einnahmen sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen auf 57 741 838 (— 3 656 238) Kronen. Bei den Hauptbahnen ergibt sich eine Mindereinnahme von 3 718 984 Kr., während die Lokalbahnen eine Mehreinnahme von 62 746 Kr. aufweisen.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** Der Senat hat das Eisenbahnbudget einstimmig angenommen. In der Erörterung wurde u. a. das Abkommen mit der internationalen Schlafwagen- und Luxuszuggesellschaft wieder beanstandet. Den Vorschlag, die Regierung möge die Her-

stellung einer elektrischen Bahn Brüssel-Antwerpen — deren Plan eine Zeit lang lebhaft betrieben, dann aber zurückgestellt wurde — der Privatunternehmung unter Staatsaufsicht überlassen, nahm der Eisenbahnminister Liebaert insoweit an, als er erklärte, er habe Zutrauen in die Privatunternehmung. Andererseits bezeichnete der Minister den Wunsch, die I. Wagenklasse wiederherzustellen, wegen mangelnden Materials als nicht erfüllbar. Verschiedentlich wies man auf die Zustände bei der benachbarten französischen Nordbahn hin, welche besser seien als auf den belgischen Staatsbahnen. Minister Liebaert behauptete u. a., in keinem Lande reise man so billig wie in Belgien. Ferner erhoben sich im Senat Klagen, dass die Eisenbahnschuld nicht oder nicht genügend getilgt werde und dass die Gesammtstaatsschuld im Betrage von fast 3 Milliarden Franken verhältnissmässig zu hoch sei.

— **Brüsseler Bahnhofbauten.** Angesichts des demnächst vorzunehmenden Umbaues des Brüsseler Nordbahnhofs und der Ausarbeitung der Pläne neuer Bahnhöfe entsendet die Verwaltung der belgischen Staatsbahnen eine Abordnung von höheren Eisenbahnbeamten, die Herren Wallmus, de Graux und Tondelier nach Deutschland und Oesterreich zum Studium der Bahnhöfe von München, Frankfurt a/M., Wien, Budapest usw.

— **Mängel im französisch-englischen Verkehr.** Die französische Handelskammer in London hat die Aufmerksamkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Baudin, auf die häufigen Verspätungen gelenkt, welche die Personendampfer auf der Fahrt Dieppe-Newhaven erleiden. Wenn die Dinge so fort gingen, so droht die englische Gesellschaft sogar, ihren Tagesdienst zwischen den beiden Häfen einzustellen. Sie hätte oftmals ihre Klagen bei der gleichfalls interessirten französischen Westbahngesellschaft vorgebracht, aber diese schiene ohnmächtig, bei der französischen Regierung eine Besserung zu erwirken; deshalb habe man sich auch an die französische Handelskammer in London gewendet. Am schlimmsten zeigten sich die Uebelstände für Reisende über Paris hinaus, welche durch die Verzögerungen die Anschlusszüge versäumten. Im Hafen von Dieppe seien in jüngster Zeit wesentliche Verbesserungen geschaffen. Sie würden durch solche Unordnung nutzlos.

— **Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn.** Zwischen der Direktion der Gesellschaft und der Abordnung des schweizerischen Bundesraths sind die Bedingungen des freihändigen Rückkaufes nunmehr festgestellt. Vor allem kommt es darauf an, wie sich die schweizerischen Kantone, welche Beihilfen für den Simplondurchstich gezahlt haben, nämlich Bern, Freiburg, Neuenburg, Waadt und Wallis, zur Sache stellen. Das Abkommen hat nämlich zur Voraussetzung, dass alle bisher auf die Beihilfen geleisteten Einzahlungen — ungefähr 40 % — hinfällig und nicht zurückbezahlt werden, wogegen die Subventionskantone von den noch ausstehenden Zahlungen befreit werden. Ausserdem muss man sich übrigens noch mit der italienischen Regierung und mit verschiedenen italienischen Städten wegen der von diesen für den Simplondurchstich geleisteten Beihilfen verständigen, so dass die ganze Angelegenheit noch nicht so schnell beendet werden dürfte. Die schweizerischen „Subventionsaktien“ würden also bei der Liquidation ausfallen. Der Bund würde das ganze Netz der Jura-Simplonbahn am 1. Januar 1903 übernehmen und den Bau des Simplontunnels zu Ende führen. Der Rückkaufspreis ist auf 104 000 000 Fr., zahlbar in 3,5 prozentigen Bundesobligationen zum Nennwerth, festgesetzt, wobei der Bund alle Schulden zu übernehmen hätte. Die Dividende für 1902 würde mit 4,5 % für die Prioritätsaktien und 4 % für die Stammaktien sofort ausbezahlt. Der Berner „Bund“ kündigt an, dass von der Eidgenossenschaft mit diesen Bedingungen offenbar das letzte Wort gesprochen sei, und droht, dass anderenfalls der Rückkaufspreis auf dem Prozesswege festgestellt werden müsse und jedenfalls auch der Fertigbau des Tunnels Prozesse hervorrufen würde. Andererseits ist man in Aktionärkreisen unzufrieden und meint, der Bund messe der Jura-Simplonbahn gegenüber mit einem schlechteren Maasse, als bei den bereits angekauften drei anderen Bahngesellschaften; das sei um so weniger zu rechtfertigen, als die Jura-Simplonbahn dauernd Mehreinnahmen aufweise, während die Einnahmen der anderen Bahnen sich weniger günstig entwickelten. Bekanntlich sind im Namen einzelner Aktionäre von der Darmstädter Bank bereits im vorigen Jahre Prozesse gegen die Jura-Simplonbahngesellschaft angestrengt, weil der Restgewinn von etwa 3 500 000 Fr. nicht als Ueberdividende von etwa 1,5 % vertheilt, sondern in Reserve gestellt wurde. Die Aktionäre meinen, dass bei der Abfindung die mehrjährige Nichtvertheilung vorhandener Ueberschüsse keine genügende Berücksichtigung gefunden habe.

— **Arbeitsregelung auf den schweizerischen Nebenbahnen.** Durch jetzt erfolgten Beschluss des Bundesraths werden den Nebenbahnen hinsichtlich der Durchführung des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten u. a. folgende Erleichterungen gewährt: Wenn die Beschäftigung der Angestellten nicht eine ununterbrochene ist, darf die Arbeitszeit auf 13 Stunden ausgedehnt werden, wobei jedoch an drei aufeinander folgenden Tagen die Arbeitszeit nicht mehr als 36 Stunden betragen darf. Für das Fahrpersonal der Drahtseilbahnen kann die zusammenhängende Ruhepause auf 9 Stunden und demgemäss die Dauer der Dienstbereitschaft auf 15 Stunden für den Tag festgesetzt werden. Für die Schrankenwärterinnen ist unter gewissen Voraussetzungen eine Dienstbereitschaft von 16 Stunden zulässig. Die Ruhezeiten dürfen von 10 auf 9 Stunden herabgesetzt werden, vorausgesetzt, dass im Durchschnitt von drei Tagen die 10- bezw. 9stündige Ruhezeit gewahrt bleibe. Die dienstfreien Tage dürfen ausnahmsweise, wenn Ablöser von anderen Stationen beigezogen werden, auf 20 Stunden gekürzt werden; derartige Kürzungen sind jedoch durch entsprechende Verlängerung anderer oder Zuweisung weiterer dienstfreier Tage auszugleichen. Die vorschriftsmässigen 17 dienstfreien Sonntage dürfen im Interesse des Sonntagsverkehrs im Sommer etwas verlegt werden. Für das Fahrpersonal der städtischen Strassenbahnen darf die Zahl der sonntäglichen Ruhetage auf 12 herabgesetzt werden, ohne Schmälerung der gesetzlich vorgeschriebenen 52 dienstfreien Tage im Jahre.

— **Einsturz im Chexbrestunnel.** Nach Mittheilungen des Berner „Bund“ ist die Meldung unbegründet, dass die Jura-Simplonbahn einen zweiten Tunnel bei Chexbres bohren wolle. Die Ingeniöre seien vielmehr der Ueberzeugung, dass sie des Wassers, welches die Rutschungen veranlasst, Herr werden und den Tunnel vollkommen wieder in Stand setzen können. Nur werden die Arbeiten noch etwa einen Monat in Anspruch nehmen, so dass der Tunnel erst frühestens Mitte Juni wieder in Betrieb genommen werden kann. Bis dahin werden die vorläufig als Ersatz bestimmten Zugverbindungen Basel-Zürich-Genf über Solothurn-Biel-Neuenburg usw. in Kraft bleiben. Verschiedene schweizerische Blätter behaupten, dass das Gewölbe des im Jahre 1859 errichteten Chexbrestunnels ganz ungenügend gesichert sei; es habe an mancher Stelle statt einer Dicke von 40 bis 50 cm nur eine solche von 15 bis 20 cm. Die schweizerische „Nationalztg.“ bemerkt dazu: Diese Erscheinung bilde eine traurige, aber im gegenwärtigen Zeitpunkt durchaus nicht werthlose Illustration zu dem „vollkommen befriedigenden Zustand“ einzelner dem Rückkauf unterworfener Bahnen.

— **Personaletat der italienischen Bahnen.** Am 20. d. Mts. fand in Rom eine Konferenz zwischen der Regierung und den Generaldirektoren der drei italienischen Bahnen statt, um über die neuen Gehalts- und Beförderungslisten der Bahnangestellten endgültig schlüssig zu werden, und um auch ziffermässig festzustellen, wie hoch der Beitrag zu Lasten des Staates an den Mehrausgaben für das Personal sein wird. Der Staat hatte sich nämlich in den bekannten grundsätzlichen Verhandlungen, welche mit den Vertretern der Eisenbahnangestellten im Februar d. J. stattgefunden hatten, verpflichtet, den Theil der Erhöhung auf sich zu nehmen, welcher über die von den Gesellschaften bewilligten Aufbesserungen hinausgeht. Der Beitrag des Staates dürfte beiläufig 4 000 000 L. jährlich betragen. Die neuen Gehaltslisten sollen die Lage der Arbeiter und niederen Angestellten bessern, auch die der im äusseren Dienste beschäftigten mittleren Angestellten; sie dürften aber die Beförderungsaussichten aller höheren Beamten und der mittleren, im inneren Bürodienste beschäftigten Angestellten ganz beträchtlich verschlechtern, weshalb erklärlicherweise von diesen Kreisen nicht gerade mit Entzücken auf die Einführung des neuen Etats gesehen wird. Das Ergebniss der Konferenz, über welches wir nach telegraphischen Mittheilungen in Nr. 40 S. 657 d. Ztg. berichtet haben, soll dann dem Parlament noch im Verlaufe des Monates Juni zur Genehmigung vorgelegt werden.

— **Einrichtung des Blocksystems im neuen Giovitunnel.** Im 10 km langen Tunnel über den Giovi bei Ronco wurde das Blocksignalsystem eingerichtet. Es scheint dies noch nirgends in langen Tunneln geschehen zu sein, da der Rauch der Lokomotiven die Sichtbarkeit der Signale überall beeinträchtigen muss. Aber im Giovitunnel ist, dank der ausgezeichneten Lüftungsverhältnisse, welche durch die in Nr. 35 S. 303 Jahrg. 1897 d. Ztg. näher beschriebene Lüftungsvorrichtung des Ingeniörs Saccardo geschaffen wurden, dieser Uebelstand vollständig behoben und die Signale bleiben deutlich wahrnehmbar, wie dies durch längere Versuche bestätigt wurde, bei denen einmal in drei Stunden 12 Güterzüge mit doppelter Bespannung aufwärts durchgefahren wurden, ohne dass es dem Personal irgendwie schwer gefallen wäre, die Signale zu erkennen.

— **Petroleumfeuerung der Lokomotiven.** Die sizilianischen Bahnen beabsichtigen die Petroleumfeuerung der Lokomotiven

in weitem Maasse einzuführen und haben bereits dahin zielende Versuche in grösserem Umfange angeordnet.

— **Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes.** Mit der Einführung des Sommerfahrplanes auf den italienischen Bahnen, welcher mit 5. Juni in Kraft treten soll, wird der elektrische Betrieb (mittelst der sogen. dritten Schiene) der Linie Mailand-Varese bis Porto Ceresio am Luganer See ausgedehnt werden. Die 78 km lange Strecke Mailand - Porto Ceresio wird von den Motorwagen, denen nach Bedarf ein Anhängewagen beigegeben wird, in 77 Minuten durchfahren werden, was einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde entspricht. Es werden 12 Züge in jeder Richtung zwischen Mailand und Porto Ceresio verkehren.

— **Nord - Mailändische Bahnen.** Die Gesellschaft, welche die Nebenlinien Mailand - Como, Mailand - Erba, Mailand - Laveno (Lago Maggiore), Varese-Como und Novara-Seregno im Besitz und Betrieb hat, vertheilt für das abgelaufene Jahr 1901 eine Dividende von 22,50 Fr. für die Aktie zu 500 L. Nennwerth.

— **Einführung von Kilometerheften.** Die italienischen Bahnen befassen sich z. Zt. mit Studien über den Erfolg, die Art und Weise und über die Bedingungen, unter denen Kilometerhefte, welche besonders von den Handelskammern und der reisenden Geschäftswelt verlangt werden, eingeführt werden könnten.

— **Theilweise Verlegung der italienisch-österreichischen Zollstation von Ala nach Verona.** Da die Bahnanlagen in Ala sich schon seit langer Zeit als durchaus unzulänglich für den stets zunehmenden Verkehr über den Brenner erwiesen haben, sollen Verhandlungen im Zuge sein, die Abwickelung der Zollbehandlung des Personen- und Güterverkehres in der Richtung auf Italien, von Ala nach Verona zu verlegen, während für den Verkehr in entgegengesetzter Richtung die Zollbehandlung in Ala zu verbleiben hätte.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnpläne im französischen Kongogebiet.** Wie der „B. B.-Ztg." aus Paris berichtet wird, beschäftigen sich gegenwärtig die französischen Kolonialkreise sehr lebhaft mit der Frage der Erbauung einer französischen Kongo-Eisenbahn, der um so grössere Bedeutung beigelegt wird, als die vom Kongo eingelaufenen neuesten Nachrichten wohl geeignet sind, die Aufmerksamkeit des Mutterlandes auf diese Kolonie zu lenken. Bedauerlicherweise herrsche aber in Bezug auf die Erbauung der Eisenbahn keine Einigkeit, und es sei vorauszusehen, dass die Ausarbeitung eines endgültigen Projekts noch ziemlich viel Zeit in Anspruch nehmen werde. Als das dringendste bezeichnen die Kolonialkreise, dass die Regierung über die wirthschaftliche und politische Zukunft dieser afrikanischen Kolonie zu einem praktischen Entschlusse komme. Der Kongoforscher Fourneau empfiehlt den Bau einer Eisenbahnlinie von Libreville nach Wesso in Sangha. Diese Linie würde nach seiner Angabe allerdings eine Landschaft durchziehen, in der sich Schwierigkeit auf Schwierigkeit häufe; dem gegenüber falle aber der Umstand ins Gewicht, dass sie waldreich, dicht bevölkert und wohlhabend ist. Einen grossen Theil dieses Gebietes nehmen weitausgedehnte Ortschaften ein, die von einem gastfreundlichen und ruhigen Volk bewohnt sind. Einzelne dieser Ortschaften seien mehrere Kilometer lang, woraus man sich eine Vorstellung von der Dichtigkeit der Bevölkerung machen könne. Der Endpunkt dieser Bahn läge in Sangha, welches ein Hauptproduktionsgebiet ist; sie könnte übrigens auch noch nach Ober-Ubangi und Schari verlängert werden. Die Gegner dieses Projektes befürworten die Herstellung einer Linie von Libreville bis zur Mündung der Alima. Nach dem ersten Projekt hätte die Bahn eine Länge von 1 800 km und würde 270 000 000 Fr. kosten, nach dem letzteren eine Länge von 1 200 km mit einem Kostenaufwande von 188 000 000 Fr. Dagegen wendet Fourneau ein, dass das zweite Projekt wohl eine malerische Landschaft durchschneiden würde, diese wäre aber arm und verhältnissmässig dünn bevölkert, sie böte nur eine Durchzugslinie und würde die reichen Gebiete bei Seite lassen. Jedenfalls wird eine Lösung gefunden werden, um der Kolonie am Kongo in gleicher Weise, wie den anderen französischen Kolonien, die Mittel zu wirthschaftlicher und politischer Entwickelung darzubieten.

— **Obstschuppen der Chicago Milwaukee & St. Paulbahn.** Besondere Sorgfalt widmen (laut „Eng. News" 1902, Heft 12, S. 226) die amerikanischen Bahnen dem Obst- und Gemüseverkehr, indem sie auf vielen grossen Knotenbahnhöfen Schuppen errichtet haben, in denen den Anforderungen dieses Verkehres Rechnung getragen wird. Namentlich kommt es darauf an, die Waaren beim Umladen und Lagern gegen Hitze im Sommer und Frost im Winter zu schützen. In den beiden Obstschuppen der oben genannten Bahn, deren Abbildungen unsere Quelle mittheilt, wird eine Wärme von 10 bis 15° C. gehalten. Zu diesem Zwecke sind die Schuppen mit massiven Umfassungswänden und Holzcement- oder bekiesten Pappdächern versehen. Die Fensterflächen sind als seitliches Oberlicht in den Seitenwänden und dem Mittelschiffaufbau (der dreischiffigen Anlagen) angeordnet und auf das zulässig geringste Maass eingeschränkt. Die Thore müssen, wenn sie nicht gerade zum Durchfahren oder Durchladen gebraucht werden, bei Kälte gewissenhaft geschlossen gehalten werden. Eine Dampfheizanlage ist in einem Anbau an jedem Schuppen untergebracht.

Der grössere der beiden Schuppen befindet sich in Milwaukee. Er bedeckt eine Fläche von 76,8 m Länge und 35,3 m Breite (wozu noch der Heizungsanbau mit 9,8 × 7,6 m kommt). Die Stützen zwischen den Schiffen sind aus Holz, die Dachbinder aus Eisen, die Pfetten und die Dachfläche wieder aus Holz. Verschliessbare Jalousien im Mittelschiffaufbau dienen zur Kühlung durch Zugluft im Sommer. In den Schuppen sind vier Gleise hineingeführt, welche an der entgegengesetzten Giebelwand stumpf endigen. Zwei Fahrstrassen sind zwischen je zwei Gleise eingeschaltet, so dass bei drei Gleisen unmittelbar auf Landfuhrwerk übergeladen werden kann. Zwischen dem vierten Gleise und der benachbarten Fahrstrasse liegt ein 7,3 m breiter, hoher Bahnsteig, der zur Stapelung der Waare in allen Fällen dient, in denen ein unmittelbares Ueberladen (oder Umladen zwischen Eisenbahnwagen) nicht angängig oder nicht erwünscht ist.

Der kleinere Schuppen in Minneapolis ist 87,8 m lang und 18,3 m breit. Er hat einen ganz hölzernen Dachbau. Es sind drei Gleise in ihn eingeführt, aber keine Fahrstrasse. Dagegen liegen Fahrstrassen aussen an den Längswänden, und es sind Ladeluken vorhanden, um das Ueberladen auf die Landfuhrwerke zu ermöglichen. An der Innenseite der Längswände, zwischen diesen und den nächsten Gleisen ziehen sich hohe Ladesteige entlang, deren einer etwa 1,5 m, der andere 5,8 m breit ist, letzterer auch zur Stapelung dienend. Die drei Gleise im Schuppen liegen dicht nebeneinander. Vom mittleren Gleise kann also nur in andere Eisenbahnwagen umgeladen werden, wenn man nicht durch einen dazwischen stehenden Wagen hindurch nach einem der Ladesteige karren will.

Die Kosten einschliesslich der Heizanlage haben für den Schuppen in Milwaukee 105 000 ℳ, für den in Minneapolis 63 000 Mark betragen. Das macht, auf die eigentliche Schuppenfläche verrechnet, in beiden Fällen rund 39 ℳ/qm.

Allgemeines.

— **Eisenbahnquerschwelle aus Beton, Stahl und Holz**, amerikanisches Patent von G. H. Kimball, Oberingeniör der Pere-Marquettebahn in Détroit („Eng. News" 1902, Heft 14, S. 268). Die Schwelle besteht aus zwei durch ein Paar [-Eisen verbundenen Betonblöcken, welche etwa der Form einer Holzschwelle nachgebildet sind, 0,914 m lang, 0,178 m hoch, mit 0,229 m breiten Auflagerflächen oben und unten. Auf jedem Betonblock liegt eine die Schiene unmittelbar aufnehmende Platte aus hartem Holz (0,457 × 0,229 × 0,073 m). Die [-Eisen sind durch Stahldübel verbunden und einbetonirt. Die Dübel enthalten oben Muttergewinde für die Schrauben, welche die Holzplatte auf dem Betonblock befestigen. Die Schienennägel werden durch die Holzplatte hindurch bis in einbetonirte, vorgebohrte Holzdübel getrieben. Die Gesammtlänge einer Schwelle beträgt 2,41 m. Die Gewichte und Kosten für eine Schwelle sind geschätzt:

Eisen und Stahl	30,8 kg	3,11 ℳ
Beton	169,7 „	2,10 „
Holzplatten	4,5 „	0,50 „
Patentgebühr		0,42 „
	205,0 kg	6,13 ℳ

Einige Versuchsschwellen sind verlangt. Schwellen für eine 2,4 km lange Versuchsstrecke sind bestellt.

Die Bewährung wird abzuwarten sein. Denn wenn auch das grosse Gewicht der Schwellen die Erzielung einer festen Lage zu erleichtern scheint, so erregt doch die Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit einer nachträglichen Spurregelung Bedenken. Auch fragt sich, ob die Holztheile, wenn auch imprägnirt und mit Asphalt vergossen, nicht doch frühzeitig abgängig oder wenigstens locker werden, was dann lästige und kostspielige Ausbesserungen zur Folge haben müsste.

Im Anschluss hieran wollen wir einen Versuch mit Querschwellen aus Stahl erwähnen, der auf der Lake Shore & Michigan Southern Bahn bei Sandusky durch Herrn

Roadmaster C. Buhrer ausgeführt ist („Eng. News“ 1902 Heft 12 S. 240). Freilich dürfte es auch hier geboten sein, hinsichtlich der Bewährung eine abwartende Stellung einzunehmen.

Buhrer beabsichtigt, alte Schienen umzuwalzen und ihnen ein I-Profil mit 0,127 m breitem oberen und 0,203 m unterem Flansch zu geben, bei 0,076 m Höhe. Die Versuchsstrecke ist indess, um die Kosten neuer Walzen zu vermeiden, einstweilen wie folgt ausgeführt worden. Man hat alte Schienen in Längen von 2,591 m mit dem Kopf nach unten auf ebenso lange, 0,203 m breite Blechplatten gestellt und an drei Stellen mit Hilfe entsprechend geformter Blechstreifen darauf befestigt. Die Fahrschienen liegen unmittelbar auf dem nach oben gewendeten Fuss der alten Schienen, an welchen Klemmplatten angeschraubt sind, die die Fahrschienen halten. Um die Verschiebung der Schwellen in der Richtung quer zum Gleis zu hindern, sind an der Unterseite der vorerwähnten Blechplatten je zwei Querrippen angebracht. Die zusammengesetzte Schwelle wiegt rund 109 kg. Die beabsichtigte gewalzte Schwelle würde 77 kg wiegen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die unter Vorsitz des Oberstleutnants a. D. Buchholtz abgehaltene Maisitzung des Vereins wurde mit einer Gedächtnissrede auf den allseitig hochverehrten verstorbenen ersten Vorsitzenden des Vereins, Wirklichen Geheimen Oberbaurath Streckert, eröffnet. Aus der darauf folgenden Neuwahl eines ersten Vorsitzenden ging der bisherige zweite Vorsitzende des Vereins, Oberbau- und Ministerialdirektor Schröder, als einstimmig Gewählter hervor. Dann folgte ein durch zahlreiche Lichtbilder erläuterter Vortrag des Hauptmanns à la suite des Eisenbahnregiments Nr. 2 Engels über Selbstfahrwesen. Hierunter wollte der Vortragende alles verstanden wissen, was mit dem mechanischen Betrieb unmittelbar auf der Strasse laufender Fahrzeuge zusammenhängt. Er schilderte nach Kennzeichnung der Hauptunterschiede zwischen Strassen- und Eisenbahnbetrieben die Eigenart der Gasselbstfahrer im Vergleich zu derjenigen von Dampfselbstfahrern. Elektrische Selbstfahrer wurden nur kurz erwähnt. Selbstfahreromnibusse (Gas- oder Dampfselbstfahrer) und Selbstfahrerzüge (Dampfselbstfahrer mit einigen Anhängewagen) hielt der Vortragende auf Grund der mit ihnen während der letzten zwei Jahre gemachten Erfahrungen in ihren neuesten Konstruktionen für geeignet, in solchen Fällen zur Einrichtung von Personen- und Güter-Verkehrsbetrieben zu dienen, in welchen thierischer Betrieb unwirthschaftlich oder undurchführbar, Kleinbahn- oder Eisenbahnbetrieb noch nicht lohnend ist.

Nach den Ausführungen des Vortragenden müssen solche Selbstfahrerbetriebe, welche auch militärische Bedeutung besitzen, vortreffliche und nur geringem Wagniss unterworfene Vorläufer für Kleinbahnen oder Eisenbahnen, namentlich in den der Aufschliessung harrenden deutschen Kolonien, abgeben. Sie erfordern keinen grossen erstmaligen Kapitalaufwand, lassen sich den vorhandenen Verkehrsgrössen leicht anschmiegen und ermöglichen das Aufschliessen ganzer Flächen im Gegensatz zu den an ihre Linie gebundenen Eisenbahnen. Vereinzelt liegende, verkehrsarme Kulturstätten sowie natürliche oder künstliche Produktionsgebiete, welche entweder nur auf kurze Zeit oder alljährlich wiederkehrend jedesmal höchstens einige Monate lang und in bescheidenen Grenzen verkehrsbedürftig sind, lassen sich durch derartige Betriebe am besten an den Weltverkehr anschliessen.

Bücherschau.

— Vereinigte Eisenbahnrouten- und Lademaasskarte von Mitteleuropa. Gezeichnet von E. Winkler, königl. sächs. Transportdirektor a. D. Ausgabe 1902. Adolf Urban, Dresden. Preis 4 ℳ.

Die in ihrer Zweckmässigkeit und Uebersichtlichkeit für den Betriebsdienst so werthvolle Winkler'sche Lademaasskarte der mitteleuropäischen Eisenbahnen ist für das laufende Jahr neu erschienen. Sie hat ihre Brauchbarkeit in der Praxis so unzweifelhaft bewährt, dass es besonderer Worte zu ihrer Empfehlung wohl kaum bedarf.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Vom 1. Juni d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Berlin Nordbahnhof dahin geändert, dass a) Milchsendungen, b) Frachtgut in Wagenladungen und c) Eil- und Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg von und nach dem Anschlussgleise der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zugelassen werden; ferner werden die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Coschen, Neubabelsberg und Ziltendorf dahin erweitert, dass von und nach denselben auch Fahrzeuge abgefertigt werden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Die Abfertigungsbefugnisse der bisher nur dem allgemeinen Wagenladungsverkehr dienenden Stationen Derne und Preussen sind dahin erweitert worden, dass fortan nach und von diesen Stationen auch Stückgüter für die angeschlossenen Zechen und Werke abgefertigt werden können.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die an der Strecke Gänserndorf-Marchegg zwischen der Personenhaltestelle Weikendorf und der Station Marchegg gelegene Halte- und Ladestelle Oberweiden erhält vom 1. Juni 1902 an rücksichtlich des Frachtgutverkehres erweiterte Befugnisse.

Von diesem Tage an können in Oberweiden Frachtgüter, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, gleichviel ob die Beförderung in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen.

Ausgeschlossen von der Aufgabe und Abgabe in Oberweiden bleiben auch fernerhin: a) explosive Güter; b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen; c) Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt; d) lebende Thiere (mit Ausnahme von Pferden), Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen und dergl.) erforderlich sind, und e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Am selben Tage tritt die für Oberweiden bestehende Abfertigungsbeschränkung, dass Frachtgüter in Oberweiden nur unfrankirt, nach Oberweiden nur frankirt aufgegeben und in beiden Fällen mit Nachnahme nicht belastet werden dürfen, ausser Kraft.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 203 vom 14. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres sowie an die königlichen Eisenbahndirektionen Cassel und Frankfurt a/M., betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. Mai d. J.).

Nr. I 216 vom 23. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, betreffend die Veröffentlichung des Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 26. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896.

Auf Seite 122 des oben bezeichneten Tarifes ist im Ausnahmetarif Nr. 7a der Frachtsatz zwischen Mittelwalde und „den übrigen Tarifstationen" von 395 auf 295 Kreuzer richtig zu stellen.

Wien, am 21. Mai 1902. (1399)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Londorf-Lollar.

Die Eröffnung der vorbezeichneten normalspurigen Nebenbahnstrecke für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr findet am 1. Juni d. J. statt.

Die beiden Endpunkte der neuen Strecke Londorf und Lollar sind bereits Eisenbahnstationen. An der Strecke selbst liegen die Haltestellen: Allendorf (Oberhessen), Treis, Mainzlar und der Haltepunkt: Daubringen. In Mainzlar ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen. Der Haltepunkt Daubringen dient nur dem Personenverkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die neuen Stationen in die Gütertarife der preussisch-hessischen Staatsbahnen, sowie des Oldenburg-hessischen Verkehrs, ferner in die Tarife für den rheinisch-westfälisch-hessischen und Saarbrücker Kohlenverkehr aufgenommen. Für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz etc. sind die Sätze für die neuen Stationen bereits durch Nachtrag III zum Gruppentarif VI bekannt gegeben.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 23. Mai 1902. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Die an der Bahnstrecke Weimar-Gera gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr sowie dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Töppeln wird am 1. Juni d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Erfurt, den 21. Mai 1902. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Am 1. Juni 1902 tritt der Nachtrag XV zum Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife in Kraft. Dieser Nachtrag, von dem Abdrücke bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten sind, enthält an Neuerungen im wesentlichen: Entfernungen für die neu einbezogene Station Thonberg-Prietitz der sächsischen Staatseisenbahnen, abgeänderte Entfernungen für die östlichen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen infolge Eröffnung der Strecke Bischofswerda-Elstra, abgeänderte Entfernungen für die Stationen Buckow bei Beeskow, Lindenberg-Glienicke, Oegeln, Scharmützelsee, Schneeberg i. M. und Storkow des Eisenbahndirektionsbezirks Halle im Verkehr mit den sächsischen Mitbewerbsstationen, Ergänzung des Ausnahmetarifes 8 für Giessereiroheisen durch Aufnahme weiterer sächsischer Empfangsstationen und Ergänzung des Ausnahmetarifes 10 für die Beförderung von Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen durch Aufnahme der Empfangsstationen Gross-Kreutz, Grosswusterwitz (Staatsbf.) und Nienburg a. S. des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg.

Dresden, den 26. Mai 1902. (1402)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Juni cr. wird die Station Pattscheid des Direktionsbezirks Elberfeld in den direkten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 20. Mai 1902. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - bayerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 2 gilt vom 15. Juli d. J. ab im Verkehr mit den Stationen Gemünden und Lichtenfels der bayerischen Staatsbahn für die unter 1—5 sowie 7 und 8 der Position Holz des Spezialtarifs III genannten Gegenstände nur noch insoweit, als für die gleichnamigen Stationen der preussischen Staatsbahnen direkte Sätze bestehen.

Cöln, den 20. Mai 1902. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 15. Juni d. J. tritt ein Nachtrag I zum Verbandsgütertarif Theil I, Abth. B vom 1. Juli 1901 in Kraft, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation sowie des Anhanges hierzu. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 17. Mai 1902. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - bayerischer Seehafenausnahmetarif.

Zum 1. Juni d. J. kommt ein Nachtrag zur Ausgabe, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen etc. eine Ergänzung der Tarifklassen 1, 3, 4, 7, 8, 10 enthält. Der Nachtrag ist voraussichtlich vom 28. d. Mts. ab bei den Tarifstationen einzusehen oder käuflich zu haben.

Hannover, den 21. Mai 1902. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt eine anderweite Fassung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14a für Rohzucker jeder Art von Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf Bahnhof Alexanderplatz in Berlin.

Berlin, den 20. Mai 1902. (1407)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Verkehr zwischen Osnabrück (Bremer Bhf.) und Heidelberg Hauptbhf. im Ausnahmetarif 9b (Eisenbahnschienen usw.) des Heftes 4 (Münster) der Abtheil. D (Main-Neckarbahn) ein Ausnahmefrachtsatz von 1,50 ℳ für 100 kg eingeführt.

Cöln, den 21. Mai 1902. (1408)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr, ost - mittel - südwestdeutscher, thüringisch - hessisch - sächsischer und thüringisch - hessisch - bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die in obigen Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Zucker (14, 14a und L) auf den Verkehr mit der Hohenebra-Ebeleber Bahn ausgedehnt.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 20. Mai 1902. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft D für den Verkehr der k. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 wird

auf der Lokalbahn Ungerhausen-Ottobeuren für
a) Holz der Spezialtarife II und III sowie der einschlägigen Ausnahmetarife,
b) gebrannte Steine, wie unter Ziffer 6 der Position Steine des Spezialtarifs III der Güterklassifikation genannt,

bei Aufgabe in Wagenladungen der Lokalbahnzuschlag von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 24. Mai 1902. (1410)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901.

Am 1. Juni 1902 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayer. Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft andererseits vom 1. Februar 1901 Nachtrag II zur Einführung.

München, den 24. Mai 1902. (1411)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Die durch Bekanntmachung vom 21. d. Mts. nach dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände eingeführten Frachtsätze für Steinkohle treten mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1902 für sämmtliche oberschlesischen Versandstationen in Kraft.

Kattowitz, den 24. Mai 1902. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Heft 2 treten mit Gültigkeit vom 26. Mai 1902 in Kraft: Frachtsätze für Stückgutklasse I zwischen Pressnitz-Reischdorf und Grottau, für die Klassen A 1 und B zwischen Königsberg a. d. Eger (früher Königsberg-Maria Kulm) und Dresden, ferner neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 (Bier) von Pilsen nach Eibenstock sowie ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Scherben von Thon und Glas etc. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief unter Zugrundelegung des Ladegewichts der verwendeten Wagen zwischen Schwaz-Kuttowitz (A. T. E.) und Chemnitz, Dresden und Leipzig sowie zwischen Chodau, Karlsbad, Klösterle, Neudau, Neusattl und Schlackenwerth und Meissen. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 24. Mai 1902. (1413)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Zu dem schweizerischen Ausnahmetarif für Calciumcarbid vom 1. Juni 1901, der auch auf den Verkehr Schweiz-Singen, Schaffhausen und Basel bad. Bahn, sowie Waldshut anwendbar ist, wird auf 1. Juli 1902 der I. Nachtrag ausgegeben.

Die Anwendbarkeit des Ausnahmetarifs wird damit auf Calciumcarbid schweizerischen Ursprungs beschränkt.

Der Nachtrag kann von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902. (1414)
Gr. Generaldirektion.

Der Nachtrag III zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau tritt nicht, wie in unserer Bekanntmachung vom 11. April d. J. angegeben, am 1. Juni d. J., sondern an einem späteren, noch besonders bekannt zu machenden Tage in Kraft.

Dresden, den 24. Mai 1902. (1415)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheil. deutschen Bahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Lüben als Versandstation in die Ausnahmetarife D und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Breslau, den 23. Mai 1902. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Neufahrn in Niederbayern in den Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Der Theilfrachtsatz der Schnitttafel A bis Schnittpunkt I beträgt 0,69 ℳ für 100 kg.

Cöln, den 23. Mai 1902. (1417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Friesau-Ebersdorf des Direktionsbezirks Erfurt, Weissig b/Grossenhain der sächsischen und Hammerau und Salzburg der bayerischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Juni 1901 als Versandstationen einbezogen und ferner neue Frachtsätze von den in diesem Ausnahmetarife bereits enthaltenen bayerischen und württembergischen Stationen eingeführt.

Mit dem gleichen Tage werden die im schlesisch-süddeutschen Gütertarif, Theil II, Heft 1 von Hammerau und Salzburg noch bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Januar 1903 ab gültig.

Kattowitz, den 21. Mai 1902. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut (Abtheilung I des Tarifes) von Nagy Szalonta nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 22. Mai 1902. (1419)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-württembergischen Güterverkehre wird am 1. Juni d. J. der Nachtrag II zum Tarifheft 1 eingeführt. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 24. Mai 1902. (1420)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Juni 1902 kommt für den Güterverkehr zwischen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen und den badischen Uferstationen des Bodensees einerseits und den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits ein neues Tarifheft mit der Nummer 7 zur Einführung. Durch das neue Heft wird das bisherige Tarifheft 7 vom 1. Juni 1899 nebst Nachträgen aufgehoben. Nur für den Verkehr mit den Stationen der Kaiserstuhlbahn und der Mannheim - Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bleibt das Tarifheft vom 1. Juni 1899 noch in Geltung. Hierfür und für den Verkehr mit den Stationen der Bregthalbahn wird ein besonderes Tarifheft, betreffend den Verkehr mit den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, ausgegeben. Sendungen nach und von der Bregthalbahn werden bis auf weiteres zu den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Hüfingen im neuen Tarifheft 7, erhöht um die Mehrentfernung bis zu den Stationen der Bregthalbahn, abgefertigt. Ueber die Höhe der Anstossbeträge ertheilen die Stationen Auskunft.

Das neue Tarifheft weist neben zum Theil namhaften Ermässigungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen der Entfernungen auf. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1902 in Kraft.

Karlsruhe, den 22. Mai 1902. (1421)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - schweizerisch - elsässisch-südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900.

Mit Wirksamkeit ab 1. Juni d. J. tritt nachstehender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 11
für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

Nach	von Regensburg	von Schweinfurt Stadt
	Centimes für 100 kg	
Basel	142	135
Schaffhausen .	116	130

Die Frachtsätze dieses Tarifes sind nur anwendbar auf Sendungen nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Erfolgt seitens der Empfänger Wiederauflieferung zur Weiterbeförderung nach Deutschland, so wird die nach gegenwärtigem Tarife berechnete Fracht auf den nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse B sich ergebenden Betrag erhöht.

München, den 22. Mai 1902. (1422)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1902 werden die Anlage V und der Anhang III des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894, das nach Maassgabe der Tarife auch für den Verkehr Basel, Schaffhausen und Singen, bad. Bahn, sowie Waldshut-Schweiz anzuwenden ist, wie folgt geändert:

1. Der dritte Absatz der Ziffer VI der Anlage V erhält folgenden Wortlaut:
   „Phosphorcalcium und Phosphorsesquisulfid werden unter den gleichen Bedingungen wie amorpher Phosphor zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: „„Phosphorcalcium enthaltend““, oder „„Phosphorsesquisulfid enthaltend““.“
2. Der erste Absatz der Ziffer XXIII der Anlage V erhält nachstehende Fassung:
   „Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, falls dazu nicht luftdicht verschlossene Kessel- (Bassin-) Wagen verwendet werden, desgleichen von Salmiakgeist, von Blutlausgift (einem Gemenge von Schmierseife, Karbolöl und Fuselöl), sowie von Formalin (einem Desinfektionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält) findet nur in offenen Wagen statt.“
3. In Ziffer 2 des ersten Abschnittes des Anhanges III ist nach Ziffer XXII einzuschalten: „XXIII“.

Karlsruhe, den 22. Mai 1902. (1423)

Gr. Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Rohzucker zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Austerlitz	147 ₰
Butschowitz	153 „
Kanitz-Eibenschitz	145 „
Kromau	148 „
Littau	146 „
Müglitz	143 „
Raitz	145
Schlapanitz	141 „
Schwarzbach	139 „
Segen Gottes	150 „
Tischnowitz	160 „
Wlkosch-Keltschan	161 „
Nach Aussig-Landungsplatz von	
Austerlitz	147 ₰
Butschowitz	153 „
Kanitz-Eibenschitz	145 „
Kromau	148 „
Littau	146 „
Schlapanitz	141 „
Schwarzbach	139 „
Segen Gottes	150 „
Tischnowitz	160 „
Wlkosch-Keltschan	161 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Austerlitz	141 ₰
Butschowitz	147 „
Kanitz-Eibenschitz	140 „
Kromau	143 „
Littau	140 „
Müglitz	137 „
Raitz	139 „
Schlapanitz	135 „
Schwarzbach	133 „
Segen Gottes	144 „
Tischnowitz	154 „
Wlkosch-Keltschan	155 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg. Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze für Laube um 28 ₰ für 100 kg.

Wien, am 22. Mai 1902. (1424)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Reexpeditionsbefugniss für Rohspiritus im Freilager der Firma H. Perlberger's Sohn in Klasno, Station Wieliczka.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 wird die Reexpedition von Rohspiritus in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Freilager der Firma H. Perlberger's Sohn in Klasno, Station Wieliczka, rücksichtlich des Tarifes für den galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1900 und Heft 4 vom 1. Januar 1901 bewilligt.

Demgemäss ist das „Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen“ auf Seite 38 des Tarifheftes 1 resp. Seite 9 des Tarifheftes 4 wie folgt zu ergänzen:

Reexpeditionsstation	Einlagerungsstellen	Einlagerbare Güter	Position der Güterklassifikation des Tarif-Theiles I	Verfrachtungsquantitäten von mindestens Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
Wieliczka	Freilager der Firma H. Perlberger's Sohn in Klasno	Rohspiritus	S—50/a	10 000

Beim Ausgleiche der Frachtgebühren durch die Reexpeditionsstation Wieliczka werden für die doppelt befahrene Strecke Bierzanów-Wielicka zu der Differenz zwischen den bis Wieliczka verrechneten und den auf Grund des direkten Tarifes von der Ursprungs- bis zur endgültigen Bestimmungsstation entfallenden Frachtbeträgen noch 12 Heller pro 100 kg zu Gunsten der k. k. österr. Staatsbahnen hinzugerechnet.

Wien, am 20. Mai 1902. (1425)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Verbands-Gütertarif Theil II.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Verbands-Gütertarif Theil II.

Tarifirung des Artikels „Cedern in Salzwasser“.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 wird hiermit verfügt, dass der Artikel „Cedern in Salzwasser“ im Rahmen der vorbezeichneten Verbands-Gütertarife bei Einhaltung der sonstigen Bestimmungen dieser Tarife sowie bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklasse B dieser Verbandstarife abzufertigen ist.

Diese Tarifberechnung findet Anwendung im Kartirungswege.

Wien, am 21 Mai 1902. (1426)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Spiritus und Sprit.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 gelangt für Spiritus und Sprit bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter den Bestimmungen des Verbands-Gütertarifes Theil II für den vorbezeichneten Eisenbahnverband ein im Kartirungswege anzuwendender direkter Frachtsatz von 258 ₰ für je 100 kg für die Relation Kreuzburg O. S.-Triest/Fiume zur Einführung.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender bezw. Empfänger.

Wien, am 21. Mai 1902. (1427)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen Station Trampke des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin einerseits und der diesseitigen Station Dieckow andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung über Glasow-Stargard i/Pom. und über Arnswalde-Stargard i/Pom.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 23. Mai 1902. (1428)

Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Eisenbahneffektenverkehr.

Zinsenzahlung.

Die am 1. Juli 1902 fällig werdenden Zinsscheine der 4½prozentigen Prioritäts-Obligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni 1902 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in

Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst eingelöst.

Magdeburg, den 20. Mai 1902. (1429)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von

ca. 6 400 t Schienen und Verbindungstheilen

vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 Reichsmark vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 9. Juni 1902, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Mai 1902. (1430)

Der Bahnchef.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für den nördlichen Theil der Unterführung der Teichstrasse unter den Gleisen der Stadtverbindungsbahn in Breslau (138 000 kg bas. Flusseisen, 11 800 kg Flussstahlguss und 10 600 kg Gusseisen) soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 10. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr an unser Centralbüreau im Verwaltungsgebäude am Oberschlesischen Bahnhof einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange zufriedenstellend ausgeführt haben. Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 2,50 ℳ. einschl. der Zeichnungen bezw. 0,50 ℳ. ohne Zeichnungen von dort bezogen werden. Die Zeichnungen sind dieselben wie für den bereits früher ausgeschriebenen südlichen Theil desselben Bauwerks.

Breslau, den 14. Mai 1902. (1431)

Königliche Eisenbahndirektion.

Der Anstrich von 14 Stück eisernen Brückenkonstruktionen (27 900 qm) soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. (durch Postanweisung) bezogen werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Montag, den 9. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1432J)

Frankfurt a/M., den 20. Mai 1902.

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von Bauarbeiten.

Für die Ausführung der zweigleisigen Hauptbahn Münster a. St.-Scheidt bei Saarbrücken sind in der Bausektion V Glanmünchweiler-Homburg folgende Arbeiten, nach Loosen, zu vergeben:

I. Loos.

Von Profil 7 bis Profil 57 + 86,50. Länge 4 765 m.

1. Die Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten.

Im ganzen sind zu bewegen: ungefähr 316 000 cbm Erd- und Felsmassen.

2. Die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten.

Es sind auszuführen:

2 Glanbrücken und 1 Fluthbrücke mit eisernem Ueberbau,
5 gewölbte Strassen- und Weg-Unter- und -Ueberführungen,
2 Strassen- und Wegunterführungen mit eisernem Ueberbau,
10 gemauerte Durchlässe und 13 Rohrdurchlässe.

II. Loos.

Von Profil 57 + 86,50 bis Profil 104 + 42,00. Länge 4 647,50 m.

1. Die Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten.

Im ganzen sind zu bewegen: ungefähr 197 100 cbm Erd- und Felsmassen.

2. Die Ausführung des 150 m langen Tunnels bei Elschbach mit allen Leistungen und Lieferungen.

3. Die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur Herstellung der Kunstbauten.

Es sind auszuführen:

2 Glanbrücken und 1 Betzenbachbrücke, gewölbt,
5 gewölbte Strassen- und Weg-Unter- und -Ueberführungen,
1 Wegunterführung mit eisernem Ueberbau,
3 gemauerte Durchlässe und 6 Röhrendurchlässe,
4 kleinere Futtermauern.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem Büreau der Bausektion V im Bahnhofe zu Homburg (Pfalz) zur Einsicht auf, woselbst auch Preisverzeichniss-Formulare verabfolgt werden. Die für jedes einzelne Loos getrennt aufzustellenden Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, längstens bis 14. Juni d. J. an die Direktion einzusenden. (1433)

Ludwigshafen am Rhein, den 22. Mai 1902.

Die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen.

v. Lavale.

Die Maurerarbeiten zur Herstellung des südlichen Theiles der westlichen Tunnelanlage auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2,00 ℳ. in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 23. Mai 1902. (1434)
(Brüderstrasse 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapieren.

Zum Verkauf der ausgesonderten Altpapiere ist ein neuer Termin anberaumt. Es kommen zum Verkauf: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten usw. und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung.

Angebote sind bis zum 5. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbüreau hier, Bahnhofstrasse Nr. 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapier“ einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen, auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Oeffnung der Angebote findet am 5. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, statt.

Wegen der Lagerung, Abnahme und Verladung der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen § 3 bis 5 verwiesen.

Erfurt, den 21. Mai 1902. (1435)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 1090 t Schienen aus Stahl und Eisen, 160 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 575 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 750 t Eisenschwellen, 70 t Gussschrott, 15 t Blechschrott, 0,4 t Bleischrott, 3,7 t Zinkschrott, 0,2 t Kupferschrott und 0,46 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 14. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 28. Juni d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 23. Mai 1902. (1436)

Königliche Eisenbahndirektion.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 43 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 21. Juni 1902, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 22. Mai 1902. (1437)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 42. 31. Mai 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrstechnik und Verkehrstechniker.
Die Kilometerhefte der Eisenbahnen.
Der Umbau des Bahnhofes zu Karlsruhe.
Nachrichten:

Deutschland: Landtagsverhandlungen über die Main-Neckarb. — Vergleichsfahrten zwischen Verbund- u. Zwillingslokomotiven. — Bau und Betrieb von Privatb. — Stückgut-Staffeltarif. — Die III. Wagenklasse in Schnellzügen. — Fracht für Musterkoffer. — Marienburg-Mlawkaer E. — Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. — Zur sächsischen Eisenbahnfrage. — Hauptbahnhof in Leipzig. — Finanzirung baugenossenschaftlicher Unternehmungen der württemb. Eisenbahnbediensteten. — Schweiz. Expresszüge u. Lloyd-Expresszug. — Länge der elektr. Bahnen in Deutschland. — Sterbekassenverein pragmatisch angestellter Beamten der bayer. Verkehrsanstalten. — Vom Ruhrkohlenmarkt. — Neunter internat. Schifffahrtskongress. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Fahrkartensteuer. — Der Staatseisenbahnrath u. die Eisenbahnverstaatlichung. — Ausgestaltung der Ausfuhrtarife. — Bilanz der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft. — Graz-Köflacher E. — Versammlung der Prioritätenbesitzer der Südb. — Aprileinnahmen der österr. Staatsb. — Die Hotelanlagen der Südb. — Oesterr. Eisenbahnbeamtenverein.

Ungarn: Angabe des vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweges auf den Frachtkarten. — Betriebsergebnisse der ungar. Bahnen. — Betriebseinstellung auf der Klausenburger Dampfstrassenb.

Uebrige europäische Länder: Eisenbahnverkehr Paris-Brüssel. — Die Entschädigungszahlungen der französ. Eisenbahnen. — Betriebsergebnisse der schweizer. Eisenbahnen. — Vereinigte Schweizerbahnen. — Eisenbahningeniör Wilhelm v. Pressel †.

Fremde Welttheile: Bau einer Eisenbahn von Suakim nach Kartum. — 50 t-Wagen in Amerika.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Verkehrstechnik und Verkehrstechniker.*)

In letzter Zeit ist in Oesterreich von maassgebender Seite ein Wort gefallen, welches nicht nur der Beachtung würdig ist, sondern — wenn es zur That würde — sogar geeignet wäre, eine neue Aera des Eisenbahnverkehrswesens anzubahnen. Der von dem Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Herrn Gustav Gerstel am 9. November 1901 im österreichischen Ingeniör- und Architektenverein gehaltene Vortrag über „Eisenbahnbetrieb und Ingeniör" (s. Nr. 97 Jahrg. 1901 d. Ztg.), welcher die akademisch gebildeten Techniker dazu bestimmen sollte, sich mit dem bisher nicht in seiner ganzen Grösse erfassten Verkehrsdienste vertraut zu machen und sich auf diese Weise ein „neues Feld zu wirkungsvoller Bethätigung" zu erobern — dieser Vortrag schliesst einen bedeutsamen Kern in sich, nämlich den Hinweis auf die wissenschaftliche Funktion des Eisenbahnverkehrswesens. Es möge gestattet sein, an diesen Gedanken noch einige Betrachtungen anzuknüpfen, die vielleicht auch dazu führen mögen, den scheinbaren Gegensatz, welcher zwischen Gerstel's Vortrag und den in Nr. 2 Jahrg. 1902 d. Ztg. unter dem Titel „Die Verwendung akademisch gebildeter Techniker im mittleren Eisenbahnbetriebsdienst" veröffentlichten Ausführungen besteht, auszugleichen.

Der Schreiber dieser Zeilen, welcher selbst in einer Abhandlung über die „allgemeinen Grundsätze der Eisenbahnverkehrstechnik" (österreichische Ausgabe des „Eisenbahner", II. Band, bei Dostal, Wien) auf die „Bedeutung der Eisenbahnverkehrstechnik als einer selbständigen technischen Wissenschaft" hingewiesen hat, empfand es als berechtigte Genugthuung, dass, noch ehe diese Abhandlung in die Oeffentlichkeit gelangt war, einer der hervorragendsten Eisenbahntechniker Oesterreichs in Fachkreisen die gleiche Anschauung vertrat. Es ist aber nicht genug, dass die Verkehrstechnik als Wissenschaft empfunden werde, sie muss auch als solche ausgebildet und gelehrt werden.

Das heutige Verkehrswesen nimmt infolge der in ihm verkörperten technischen Errungenschaften eine Stellung ein, welche es als nothwendig erscheinen lässt, dass die Träger der ausübenden Funktionen in diesem grossartigen Apparate ihr dienstliches Wissen und Können nicht nur von dem Auswendiglernen der Instruktionen und dem — ja zu allem erforderlichen — gesunden Menschenverstande, verbunden mit einem entsprechenden Maass praktischer Bethätigung, ableiten, sondern dass sie auch wissen, welchen grossen Antheil sie eigentlich an dem tadellosen Funktioniren des Verkehrsapparates nehmen oder nehmen sollen, und warum sie dieser und jener ihnen durch Instruktionen auferlegten Verpflichtung nachzukommen haben. Gerade so wie derjenige z. B. noch kein tüchtiger Jurist ist, der nur Gesetze auswendig gelernt hat und sie vielleicht auch im gegebenen Falle richtig anzuwenden versteht, ohne eben durch und durch juristisch gebildet zu sein, ebenso ist auch derjenige kein tüchtiger Verkehrsmann, welcher zwar seine Instruktionen anzuwenden versteht, aber in seinem Fache nicht wissenschaftlich ausgebildet ist und von seinem Können im Stiche gelassen wird, sobald er vor die Aufgabe gestellt ist, auch dann zweckentsprechend zu urtheilen und zu handeln, wenn gerade die Instruktion nichts dergleichen vorschreibt.

---

*) Anm. d. Schriftl. Verkehr ist hier dem österreichischen Sprachgebrauch entsprechend überall in dem Sinne von „Betrieb" in reichsdeutscher Bezeichnung gebraucht. Wir veröffentlichen die im ganzen nur auf österreichische Verhältnisse passende Darlegung des Interesses wegen, welches überall auch ausserhalb Oesterreichs der Ausbildung im Eisenbahnbetriebsdienst entgegengebracht wird, und wollen hier nur hervorheben, dass gerade der Eisenbahnbetriebsdienst einen besonders wichtigen Gegenstand der fachwissenschaftlichen Vorlesungen bildet, die auf Veranlassung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Breslau und Köln gehalten werden. In Köln bietet die Eisenbahnbetriebslehre z. Zt. den einzigen Gegenstand dieser Vorlesung.

Nicht in der Kenntniss der Vorschriften und in der praktischen Bethätigung allein liegt die fachliche Befähigung, sondern in der durch theoretisches und praktisches Studium erworbenen oder doch erhöhten geistigen Fähigkeit, in dem geistigen Anpassungsvermögen, in der raschen, richtigen und sachgemässen Beurtheilung. Dass wir bei diesem Ziele heute noch nicht angelangt sind, muss wohl — bei aller Anerkennung der Tüchtigkeit vieler unserer Verkehrsbeamten — leider behauptet, zugleich aber auch zugegeben werden, dass es mit Rücksicht auf die stiefmütterliche wissenschaftliche Behandlung des Verkehrswesens eben bisher nicht anders möglich war, da die jungen Beamten im besten Falle auf einige Monate einem älteren, tüchtigen, praktisch erfahrenen Stationsvorstande zur praktischen Einschulung zugetheilt und alsbald — nach abgelegter Prüfung zur Ausübung des Verkehrsdienstes ermächtigt — mitten in das grosse Getriebe des Verkehrswesens hineingestellt werden, ohne sich über so manches Rechenschaft abgegeben zu haben, das ihnen immer noch neu und unfassbar erscheinen mag, und in das sie sich erst nach geraumer Zeit der praktischen Bethätigung hineinfinden müssen, ganz abgesehen davon, dass die Erfassung mancher Einzelheiten und allgemeiner, nicht gerade in den Instruktionen zum Ausdrucke gebrachter Grundsätze infolge der Hast der Dienstverrichtungen, die doch die weitgehendste Anspannung aller Kräfte erfordert und zu überlegendem Nachdenken nicht viel Zeit lässt, ihnen überhaupt nicht ermöglicht ist. Die Verkehrsbeamten also werden technisch, d. h. verkehrstechnisch gebildet sein müssen, sie werden in diesem Sinne eben Techniker sein müssen, aber nicht akademisch gebildete Techniker, welche sich in jahrelangem Studium an den technischen Hochschulen ein weitverzweigtes Wissen angeeignet haben, sondern einfach: Verkehrstechniker. Mag diese neue Wissenschaft des Eisenbahnverkehres nun an eigenen Mittelschulen (Eisenbahnakademien) oder vielleicht als ausserordentliche Disziplin an technischen Hochschulen gelehrt werden — jedenfalls kann diese Frage nur im Verein mit der heute bereits brennend gewordenen Frage des Eisenbahn-Fachschulwesens überhaupt einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden. Dass mit dieser theoretischen Ausbildung auch eine gediegene praktische Schulung verbunden sein muss, ist wohl selbstverständlich.

Zu den höchsten leitenden Posten werden natürlich akademisch und vielseitig gebildete Männer berufen erscheinen, aber an alle diese sollte die Aufforderung ergehen, sich mit dem die Seele des ganzen Eisenbahnwesens bildenden Verkehrsdienste vollkommen vertraut zu machen, um seinerzeit auch das richtige Wort zur Sache sprechen zu können. Heute aber, wo die systematische, wissenschaftliche Ausbildung des Verkehrswesens erst anfängt, Leben zu gewinnen, wo jenes Ideal, die Heranziehung wissenschaftlich gebildeter Verkehrsbeamten, nicht sofort verwirklicht werden kann, bietet sich den über ein ausgedehntes technisches Fachwissen verfügenden, akademisch gebildeten Technikern thatsächlich ein weites „Feld zu wirkungsvoller Bethätigung", indem sie sich für dieses Gebiet interessiren, sich in dasselbe vertiefen und „dem Verkehrsdienste eine bei uns heute nicht gekannte freie Beweglichkeit, einen rascheren Fortschritt und höhere Ausbildung sichern". Insbesondere aber muss es wohl als aufrichtiger Wunsch hingestellt bleiben, dass die heute mit der Leitung und unmittelbaren Ueberwachung des Verkehrsdienstes betrauten Organe aus der Zahl derer herausgenommen werden, welche entweder infolge ihrer akademischen Bildung einen erhöhten Gesichtskreis insbesondere über technische Fragen und die Fähigkeit zum „systematischen Denken" erlangt haben, oder doch — auch ohne technische Hochschulbidung — durch gediegenes Selbststudium und Praxis sich über die Masse der Verkehrsbeamten emporgearbeitet haben und heute das sind, was uns in Zukunft — so wollen wir hoffen — in ausreichendem Maasse beschieden sein wird: tüchtige Verkehrstechniker.

Dr. Karl S.

Die Kilometerhefte der Eisenbahnen.

Von Albert Kuntzemüller.

In Nr. 86 Jahrgang 1901 dieser Zeitung habe ich auf Grund des in den Jahresberichten der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen niedergelegten amtlichen Materials die Ergebnisse statistisch zusammengestellt, welche die genannte Verwaltung mit den Kilometerheften seit dem 1. Mai 1895 erzielt hat. Einige Nummern später (Nr. 91) ist daraufhin eine kurze Entgegnung aus Mainz zum Abdruck gekommen. Es sei mir gestattet, auf beide genannten Arbeiten hier heute noch einmal kurz zurückzukommen, um deren Angaben einerseits zu berichtigen, andererseits zu ergänzen.

Dass das badische Kilometerheft kein vollkommener, einwandfreier Fahrtausweis ist, steht auch bei mir unzweifelhaft fest. Jeder Badener, der das Heft benutzt, wird das unumwunden zugeben. Aber wo ist ein solch' vollkommener, einwandfreier Fahrtausweis? Einen solchen gibt es eben noch nicht, und weil es einen solchen noch nicht gibt, so scheint mir das Kilometerheft unter allen derartigen heute auf deutschen Bahnen bestehenden Einrichtungen sich dem Ideal eines Fahrtausweises am meisten zu nähern. Die ungeahnten Erfolge, die die badische Staatsbahn damit zu verzeichnen hatte, die grosse Verbreitung und Beliebtheit dieser Hefte, all' das zeigt uns mehr als irgend etwas anderes deutlich, dass ihre Einführung im Jahre 1895 ein in jeder Hinsicht glücklicher Griff war.

Auch ich glaube freilich nicht, dass eine allgemeine Personentarifreform in Deutschland den Weg der Kilometerhefte wählen wird. Sie bilden bei uns nur eine vorläufige Uebergangsstufe zu derselben, freilich eine sehr anerkennenswerthe. Stellt doch unser badisches Kilometerheft den billigsten Schnellzugfahrpreis in ganz Deutschland dar! Diesen Fortschritt hat auch die Budgetkommission der zweiten badischen Kammer anerkannt und um so mehr noch einer kurzen Verschiebung weiterer einschneidender Reformen das Wort reden zu dürfen geglaubt, „als wir auf diesem Gebiete in Baden gegenüber anderen Ländern durch einen gut und billig eingerichteten Naheverker (Lokal- und Arbeiterzugverkehr) sowie durch die bewährte Einrichtung des Kilometerheftes ohnehin schon bedeutende Fortschritte erzielt haben und als durch die unlängst erfolgte Einführung von Kilometerheften III. Klasse für 500 km noch eine namhafte Verbesserung letzterwähnter Einrichtung eingetreten ist, wie denn auch die im verflossenen Jahre erfolgte Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten von 10 Tagen auf 45 Tage einen erheblichen Fortschritt darstellt. Der Ansicht ist aber auch die Mehrheit der Kommission, dass, wenn, wie zu hoffen steht, demnächst wieder bessere wirthschaftliche Verhältnisse Platz greifen, auf dem von der grossherzoglichen Regierung durch Einführung der Kilometerhefte im Jahre 1895 mit so gutem Erfolge eingeschlagenen Wege der Personentarifreform weiter fortgeschritten werden und dass dies auch dann geschehen sollte, „wenn unsere benachbarten Bahnverwaltungen wider Erwarten nicht zu bewegen wären, uns auf fraglichem Wege zu folgen".[1])

Was all' die Mehrausgaben betrifft, die der Herr Verfasser der Entgegnung in Nr. 91 als Folge der Einführung des Kilometerheftes angesetzt wissen will, so lässt sich hier mit dem vorhandenen statistischen Material kaum eine Scheidung dieser Ausgaben vornehmen in solche, welche dem Kilometerheft zur Last fallen, und welche nicht. Die grossherzogliche Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen vermag diese Frage selbst nicht zu beantworten, wie sie mir kürzlich in der Ange-

[1]) Bericht der Budgetkommission der zweiten Kammer über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten, erstattet durch den Abg. Dr. Wilckens, Seite 41 f.

legenheit schrieb. „Dass in den Jahren 1895 bis 1900“, fügte sie hinzu, „erhebliche Mehrausgaben durch Erweiterung von Stationen, Verstärkung des Unterbaues, Anschaffung von Personenwagen und Personenzuglokomotiven, Doppelführung von Schnellzügen u. dergl. erwachsen sind, ist nicht zu bezweifeln. Inwieweit dies aber gerade auf das durch Einführung der Kilometerhefte verursachte Anwachsen des Verkehrs zurückzuführen ist, lässt sich ohne eingehende, von uns nicht angeordnete Erhebung nicht berechnen.“ Es ist also auch nicht möglich, dem in Nr. 91 ausgesprochenen Wunsche einer Darlegung des Einflusses auf den Betriebskoeffizienten nachzukommen. Zuzugeben ist freilich, dass die seit 1895 erfolgten Mehrkosten bei Doppelführung von Schnellzügen im wesentlichen auf die Kilometerhefte zurückzuführen sind. Aber man sehe sich doch auch den Schnellzugfahrplan auf der badischen Hauptbahn einmal an! Wo in Deutschland findet man einen ähnlich reichhaltig ausgestatteten? Wo verkehren sonst noch im Winter 16, im Sommer gar 24 Schnellzüge nach jeder Richtung, wie auf der Theilstrecke Karlsruhe-Offenburg der badischen Hauptbahn? Noch vor 7 Jahren, im Winter 1894/95, d. h. vor Einführung des Kilometerheftes, fuhren erst 8 Schnellzüge nach jeder Richtung auf genannter Strecke. Um volle 100 % also hat sich die Zahl der Schnellzüge vermehrt, und diese Vermehrung schreitet unaufhaltsam fort [2]), nicht zum Schaden der badischen Bahn, die damit den internationalen Reiseverkehr noch mehr als schon bisher geschehen über ihre Strecken leitet. Dass gerade das Kilometerheft diese Vermehrung der Schnellzüge veranlasst hat, ist ohne weiteres klar, wie schon aus folgendem Satze hervorgeht, den die grossherzogliche Generaldirektion in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1896, Seite 54, der Darstellung des Schnellzugverkehrs in besagtem Jahr vorausschickt: „Die in den letzten Jahren beobachtete, durch die Vermehrung der Schnellzüge und ihre zunehmende Ausrüstung mit III. Klasse, namentlich aber durch die Einführung der ohne Zuschlagkarte zur Benutzung von Schnellzügen berechtigenden Kilometerhefte sehr wesentlich begünstigte Zunahme des Schnellzugverkehrs, welcher bei dem internationalen Charakter der durchgehenden Hauptstrecken der badischen Eisenbahnen ohnehin schon stark entwickelt war, weist im Berichtsjahr abermals eine weitere Steigerung auf.“

Auf Seite 1323 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitschrift war noch von dem Rabatt gesprochen worden, den die badische Bahn vom fünften innerhalb eines Kalenderjahres gekauften Kilometerheft ab gewährte. Wie des weiteren dort bemerkt wurde, schaffte man ihn am 1. Januar 1896 wieder ab. Zu dieser Maassregel entschloss man sich in der Ueberzeugung, dass man mit ihm zu weit gegangen sei, dass er eine ungerechtfertigte Begünstigung der grossen Geschäfte (Einzelfirmen oder offene Handelsgesellschaften) gegenüber dem kleinen Geschäftsmann enthalte und dass er zu ausgedehntem Missbrauch Veranlassung gebe. Auch hatte der Rabatt zu Beanstandungen verschiedener Art geführt und überdies ein umständliches Verfahren bei Verausgabung der Hefte nöthig gemacht. Damit wurde in der 30. Sitzung des Eisenbahnrathes im September 1895 die Aufhebung des Rabatts begründet und von der überwiegenden Mehrheit auch gutgeheissen. An seine Stelle trat die Rückvergütung im Betrage von 1 ℳ. für jedes vom Inhaber zurückgelieferte Heft. [3])

Als ich in Nr. 86 dieser Zeitschrift die mit dem Kilometerheft erzielten Ergebnisse tabellarisch zusammenstellte, waren die genauen Zahlenangaben für das Jahr 1900 noch nicht erschienen. Seitdem ist die Ausgabe des Berichts für genanntes Jahr und auch die Veröffentlichung der Ergebnisse des Jahres 1901 in dem Bericht der Budgetkommission der zweiten badischen Kammer erfolgt. Da in letzterem bereits die Erfahrungen mit den seit 1. Juni 1901 eingeführten halben Kilometerheften III. Klasse [4]) niedergelegt sind, so möge ein kurzer Einblick in die dadurch neu geschaffenen Verhältnisse hier gestattet sein.

Im Anschluss an meine auf Seite 1324 gegebene Tabelle über die seit 1895 abgesetzten Kilometerhefte sei vorerst folgendes ergänzend mitgetheilt. Die Zahl der ausgegebenen Hefte betrug:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	III. Klasse halbe Hefte	zusammen
1895 seit Mai	465	20 676	51 653	—	72 794
1896	639	20 726	65 717	—	87 082
1897	761	27 691	90 102	—	118 554
1898	857	29 859	107 557	—	138 273
1899	962	32 975	123 732	—	157 669
1900	1 005	34 036	138 755	—	173 796
1901	1 000	35 021	102 731	135 331 = 67 665,5 ganze Hefte	206 417,5

Dafür wurden an Beträgen erhoben:

Jahr	I. Klasse 60 ℳ.	II. Klasse 40 ℳ.	III. Klasse 25 ℳ.	III. Klasse halbe Hefte 12,50 ℳ.	zusammen
1895 seit Mai	27 900	827 040	1 291 325	—	2 146 265
1896	38 340	829 040	1 642 925	—	2 510 305
1897	45 660	1 107 640	2 252 550	—	3 405 850
1898	51 420	1 194 360	2 688 925	—	3 934 705
1899	57 720	1 319 000	3 093 300	—	4 470 020
1900	60 300	1 361 440	3 468 875	—	4 890 615
1901	60 000	1 400 840	2 568 275	1 691 637,5	5 720 752,5

Man bemerkt den über den Durchschnitt der vorherigen Jahre hinausgehenden Verkehrsaufschwung von 1901 gegenüber 1900, unstreitig eine Folge der Einführung der halben Kilometerhefte und zugleich wieder ein Beweis für den alten Satz, dass jede Verkehrserleichterung eine Verkehrszunahme bringt.

Von der im Jahre 1901 erzielten Jahressumme ausgegebener Hefte entfallen auf die I. Klasse 0,48 (1900: 0,58) %, auf die II. Klasse 16,97 (1900: 19,58) % und auf die III. Klasse 82,55 (1900: 79,84) %. Während also die I. Klasse im letzten Jahre ein Weniger von 0,50 % gegenüber dem Vorjahre aufzuweisen hatte, ergab die II. Klasse ein Mehr von 2,89 %, die III. Klasse aber ein solches von nicht weniger als 22,80 %!

Man kann sich von der noch immer im Steigen begriffenen Beliebtheit des Kilometerhefts eine besondere Vorstellung machen, wenn man die Zahl der auf „weiter ermässigte Fahrkarten“ (Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Lokalzugfahrscheine) reisenden Personen im Jahre 1894 mit derjenigen der folgenden Jahre vergleicht, nachdem zu obigen „weiter ermässigten Fahrkarten“ das Kilometerheft als Hauptbestandtheil hinzugetreten war. Auf solch' weiter ermässigte Fahrtausweise fuhren 1894: 47,98 % aller Reisenden, 1895: 53,98 %, 1896: 59,32 %, 1897: 61,44 %, 1898: 63,73 %, 1899: 64,83 % und 1900: 65,60 %.

Die grossherzogliche Regierung antwortete auf die Anfrage der Budgetkommission, welche Einnahmen in den letzten zwei Jahren aus Kilometerheften erzielt worden seien, folgendermaassen: „Durch die Einrichtung der Kilometerhefte zu 500 km, die am 1. Juni 1901 in Kraft trat, ist die Möglichkeit der Benutzung des Kilometerhefts auf weitere Kreise ausgedehnt worden. Insbesondere ist diese Einrichtung nunmehr den wirthschaftlich schwächeren Kreisen des Publikums in erhöhtem Maasse zugänglich geworden.

Der Absatz an Kilometerheften III. Klasse hat sich wie folgt gestaltet:

In der Zeit vom 1. Juni bis zum 30. November 1901 wurden bei badischen Stationen an Kilometerheften III. Klasse verkauft:

	zu 1 000 km	zu 500 km
im Jahre 1900 . . rund	80 000 Stück	—
„ „ 1901 . . „	41 000 „	117 000 Stück

Der Gesammtabsatz an Kilometerheften III. Klasse ist somit im Jahre 1901 in der angegebenen Zeit um 78 000 Stück gestiegen, wobei der Absatz an Kilometerheften zu 1 000 km um 39 000 Stück zurückgegangen ist. Der Gesammtabsatz vom 1. Juni bis 30. November 1900 gestattet Reisen von 80 000 000 km gegenüber von 99 500 000 km in der gleichen Zeit des Jahres 1901. Hieraus ergibt sich, dass eine erhebliche Anzahl von Reisenden, die sonst Hefte zu 1 000 km inne hatte, nunmehr solche zu 500 km kauft, dass aber auch die Benutzung der Kilometerhefte im ganzen steigt. Bei den Vortheilen, die

---

[2]) Von den mit reinen Personenzügen gefahrenen Wagenachskilometern entfallen auf Schnellzüge: 1897: 25,64 %, 1898: 28,73 %, 1899: 29,68 %, 1900: 30,78 %.

[3]) Jahresbericht 1896, S. 30.

[4]) Verschiedentlich ist neuerdings auch die Einführung von halben Kilometerheften II. Klasse angeregt und als wünschenswerth bezeichnet worden; dieselbe wäre freilich auch nur zu begrüssen.

das Heft zu 500 km gegenüber dem zu 1 000 km bietet, ist dies auch leicht erklärlich. Durch die Hefte zu 500 km ist dem Reisenden nicht nur der Vortheil gewährt, dass er den Fahrpreis für 1 000 km nunmehr in zwei Theilzahlungen entrichten kann, sondern es wird ihm, da die Gültigkeit der Kilometerhefte zu 500 km gleichfalls ein Jahr beträgt, ermöglicht, 1 000 km anstatt innerhalb Jahresfrist zum gleichen Preise wie früher jetzt innerhalb zweier Jahre abzufahren. Für den Dienstbetrieb ist infolge dessen erhebliche Mehrarbeit entstanden, insbesondere dadurch, dass vielfach an Stelle eines Heftes zu 1 000 km nunmehr zwei Hefte zu 500 km ausgefertigt, zurückgenommen und weiter behandelt werden müssen. Ebenso hat die Zahl der Ergänzungshefte zugenommen. Damit ist auch naturgemäss eine erhöhte Arbeitsleistung für die mit Prüfung der Kilometerhefte betraute Kontrolstelle verbunden. Im Verkehr auf Kilometerhefte zu 500 km sind ferner für Publikum und Verwaltung Unannehmlichkeiten dadurch entstanden, dass bei der Benutzung Hefte zu 1 000 km und zu 500 km verwechselt wurden. So ist es öfter vorgekommen, dass Hefte zu 500 km, welche nach Aufbrauch der 500 km noch leere Abschnitte aufwiesen, im Glauben, es seien Hefte zu 1 000 km, versehentlich weiter benutzt wurden, ohne dass die Heftinhaber oder die Abfertigungs- und Zugbeamten die Unrichtigkeiten sofort bemerkten. Nach Entdeckung der Unrichtigkeiten, sei es bei wiederholten Fahrten auf das ungültige Heft oder bei der Prüfung der Hefte durch die Kontrolstelle, entstanden anlässlich der nach § 21 Absatz 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu verlangenden Fahrpreisnachzahlungen Auseinandersetzungen und unliebsame Weiterungen und damit erhebliche Vermehrung des Schreibwerks. Obwohl die Hefte zu 500 km deutliche Unterscheidungsmerkmale tragen,[5] haben sich diese Unzuträglichkeiten trotz aller Gegenmaassnahmen bis jetzt nicht gänzlich vermeiden lassen, da das Abfertigungsgeschäft am Schalter, wie das Fahrkartenkontrolgeschäft durch den Schaffner sich oft sehr rasch abwickeln muss.

Die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten, die auf den süddeutschen Bahnen am 6. Juli 1901 in Kraft getreten ist, hat sich ohne Schwierigkeiten vollzogen. Da die süddeutschen Verwaltungen sich dem weiteren Vorgehen der preussischen Staatsbahnen, welche nach Einführung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten einen grossen Theil der Rundreisekarten, Sommerkarten und besonderen Taxermässigungen für Ausstellungen, Theilnahme an Kongressen, Festlichkeiten usw. aufhoben, nicht angeschlossen haben, so hat die neue Einrichtung dem Publikum nur Vortheile gebracht und sind Klagen aus Kreisen des Publikums daher nicht laut geworden. Unterschleife durch missbräuchliche Benutzung von Rückfahrkarten sind bisher nicht entdeckt worden.

Die Einführung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten hat, wie dies in der Natur der Sache liegt, eine Zunahme des Verkehres auf Rückfahrkarten auf Kosten des Absatzes an einfachen Fahrkarten gebracht. In welchem Umfange der Verkehr auf Rückfahrkarten gewachsen, jener auf einfache Fahrkarten gefallen ist, lässt sich zur Zeit auch nicht annähernd bemessen, da das nöthige Abrechnungsmaterial noch nicht vorliegt. Eine genaue Statistik hierüber kann indessen nicht aufgestellt werden, weil im badischen Binnenverkehr besondere Rückfahrkarten nicht aufgelegt werden, vielmehr die einfachen Karten der nächst höheren Klasse als Rückfahrkarten der niederen Klasse ausgegeben werden.

Naturgemäss ist die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten in Baden von erheblich weniger einschneidender Bedeutung als in den anderen deutschen Staaten, weil sich nach wie vor ein sehr erheblicher Theil des badischen Verkehres auf Kilometerhefte abwickelt.“[6]

Diese letztere Thatsache wird auch von der Presse, und zwar nicht nur der badischen, anstandslos zugegeben. So schrieb z. B. das „Berliner Tageblatt“ erst kürzlich[7]), dass als einzige Folge der Stuttgarter Eisenbahnkonferenz für die süddeutschen Bahnen, also auch für Baden, der Schnellzugzuschlag wegfallen werde. „Dieser Fortschritt — so fuhr das genannte Blatt fort — hat aber sehr wenig Bedeutung, da die Kilometerhefte zur Fahrt mit dem Schnellzug berechtigen und fast jeder Badener mit einem solchen Hefte versehen ist.“

Dabei bleibt nur bedauerlich genug, dass trotz all' dieser Vorzüge des badischen Kilometerheftes dasselbe ausserhalb Badens so vielfach noch angefeindet und scheel angesehen wird. Ich erinnere nur an die diesbezüglichen Bemerkungen des Abg. Bachem anlässlich der Berathung des Etats der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in der Budgetkommission des Reichstags (mitgetheilt in Nr. 19 S. 308 d. Ztg.), der dort gesagt hat: mit den Kilometerheften sei man in Baden „total hereingefallen“! Und wenn ein anderer Abgeordneter, wie an gleicher Stelle mitgetheilt ist, darüber Klage führte, „dass der Fremdenverkehr von den reichsländischen auf die badischen Eisenbahnen abgelenkt werde durch Vorenthaltung der Kilometerhefte für die Reichslande“, so glaube ich sehr wohl, dass solche Klagen wenigstens nicht ganz unberechtigt sind. Denn die Thatsache lässt sich nicht wegleugnen, dass gerade infolge der Kilometerhefte der Schwarzwald gegenüber den Vogesen unstreitig im Vortheil ist.

Zum Schlusse möchte ich noch darauf hinweisen, dass das Kilometerheft als solches keine badische Erfindung ist, sondern, wie so manches im Eisenbahnwesen, soviel mir bekannt, eine amerikanische. Dort ist dasselbe, gültig für 1 000 Meilen, wenn auch nicht ganz genau in allen Einzelheiten, so doch im Prinzip dem badischen Hefte gleich, heute noch bei verschiedenen Bahngesellschaften in Gebrauch. Ueber die Erfahrungen, die man jenseits des Ozeans mit ihm gemacht hat, kann ich zur Zeit näheres nicht mittheilen. Der Preis beträgt dort für 1 000 englische Meilen in der I. Klasse 30 D. (etwa 120 ℳ), wovon bei Rückgabe des abgefahrenen Heftes 10 D. (etwa 40 ℳ) zurückerstattet werden, so dass sich die Kosten für 1 Meile (= 1,6 km) auf etwa 8 ₰ stellen.

Uebrigens steht selbst im Deutschen Reich das badische Kilometerheft nicht vereinzelt da: seit 1. Mai 1901 geben auch die badischen Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft, für die ihr unterstehenden Strecken Karlsruhe-Herrenalb und Ettlingen Staatsbahnhof-Pforzheim Kilometerhefte für die III. Wagenklasse aus, und zwar für 400 km zum Preise von 10 ℳ. Der Tarif ist dort also der gleiche wie bei der badischen Staatseisenbahn.

---

[5]) Seit Anfang März d. J. werden ihre Einlageblätter in grünem Drucke hergestellt (im Gegensatz zu dem schwarzen Druck der Hefte zu 1 000 km); ebenso wird zum Bekleben des Rückens der halben Hefte grüne Leinwand verwendet, womit diese nun als solche deutlich erkennbar gemacht sind.

[6]) Bericht der Budgetkommission, S. 36 f.

[7]) Jahrg. 1902, Nr. 147.

Der Umbau des Bahnhofs zu Karlsruhe.

Die Karlsruher Bahnhofsverhältnisse haben bereits seit Jahren einen Gegenstand der Sorge sowohl für die badische Staatsbahnverwaltung, wie für die städtischen Behörden gebildet. Der im Jahre 1842 erbaute und im folgenden Jahre dem Betriebe übergebene Bahnhof liegt im Süden der Stadt und hat für den Weltverkehr insofern eine ganz besondere Wichtigkeit, als sich auf ihm die grossen Verkehrslinien Berlin-Frankfurt a/M.-Basel-Genua und Paris-München-Wien kreuzen. Seiner mehr örtlichen Bedeutung als Mittelpunkt einer grösseren Staatsbahnverwaltung und als Verkehrsstelle für eine volkreiche Landeshauptstadt tritt also als ausgleichendes Gegengewicht die bedeutungsvolle Rolle gegenüber, welche er im Durchgangsverkehr des europäischen Festlandes spielt, und wir möchten gerade diesen Gesichtspunkt in den Vordergrund unserer Ausführungen rücken, weil er bei der Eigenart und Schwierigkeit der hier gegebenen verkehrspolitischen Aufgabe u. E. von hoher — vielleicht entscheidender — Wichtigkeit ist.

Wie wir einem in Nr. 34 der „Deutschen Bauztg.“ von Otto Schultz veröffentlichten Aufsatze entnehmen, hat in Karlsruhe, wie in so vielen anderen Städten, die „Bahnhofsfrage“ ihren Ausgang genommen von den Unzuträglichkeiten, welche die ausgedehnten ebenerdigen Schienengleise eines grossen Bahnhofs dem innerstädtischen Verkehre bereiten. „Da der Bahnhof selbst, wie auch die von ihm ausgehenden Bahnlinien in Geländehöhe liegen, so konnte es nicht ausbleiben, dass er einer Ausdehnung der Stadt nach Süden hin, sobald diese einen etwas lebhafteren Aufschwung nahm, sehr hinderlich werden musste. Nachdem dieser Aufschwung zu Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts eingetreten war, ist die ehemals so stille Hauptstadt des badischen Landes in beständigem Wachsthum geblieben. Je mehr ihr Ausdehnungsbestreben aber wuchs, um so lästiger musste die Behinderung einer Ausdehnung über den Bahnhof und die Bahnlinien hinaus empfunden werden.“ Da hiernach der Ausdehnung der Stadt nach Süden hin ein lästiges Hinderniss im Wege stand, im Norden aber der der Krone gehörige Hardtwald jedem Wachsthum der Stadt eine

unübersteigliche Grenze setzte, so konnte sie sich in regelmässiger Weise nur nach Osten und Westen hin entwickeln, und dies ist denn auch in so ausgiebiger Weise geschehen, dass im Westen das benachbarte Mühlburg bereits in ihren Bereich aufgenommen und im Osten gegen die alte Markgrafenstadt Durlach hin eine rasch fortschreitende Annäherung erfolgt ist. Die Längsausdehnung der Stadt beträgt jetzt 6 km, während sie in der Mitte auf der Linie zwischen Schloss und Bahnhof ursprünglich wenig mehr als ein halbes Kilometer breit war. Auf die Dauer konnten freilich die Schienengleise dem Ausdehnungsbedürfniss der Stadt auch nach Süden hin kein unübersteigliches Hemmniss bieten, und so ist allmählich jenseits des Bahnhofs ein grösseres Gelände der Bebauung erschlossen worden, auf dem eine stark bevölkerte Südvorstadt entstand. Von den Bewohnern dieses Stadttheils aber wurde die Unterbrechung ihrer Verbindung mit der Altstadt durch den in Geländehöhe sich bewegenden Eisenbahnverkehr immer lästiger empfunden, und hieran änderte auch die Herstellung einer Fussgängerüberführung und zweier Fussgängertunnel nur wenig. Denn die Eisenbahnverwaltung stellte aus begreiflichen Gründen der Ueberführung der städtischen Strassenbahn über die Gleise der Staatsbahn einen unabänderlichen Widerspruch entgegen. Als diese Zustände allmählich unerträglich zu werden begannen, beantragte die Stadt Karlsruhe bei der Generaldirektion deren baldige Abstellung. Ueber die Frage aber, in welcher Weise die Uebelstände am besten zu beseitigen wären, liess sich die Gemeindebehörde zunächst noch nicht aus. Die Generaldirektion liess nun einen Entwurf ausarbeiten, nach welchem die am meisten in ihrem Verkehr behinderten Strassen in Rampen über die Bahngleise hinweggeführt werden sollten."

Dieser Plan, der einen Kostenaufwand von 4 500 000 ℳ erforderlich gemacht haben würde, fand aber bei der Stadt den entschiedensten Widerspruch, hauptsächlich aus dem Grunde, weil durch die unförmlichen Rampen das hübsche Stadtbild des badischen Regierungssitzes in hässlicher Weise verunstaltet werden würde. Dagegen schlug nun die Gemeindebehörde die Höherlegung des ganzen Bahnhofs in der Weise vor, dass die städtischen Strassen in ihrer jetzigen Richtung und Höhenlage unter ihm hindurchgeführt würden. Diesen Plan erklärte die Generaldirektion der Kosten wegen für unausführbar, jedoch liess sie zum Beweise ihrer Behauptung für einen solchen Hochbahnhof in eingehendster Weise einen Entwurf ausarbeiten, nach welchem dessen Herstellungskosten auf rund 15 000 000 ℳ zu veranschlagen waren. Die Stadt vermochte sich jedoch hierbei nicht zu beruhigen und wandte sich an die Herren Oberbaurath Baumeister in Karlsruhe, Generaldirektor v. Ebermayer in München und Ingeniör Gleim zu Hamburg mit der Bitte um Ertheilung eines Gutachtens über die beiden in Wettbewerb gestellten Entwürfe. Dieses Gutachten ist im Jahre 1898 erstattet worden und dahin ausgefallen, dass in dem Hochbahnhofe zweifellos die vollkommenere Lösung der streitigen Frage zu finden sei. Ausserdem überrage der dafür in Anschlag gebrachte Kostenbetrag denjenigen des Rampenentwurfs nur deshalb um eine so erhebliche Summe, weil in ersteren zugleich sämmtliche Ausgaben für einen vollständigen Bahnhofsumbau mit inbegriffen seien. Rechne man letzteren, der sich doch in nicht allzu ferner Zeit als nothwendig erweisen werde, in die zu veranschlagende Kostensumme des Rampenprojekts mit ein, so werde sich letzteres eher theuerer als billiger stellen wie der Hochbahnhof, zumal dieser bei bescheidener Ausführung wohl nicht die ganze Bausumme von 15 000 000 ℳ erfordern werde. — Seitdem haben die Erörterungen etwa 2 Jahre lang geruht, bis die Generaldirektion mit einem völlig neuen Vorschlage hervortrat, welcher die Lösung aller bestehenden Schwierigkeiten in einer V e r l e g u n g d e s B a h n h o f s sucht. Und zwar glaubt sie ein hierfür geeignetes Gelände in den noch unbebauten Landflächen gefunden zu haben, welche sich jenseits der Südvorstadt und des daran anschliessenden Stadtgartens erstrecken. Angesichts der Zähigkeit, mit der bei den Bahnhofsumbauten der letzten Jahrzehnte in allen Gross- und Mittelstädten an der thunlichsten Wiederbenutzung der alten Bahnhofsplätze festgehalten worden ist — wir erinnern an Hannover, Köln, Bremen, Hamburg, Breslau und an die neuen Leipziger Umbaupläne —, mag dieser Gedanke im ersten Augenblick vielleicht einigermaassen verwunderlich erscheinen; geht man aber auf eine genaue Prüfung der örtlichen Verhältnisse ein, wie sie sich in einer zweihundertjährigen Entwickelung gestaltet haben, so wird man in ihr eine durchaus sachgemässe Lösung wenn auch nicht aller, so doch der dringendsten Schwierigkeiten finden. In dieser Beziehung kommt, wie bereits eingangs angedeutet, u. E. in erster Linie der Umstand in Betracht, dass es sich hier um einen der wichtigsten Kreuzungspunkte des Weltverkehrs handelt und dass daher die leitende Verwaltung alle Ursache hat, die mit einem so verantwortlichen Betriebe belasteten Gleise aus der Enge ihrer bisherigen Lage nach einem Gebiete zu verlegen, wo ihrer räumlichen Entfaltung für alle absehbare Zeit volle Freiheit gewährt ist. Die Enge des zwischen der Karlsruher Altstadt und Südvorstadt eingezwängten Raumes würde sich namentlich während der Zeit des Umbaues störend geltend gemacht und diesen in der Weise nachtheilig beeinflusst haben, dass eine weit längere Bauzeit dafür hätte in Aussicht genommen werden müssen. Auch liess sich nur so ein bereits seit Jahren empfundener Uebelstand der alten Anlage ausmerzen, der darin besteht, dass die in den jetzigen Bahnhof einmündenden Bahnlinien „sowohl dicht vor, als dicht hinter dem Bahnhofe scharfe Krümmungen beschreiben", die bei einer — unausbleiblich nothwendigen — Verlängerung des Bahnhofes nur noch sehr viel unbequemer werden würden. An der neuen Stelle aber wird der Bahnhof von vornherein als Hochbahnhof angelegt werden können, und es wird daher in Zukunft weder das Wachsthum der Stadt für ihn, noch er für das Wachsthum der Stadt hinderlich und beengend sein.

Untersucht man nun, welche Umstände bei den vorhin erwähnten neueren Bahnhofsumbauten trotz aller entgegenstehenden Bedenken mit zwingender Gewalt auf die Beibehaltung der alten Oertlichkeiten hingewiesen haben, so wird man finden, dass in der überwiegenden Mehrzahl dieser Fälle alte Handelsstädte in Frage standen, die mit Recht enen entscheidenden Werth darauf legten, dass ihre Bahnhöfe in möglichster Nähe ihres Marktplatzes, als dem Mittelpunkte ihres Geschäftslebens, erhalten blieben. Karlsruhe dagegen verdankt seine Entstehung bekanntermaassen nicht einer günstigen Handelslage, sondern dem Wunsch eines prachtliebenden Regenten, der hier in weltferner Abgeschiedenheit das Muster eines vornehmen Fürstensitzes gründen wollte. Dieser Gedanke ist der ganzen Anlage der Stadt, in welcher die Hauptstrassen in fächerförmiger Anordnung vom Schlosse ausstrahlen, auch heute noch aufgeprägt, und er hat den ersten Anlass dazu gegeben, dass die Stadt eine für ihre Einwohnerzahl geradezu unerhörte Längenausdehnung gewonnen hat, während sich bei den alten Handelsstädten die Entwickelung in mehr oder weniger regelmässigen Kreisen von ihrem Verkehrsmittelpunkte aus bewegte. Diesem Zustande gegenüber erscheint es dem Verfasser des gedachten Aufsatzes keineswegs als ein bedenklicher Eingriff, wenn man den Bahnhof um wenig mehr als 1 km weiter hinausschiebt, da ein sehr starker Bruchtheil der Bevölkerung auch jetzt schon in so erheblicher Entfernung von ihm wohnt, dass er für die Verbindung dorthin auf die Benutzung der Strassenbahn angewiesen ist. Legt man aber den Bahnhof so weit hinaus, so wird dadurch die Möglichkeit gegeben, dass sich in seiner Nähe Geschäftshäuser ansiedeln und dass sich hier vielleicht eine von der Hof- und Beamtenstadt abgesonderte Handelsstadt Karlsruhe bildet. Einen wesentlichen Nachtheil werden durch eine Bahnhofsverlegung vielleicht nur die Besitzer der grossen Gasthäuser in der Nachbarschaft des jetzigen Bahnhofs zu erleiden haben, aber bei den überwiegenden Rücksichten der Gemeinwirthschaft und Betriebssicherheit, die für eine solche Maassnahme sprechen, darf dieser Umstand wohl nicht entscheidend ins Gewicht fallen.

Was nun schliesslich die finanzielle Seite der Angelegenheit betrifft, so kommt noch sehr wesentlich in Betracht, dass sich das Gelände des alten Bahnhofs zweifellos für hohe Preise zu Bauplätzen wird verwerthen lassen, und dass auf diese Weise die schweren Baukosten dem badischen Lande nicht unerheblich werden erleichtert werden.

In ähnlicher Weise haben ja auch die Kosten des Bahnhofsumbaues in Frankfurt a/M., bei welchem die Neuanlage vom Centrum der Stadt um 0,75 km verschoben wurde, zu einem erheblichen Theil aus dem Verkaufe des Geländes der alten Bahnhöfe gedeckt werden können. Auch haben sich hier die Gemeindebehörden mit der Hinausverlegung durchaus einverstanden erklärt, und es herrscht jetzt nur eine Stimme darüber, dass die Maassnahme der Stadt durchaus zum Segen gereicht hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Landtagsverhandlungen über die Main-Neckarbahn.** Der Ausschuss der zweiten h e s s i s c h e n Kammer hat nach einem Telegramm des Wolf'schen Büros vom 27. d. Mts. den Bericht über die Berathung des Vertrages zwischen Preussen, Hessen und Baden, betreffend Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, erstattet. Die Mehrheit des Ausschusses ist zu der Ueberzeugung gelangt, heisst es in dem Berichte, dass der Vertrag seinen Zweck, die unzeitgemässe und kostspielige Verwaltungsorganisation der Main-Neckarbahn im allgemeinen wirthschaftlichen wie im

Interesse der Verkehrsinteressenten zu beseitigen, erfüllt, und zwar in einer Weise, welche den hessischen Interessen nicht zuwiderläuft, sondern im Gegentheil nicht nur dem Staate direkte und indirekte finanzielle wie sonstige Vortheile bringt, sondern auch dem hessischen Verkehr auf der Main-Neckarbahn dient und von Nutzen ist. Die Minderheit des Ausschusses (die Abgg. Molthan-Ctr. und Ulrich-Soz.) verkennt keinesfalls die wirthschaftlichen Vortheile der Vereinfachung der Verwaltung; sie kann sich jedoch hinsichtlich der Selbständigkeit Hessens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auch mit dem vorliegenden Vertrage nicht einverstanden erklären, ebenso wenig wie sie die Auffassung über die Vortheile des Vertrages von 1896 zu theilen in der Lage ist. Ein Mitglied (Weidner von der freien wirthschaftlichen Vereinigung) ist zwar für die Annahme des Vertrages, doch erscheint ihm die Verherrlichung des Vertrages von 1896 auf Grund mancherlei trüber Erfahrungen als verfrüht. Die Ausschussmehrheit beantragt hiernach, die Kammer wolle dem vorliegenden Vertrage die Genehmigung ertheilen.

In der ersten badischen Kammer ist der Vertrag über die Main-Neckarbahn mit allen gegen die Stimme des Oberlandesgerichts-Präsidenten Baron Neubronn angenommen worden. In der Debatte bemerkte Minister v. Brauer, eine süddeutsche Tarifgemeinschaft wäre wünschenswerth und nothwendig, und auch Bayern, Württemberg und Elsass haben den besten Willen gezeigt, eine solche herbeizuführen. Diese habe keine Spitze gegen Preussen, sondern bezwecke nur Verbesserung und Verbilligung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse. Wir werden aus der Rede noch ausführlicheres mittheilen.

Im preussischen Abgeordnetenhause kam der Gesetzentwurf, betreffend die Neuregelung der Vertragsverhältnisse der Main-Neckarbahn, am 28. d. Mts. zur ersten Lesung. Minister v. Thielen bezeichnete in seiner einleitenden Rede das Bestehen dieser Bahn in der Form eines selbstständig verwalteten Verkehrsunternehmens als einen Anachronismus. Die verwickelte Verwaltung war insbesondere sehr kostspielig, sie musste einheitlicher und billiger gestaltet werden. Dazu gab es verschiedene Wege: entweder das bisherige gemeinschaftliche Unternehmen aufzulösen und die auf preussischem und hessischem Gebiet gelegenen Linien der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, die auf badischem Gebiet gelegenen Linien Baden zuzuweisen, oder aber das Unternehmen zwar als gemeinschaftliches Unternehmen fortbestehen zu lassen, jedoch die selbständige Verwaltung der Bahnen aufzulösen und Verwaltung und Betriebe der ganzen Bahnen den Organen eines grösseren Bahnnetzes mit zu übertragen. Der erstere Weg wurde auch von Preussen als unzweckmässig erachtet. Man war von vornherein darüber einig, dass man an den Eigenthumsverhältnissen nicht rühren dürfe, dass das Gemeinschaftsverhältniss als solches aufrecht zu erhalten sei. Mat hat deshalb den zweiten Weg vorgezogen und das Ergebniss der Verhandlungen zwischen den drei betheiligten Staaten liegt nunmehr dem Hause vor. „Es handelt sich hier in keiner Weise um eine politische Aktion. Das politische Moment fällt beim Vertrag vollständig weg. Die Rechte der Vertragsstaaten sind vollständig gewahrt, insbesondere ist unser Gemeinschaftsbundesgenosse Hessen in dieser Beziehung durch den Vertrag noch erheblich günstiger gestellt worden, als es früher der Fall war." Der Minister ging noch auf einige Einzelheiten der beabsichtigten Vereinfachungen und der Zutheilung der Strecken an die benachbarten Direktionen Mainz, zum kleineren Theil auch Frankfurt a/M. ein und schloss mit der Hoffnung, dass der Vertrag die Bewilligung des Hauses finden werde. Der natlib. Abg. Noelle sprach seine volle Zustimmung zu dem Vertrage aus. Die Vereinfachung der Verwaltung werde eine Ersparniss von 10 %, d. s. 900 000 ℳ. zur Folge haben, wenn sie von der Regierung vorsichtig auch nur auf 600 000 ℳ. geschätzt sei. Zwar habe die Vorlage keine politische Bedeutung, aber es sei doch gut, dass die selbständige Verwaltung fortfalle und die Bevölkerung nun der Meinung sein werde, auch die Main-Neckarbahn sei preussisch geworden. Es verlohne sich bei dieser Gelegenheit wohl, mit einigen Worten auf die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft einzugehen. Wenn es so dargestellt werde, als habe Preussen den grössten Vortheil hiervon, so sei gerade das umgekehrte der Fall. „Den Beamten der früher hessischen Bahnen ist eine Gehaltserhöhung gewährt worden, die sich auf rund 2 000 000 ℳ. beläuft. Zudem sind die Eisenbahnanschlüsse für Hessen grössere geworden. Preussen hat solche finanziellen Vortheile nicht gehabt. Alle die Vortheile, die daraus sich ergeben, dass ein grosses Netz einheitlich verwaltet wird, besass Preussen schon vorher. Die Gemeinschaft hat Preussen sogar gewisse Nachtheile gebracht, da unsere Eisenbahnverwaltung etwas eingeengt ist bei ihren Betriebsmaassnahmen. Namentlich bei gewissen Maassregeln muss sie die Zustimmung Hessens einholen. Das ist kein Vortheil für eine so grosse Verwaltung. Der Vertrag hat auch insofern eine gewisse politische Bedeutung, als er einen Fortschritt auf dem Wege der Eisenbahngemeinschaften bedeutet. Theoretisch sind meine Freunde nach wie vor Anhänger der Reichseisenbahnen. Aber ich erkenne an, dass die Durchführung dieses Gedankens im Augenblick ausserordentlich schwierig sein würde. Denn Preussen würde jetzt seine Eisenbahnen naturgemäss nur für einen Kaufpreis abtreten können, der den Erträgen entspricht, die es jetzt seit so langen Jahren aus seinen Eisenbahnen zieht. Deshalb kann ein Fortschritt gegenwärtig nur auf dem Wege der vertragsmässigen Gemeinschaft erzielt werden. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass Preussen nicht das geringste Interesse hat, auf solche Eisenbahngemeinschaften zu drängen."

Der freikons. Abg. Freiher v. Zedlitz meinte, der Vertrag sei doch ein wenn auch kleiner Schritt auf dem Wege, eine grössere Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnwesens durch Eisenbahngemeinschaften herbeizuführen. Es werden in diesem Vertrage die ausserpreussischen Interessen mindestens ebenso gut gewahrt, wie die preussischen. Das sei um so beachtenswerther, als von der sächsischen Kammer gegenüber der preussischen Eisenbahnverwaltung der gänzlich unberechtigte Vorwurf des unlauteren Wettbewerbes durch Umgehung sächsischer Linien mit der Güterbeförderung erhoben wurde. Es ist kein einziger Fall bekannt geworden, der diesen Vorwurf rechtfertige; er bitte aber den Minister, ihn nochmals ausdrücklich zurückzuweisen.

Minister v. Thielen erklärte hierauf folgendes: „Die Fabel von dem sächsisch-preussischen Eisenbahnkriege wird dadurch nicht wahrer, dass sie immerfort wiederholt wird. Diese Legende kommt nicht zur Ruhe, trotzdem ich sie schon im Reichstage wiederlegt habe und trotzdem auch von meinem Kollegen in Dresden jederzeit anerkannt worden ist, dass unser Verhältniss zu einander im Eisenbahnwesen das denkbar beste ist. Ich kann das hier nur aus voller Ueberzeugung und aufrichtigen Herzens bestätigen. Der Vorwurf des unlauteren Wettbewerbs ist von dem Finanzausschuss der sächsischen Kammer und dann in einer Resolution von der Kammer selbst gegen uns erhoben worden, trotzdem der sächsiche Finanz- und Eisenbahnminister auch bei dieser Gelegenheit das Gegentheil ausdrücklich versichert hat. Die Behauptung, dass der Durchgangsverkehr durch Sachsen von Norden nach Süden und von Westen nach Osten sich verringert habe, weil Preussen ihn abschnitt, ist vollständig unrichtig. Erstens hat Preussen diesen Verkehr von Sachsen nicht abgeleitet und zweitens hat er sich, wie die sehr sorgfältige Statistik der sächsischen Eisenbahnverwaltung ergibt, überhaupt nicht vermindert, sondern erheblich vermehrt. Insbesondere ist es auch unrichtig, dass der Güterverkehr von Görlitz nach Plauen jetzt unter möglichster Umgehung des sächsischen Gebietes auf preussisches Gebiet verlegt sei. Er geht etwa zur Hälfte über preussische und zur Hälfte über sächsische Linien. Die Grundsätze unserer Verkehrsvertheilung, die wir mit Sachsen vereinbarten, werden von uns nach jeder Richtung beobachtet. Sie gipfeln darin, dass jede Verwaltung das Recht haben sollte, die ihr günstigsten Linien zu benutzen mit der Einschränkung, dass Umwege von einer bestimmten Länge nicht gemacht werden dürfen. Innerhalb dieser Grenzen bewegen wir uns. Ich bemerke dabei, dass das sächsische Verlangen, es sollte unser Verkehr mit Bayern durch Sachsen geleitet werden, von meinem Amtsvorgänger ausdrücklich abgelehnt worden ist. Auf diese Zumuthung konnte sich die preussische Eisenbahnverwaltung nicht einlassen. Von der Macht, die uns durch die Verhältnisse gegeben ist, machen wir den anderen Bundesstaaten gegenüber durchaus keinen illoyalen Gebrauch, sondern wir sind den ausserpreussischen Bahnverwaltungen des Reiches stets in loyalster Weise entgegengetreten. Dass wir aber für unseren Güterverkehr stets die kürzeste Linie wählen, das können wir nicht einmal immer auf unseren eigenen Linien durchführen. Von einem unlauteren Wettbewerb Preussens kann also absolut nicht die Rede sein, und die Herren vom sächsischen Landtage würden das auch zugeben müssen, wenn sie sich mit den thatsächlichen Verhältnissen besser vertraut machen wollten."

Nachdem dann noch Abg. Fritzen seine Genugthuung darüber ausgesprochen hatte, dass Preussen niemals seine Rechte benutzt habe, um die kleinen Staaten zu unterdrücken, und der kons. Abg. v. Pappenheim einen klaren Ausspruch für erwünscht bezeichnet hatte, dass die Behauptungen der süddeutschen Presse über die eigentlichen Bestrebungen der preussischen Eisenbahnverwaltung unrichtig sind, erklärte Minister v. Thielen, dass von der preussischen Eisenbahnverwaltung kein Schritt gethan sei, um eine weitere Eisenbahngemeinschaft herbeizuführen.

Die Vorlage wurde der Budgetkommission überwiesen.

— **Vergleichsfahrten zwischen Verbund- und Zwillingslokomotiven.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den nachgeordneten Eisenbahndirektionen Abschrift eines Berichts der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. über Versuchsfahrten mit Güterzügen auf der Strecke Frankfurt-Homburg,

bei denen abwechselnd Verbund- und Zwillingslokomotiven verwendet wurden, zur Kenntniss mitgetheilt. Wie der Bericht ergibt, wurden zu diesen Fahrten zwei $^3/_3$-gekuppelte Verbundlokomotiven (Nr. 930 und 933) mit dem Wechselventil von Borries 1897 und eine solche $^3/_4$-gekuppelte mit dem Wechselventil von Dultz verwendet.

Mit beiden Lokomotiven ist es unmöglich gewesen, auf der zwischen den Stationen Rödelheim, Weisskirchen und Oberursel liegenden Bergstrecke 57 Lastachsen zu befördern, während die Zwillingslokomotive 1276, im Jahre 1884 mit 10 Atmosphären Kesseldruck geliefert, unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrzeit von 33 Minuten diese Belastung ohne Ueberanstrengung bewältigte. Mit letzterer Lokomotive kamen die 57 Lastachsen auf der Höhe von Oberursel mit vollem Dampfdruck und hohem Wasserstande an, während die Verbundlokomotiven nur 50 Lastachsen unter gleichen Verhältnissen befördern konnten. Die Anfahrvorrichtungen waren in vollkommener Ordnung.

Bei einer erneuten Versuchsfahrt hat die erstgenannte Verbundlokomotive 13 Centner Kohlen und 5,5 cbm Wasser, die Zwillingslokomotive dagegen nur 9 Centner Kohlen und 4,5 cbm Wasser verbraucht. Der erhebliche Mehrverbrauch an Kohlen und Wasser ist nach dem Bericht auf die für die Verbundwirkung ungünstigen Füllungsgrade zurückzuführen, mit welchen sowohl bei Verbundarbeit, als auch nach Einschalten der Zwillingswirkung mit der Verbundlokomotive gefahren werden musste, um überhaupt den Zug in Gang zu halten. Ein Versuch, die Verbundwirkung wieder einzuschalten (bei Kilometer 10,6), musste aufgegeben werden, weil sonst der Zug zum Halten gekommen wäre. Bei dem Fahren mit Zwillingswirkung trat bei den Verbundlokomotiven mit dem Wechselventil von Borries selbst bei halb geöffnetem Regulator ein erhebliches ruckweises Anziehen und Wanken der Lokomotive ein; dabei wurde mit 0,5 Füllung gefahren. Die Triebwerktheile der Maschine wurden bei diesem Fahren bedeutend beansprucht, so dass ein längeres Arbeiten der Lokomotive in dieser Weise nicht angängig ist, ohne ihre Triebwerktheile zu gefährden. Verbundlokomotiven arbeiten, so heisst es in dem Bericht, nur da günstiger als Zwillingslokomotiven, wo sie mit einem zwischen 0,4 und 0,5 liegenden Füllungsgrade längere Zeit hintereinander die ihrer durchschnittlichen Leistungsfähigkeit angepassten Belastungen zu befördern haben; für Strecken wie die Homburger sind sie nicht geeignet und sind dieserhalb dort nur ganz ausnahmsweise zur Verwendung gekommen; für den regelmässigen Dienst ist die Verwendung von Zwillingslokomotiven angeordnet.

Der Herr Minister hat aus diesen Ergebnissen Anlass genommen, die königlichen Eisenbahndirektionen auf diese — in den Füllungsverhältnissen begründeten — Mängel der Verbund-Güterzuglokomotiven hinzuweisen; bei der Bildung der Lokomotivdiensteintheilungen werde daher in jedem Falle zu prüfen sein, welche Lokomotivgattung für die vorliegenden Betriebs- und Streckenverhältnisse in wirthschaftlicher Hinsicht am geeignetsten erscheint.

— **Bau und Betrieb von Privateisenbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen im „Eisenb.-Verordn.-Bl.“ vom 14. d. Mts. veröffentlichten Erlass an die Eisenbahnkommissare gerichtet, in dem er darauf aufmerksam macht, dass in den Konzessionsurkunden über den Bau und Betrieb von Privateisenbahnen vorgeschrieben wird, dass die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung dem Vorstande der Eisenbahngesellschaft oder einem obersten Betriebsleiter übertragen werden muss, dessen Wahl und Geschäftsordnung ministerieller Genehmigung bedarf und der für die Geschäftsführung, insoweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist. Diese Vorschrift bildet die Grundlage für die wirksame Ausübung der staatlichen Aufsicht über die ordnungsmässige Betriebsführung und zugleich für die zum Schutze der öffentlichen Interessen nothwendige persönliche Verantwortlichkeit der Betriebsleiter. Dem konzessionirten Eisenbahnunternehmer oder seinen gesetzmässigen Vertretern steht daher nicht das Recht zu, ohne weiteres Verträge zu schliessen, die gegen diese grundlegende Konzessionsvorschrift verstossen oder ihre Wirksamkeit zu beeinträchtigen geeignet sind. Vielmehr bedürfen Verträge, durch welche das ertheilte Konzessionsrecht auf einen anderen übertragen oder der Betrieb einem anderen überlassen werden soll, der landesherrlichen Bestätigung. Da diese der Ertheilung einer neuen Konzession gleich zu achten ist, so kann einem Antrag auf diese Bestätigung nur dann näher getreten werden, wenn seitens des Betriebsunternehmers die für die Konzessionirung von Privateisenbahnen überhaupt maassgebenden Voraussetzungen erfüllt sind, wie es bei öffentlichen Korporationen und Eisenbahngesellschaften der Fall ist. Im übrigen können zwischen dem konzessionirten Eisenbahnunternehmer und anderen Personen in Bezug auf die Betriebsverwaltung nur Verträge geschlossen werden, die auf bestimmte Leistungen für den Betrieb gerichtet sind, hauptsächlich seine finanzielle Seite zum Gegenstande haben, deshalb als Verträge ausschliesslich privatrechtlicher Natur, wie schon wiederholt erklärt worden ist, für den Verkehr mit Staatsbehörden nicht in Betracht kommen und von ihnen unberücksichtigt zu lassen sind.

Der Erlass behandelt dann noch weitere Fälle von Abmachungen, deren Zulässigkeit oder Unzulässigkeit sich aus den dargestellten Grundsätzen ergibt.

— **Stückgutstaffeltarif.** Unter der Ueberschrift „Die Gönner des Staffeltarifs“ hat sich kürzlich die „Sped.- und Schifffahrts-Ztg.“ mit einer von uns in Nr. 9 S. 151 d. Ztg. veröffentlichten Besprechung der bisherigen Wirkungen des Stückgut-Staffeltarifs beschäftigt. Wir hatten darauf hingewiesen, dass dieser Tarif, durch den eine Frachtermässigung gewährt ist, welche namentlich dem Kleinhandel und der Kleinindustrie zu Gute kommt, von den Speditören, die allerdings dadurch in dem bisher von ihnen betriebenen Sammelladungsverkehr beeinträchtigt worden sind, auch jetzt noch auf das heftigste bekämpft wird. Wir finden es nach wie vor sehr erklärlich, dass gerade das Speditionsgewerbe jenes Vorgehen der Eisenbahnverwaltung schmerzlich empfindet. Selbstverständlich kann aber die Beeinträchtigung der einseitigen Interessen eines einzelnen Gewerbes nicht zu der Forderung berechtigen, dass eine dem grossen Ganzen zu Gute kommende Maassregel wieder rückgängig gemacht werde. In der Wissenschaft wie im geschäftlichen Leben hat es stets als eine allgemein gültige Wahrheit gegolten, dass eine Herabsetzung der Frachtsätze fördernd und belebend auf Handel und Verkehr wirkt. Hier ist eine solche Frachtherabsetzung gewährt worden, und es ist infolge dessen eine wesentliche Steigerung des Stückgutverkehrs eingetreten. Wir betrachten dies als einen erfreulichen Fortschritt und sind bislang auch durch die Ausführungen der „Sped.- und Schifffahrts-Ztg.“ nicht vom Gegentheil überzeugt worden, am wenigsten durch die liebenswürdigen Redewendungen, die sie uns widmet. Sachlich bringt die genannte Zeitung nichts weiter vor, als die Behauptung, einmal, dass die Anstrengungen der Eisenbahnverwaltungen zur Verbesserung des Stückgutverkehrs dessen Verbesserungsbedürftigkeit beweisen, und weiter, dass die von uns angeführten Handelskammerberichte von Bochum und Waldenburg keinen Beweis dafür erbringen könnten, dass der Stückgutstaffeltarif allgemein als segensreich empfunden werde.

Wir halten es für müssig, den Streit weiter fortzusetzen, und wollen nur noch das eine bemerken, dass schon der durch den Staffeltarif gegebene lebhafte Antrieb, die Stückgutbeförderung nach allen Richtungen zu verbessern, als eine höchst segensreiche Frucht der Einführung des Tarifs angesehen werden muss.

— **Die III. Wagenklasse in den Schnellzügen.** Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt: „Im Herbst vorigen Jahres brachte ein hiesiges Blatt einen Artikel, in dem darüber Beschwerde geführt wurde, dass auf den preussischen Staatsbahnen die Schnellzüge nicht genügend mit der III. Klasse ausgestattet seien, und dass es Luxuszüge mit III. Klasse überhaupt nicht gebe, während in England fast alle Schnellzüge auch Wagen III. Klasse führten. Wir haben damals sofort die Behauptungen jenes Artikels richtig gestellt. Gleichwohl finden wir denselben Artikel mit einigen Aenderungen in der Fassung unter der recht geschmackvollen Ueberschrift: ‚Eine plutokratische Eisenbahnverwaltung‘ jetzt in einem Provinzialblatt wieder. Wir könnten das Blatt lediglich auf unsere früheren Ausführungen verweisen, wollen indess nicht unterlassen, nochmals zu bemerken, dass auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen über 80 % der Schnellzugkilometer von Schnellzügen mit Wagen I. bis III. Klasse und beinahe die Hälfte aller D-Zugkilometer von Zügen zurückgelegt werden, die die III. Klasse führen. Die Anzahl der mit III. Klasse ausgestatteten Schnellzüge wird dabei andauernd vermehrt. Luxuszüge werden bekanntlich von einer Privatunternehmergesellschaft, der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel, lediglich im internationalen Verkehr gefahren; sie berühren zwar auch die preussischen Staatsbahnen, diese haben aber bisher keinen Anlass gefunden, für ihren inneren Verkehr Luxuszüge einzurichten. Es mag sein, dass in England die Anzahl der schnell fahrenden Züge, die die III. Klasse führen, verhältnissmässig noch grösser ist, als bei uns. Zahlen darüber liegen uns nicht vor und werden auch in jenem Artikel nicht mitgetheilt. Dieser aber vergisst wiederum anzuführen, wie hoch die Preise der Personenzüge in England sind. Nach neueren, im ‚Archiv für Eisenbahnwesen‘ mitgetheilten Untersuchungen beträgt z. B. der Fahrpreis III. Klasse von London nach Edinburgh (640 km) 33,32 ℳ für die einfache und 63,92 ℳ für die Hin- und Rückfahrt. Auf dieselbe Entfernung beträgt der Fahrpreis III. Klasse der Schnellzüge auf den preussischen Staatsbahnen für die Hinfahrt allein 29,9 ℳ, für Hin- und Rückfahrt 38,40 ℳ. Daneben besteht in Preussen die in England fehlende IV. Klasse, auf der man eine Strecke von 640 km für 12,80 ℳ, d. h. für nicht viel mehr als den dritten Theil des englischen Fahrpreises III. Klasse zurücklegen kann. Aehnliche Unterschiede

zwischen den englischen und preussischen Personenfahrpreisen bestehen auf den meisten anderen Strecken. Wir bezweifeln es sehr, ob unserer ärmeren Bevölkerungsklasse damit gedient wäre, wenn sie zwar etwas schneller fahren würde, aber dafür die doppelten und dreifachen Preise bezahlen müsste.“

— **Fracht für Musterkoffer.** Der Präsident des deutschen Handelstages hat auf seine Eingabe vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten folgenden Bescheid erhalten: „Die Einführung ermässigter Gepäckfrachtsätze für Musterkoffer, die von Handlungsreisenden in Ausübung ihres Berufs mitgeführt werden, erscheint aus wirthschaftlichen Gründen und zur Vermeidung von Erschwernissen bei der Ausführung des Gepäckabfertigungsdienstes grundsätzlich bedenklich. Auch steht zu befürchten, dass die einseitige Tarifverbilligung zu Gunsten eines besonderen Standes zu Berufungen führen und Folgen nach sich ziehen dürfte, deren Tragweite sich vorläufig noch nicht übersehen lässt. Zu einer derartigen Maassnahme liegt übrigens für die preussisch-hessischen Staatsbahnen um so weniger Anlass vor, als bei diesen bereits allgemein 25 kg Gepäckfreigewicht auf jede gewöhnliche Fahrkarte der ersten drei Wagenklassen gewährt wird, was in Oesterreich und Ungarn, worauf sich die Eingabe namentlich bezieht, nicht der Fall ist. Diese Vergünstigung hat für die Geschäftsreisenden neuerdings durch die Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten noch an Werth gewonnen, da jetzt in den meisten Fällen statt zusammengestellter Fahrscheinhefte – bei denen Gepäckfreigewicht nicht gewährt wird — Rückfahrkarten benutzt werden können. Aus diesen Erwägungen und da ich nicht die Hand zu Aenderungen bieten möchte, die die Schwierigkeiten der Durchführung der erst kürzlich begonnenen Vereinfachung des Tarifsystems für die Personenbeförderung nur vermehren würden, bin ich nicht in der Lage, dem Antrage näherzutreten.“ Auch das mecklenburgische Ministerium hat geantwortet, dass es dem gestellten Antrage nicht statt zu geben vermöge.

— **Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn.** Dem Geschäftsbericht für 1901 entnehmen wir nach der „Nat.-Ztg.“ folgendes: Am 1. Oktober 1899 ist die Staatsbahnstrecke Riesenburg-Jablonowo dem Verkehr übergeben worden. Die auf das Gemeinschaftsverhältniss bezüglich des Bahnhofs in Riesenburg bezüglichen Verhandlungen mit der Staatsbahn sind immer noch nicht zum Abschluss gekommen; bis zur endgültigen Regelung erhält die Marienburg-Mlawkaer Bahn abschläglich für das Jahr 16 000 ℳ, welche zur Vereinnahmung gekommen sind. Befördert wurden 452 744 Personen gegen 436 711 im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind auf 370 156 ℳ, d. i. um 7 113 ℳ, gestiegen, dagegen die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf 1 394 856 ℳ oder um 315 783 ℳ = 18,46 % herabgegangen. Hauptsächlich beruht dieser Ausfall auf der Missernte der von der Bahn durchschnittenen Gebietstheile Ost- und Westpreussens sowie auf einem erheblichen Rückgang der russischen Zufuhr. Es sind 554 261 t Frachtgut gegen 641 145 t im Vorjahre zur Beförderung gekommen. An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren 135 343 ℳ zu erheben, dagegen waren an Wagenmiethen 34 018 ℳ zu zahlen. Es verblieb also ein Einnahmeüberschuss von 101 324 ℳ. Die verschiedenen Einnahmen einschliesslich des Staatszuschusses von 80 000 ℳ für Unterhaltung des zweiten Gleises ergaben 564 987 ℳ (gegen 526 987 ℳ im Vorjahre); es stellen sich somit die Einnahmen auf 2 329 999 ℳ und einschliesslich des Vortrags und einiger Resteinnahmen aus den Vorjahren die Gesammteinnahmen auf 2 362 422 (2 600 958) ℳ. Die Betriebsausgaben beziffern sich, einschliesslich der zu Restausgaben zurückgestellten Beträge, auf 1 238 132 (1 256 726) ℳ. Es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 1 124 289 (1 344 262) ℳ. Von diesem Betriebsüberschuss sind zuvörderst verwendet: zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds I: 188 025 (194 567) ℳ und zur Dotirung des Reservefonds II: 43 930 (54 070) ℳ. Die verbleibenden 892 334 (1 065 625) ℳ sind wie folgt zu verwenden: zur Gewährung einer Dividende von 5 % an 12 840 000 ℳ Stammprioritätsaktien = 642 000 ℳ (wie im Vorjahre), zur Gewährung einer Dividende von 1,5 % an 12 840 000 ℳ Stammaktien 192 600 ℳ (3 % = 385 200 ℳ im Vorjahre), zu Gewinnantheilen für die Direktion 8 420 (10 272) ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 21 400 (26 338) ℳ, als Vortrag auf neue Rechnung und zur Verfügung der Generalversammlung 27 914 (1 815) ℳ. Von den Betriebseinnahmen haben die Betriebsausgaben im Jahre 1901: 52,41 % gegen 48,32 % für 1900 in Anspruch genommen. Diese Steigerung der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen ist im wesentlichen auf die erhebliche Erhöhung der Kohlenpreise und fast aller sonstigen Materialien sowie auf eine weitere unabweisbare Erhöhung der Gehälter und Arbeitslöhne zurückzuführen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 5 Arbeitstagen 82 716 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 543 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 86 525 und auf den Arbeitstag 17 305 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 762 und im ganzen 3 809 Doppelwagen oder 4,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 13 690 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 21 Doppelladungen mit anderen Gütern als Kohlen usw.

— **Zur sächsischen Eisenbahnfrage** bemerken die „Berl. Pol. Nachr.“: „Die sächsischen Staatsbahnen sind ein durchaus lebensfähiges und gesundes Verkehrsunternehmen. Ihre Rentabilität ist allerdings dadurch beeinträchtigt worden, dass man sowohl bei der Herstellung neuer Bahnlinien, wie bei Bauausführungen auf den im Betriebe befindlichen Linien nicht immer darauf geachtet hat, die Kosten im richtigen Verhältniss zu dem wirthschaftlichen Nutzen zu halten. Ebenso dürften sich die Betriebsausgaben, namentlich diejenigen persönlicher Natur, nicht überall in den Grenzen des Nothwendigen halten und durch zweckmässigere Einrichtung und Vereinfachung des Betriebs- und namentlich Bürodienstes sich nicht unbeträchtlich ermässigen lassen. Das Vorgehen der preussischen Eisenbahnverwaltung bei der Neuorganisation ihres Dienstes kann zum Vorbild dienen, der dabei erzielte finanzielle Erfolg zur Nachfolge anspornen. Geht die sächsische Eisenbahnverwaltung so vor, so wird sich, wenn erst die Verkehrsstockung, unter der nicht nur die sächsischen, sondern alle deutschen Bahnen leiden, überwunden sein wird, auch die Rente des sächsischen Staatsbahnbesitzes wieder heben. Es liegt also gar kein Grund vor, an der Zukunft des sächsischen Staatsbahnsystems als selbständiges Verkehrsunternehmen zu zweifeln. Noch weniger Grund ist natürlich zu der Unterstellung vorhanden, als ob Preussen die gegenwärtige Lage dieser Bahnen ausbeuten wolle, um sie ‚überzuschlucken‘, oder, genauer gesagt, sie mit sanftem Zwange zum Eintritt in die preussisch-hessische Eisenbahnfinanz- und Betriebsgemeinschaft zu drängen. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat nicht den leisesten Wunsch, ihren Geschäftskreis über das ihr anvertraute riesige Verkehrsunternehmen hinaus auszudehnen, noch liegt eine Erweiterung desselben durch Angliederung anderer deutscher Bahnsysteme im Interesse dieses Verkehrsunternehmens und seiner Rentabilität selbst. Wünschen andere deutsche Bundesstaaten in ihrem eigenen Verkehrs- oder Finanzinteresse einen Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, so werden sie in bundesfreundlicher Gesinnung die Thore offen finden. Darüber hinaus etwas zu thun, um den Anschluss herbeizuführen oder auch nur zu fördern, liegt aber weder im Wunsche, noch im Interesse der preussischen Eisenbahnverwaltung.“

— **Hauptbahnhof in Leipzig.** Die zweite sächsische Ständekammer hat, wie wir dem „Berl. Akt.“ entnehmen, den Kommissionsantrag angenommen, als erste Baurate für den Hauptbahnhof, der beiden Staaten je 53 000 000 ℳ kosten wird, 13 800 000 ℳ zu bewilligen. Der Kommissionsbericht führte u. a. aus: „Bei der misslichen finanziellen Lage Sachsens würde die Kommission für einen Aufschub eingetreten sein, wenn nicht durch das Vorgehen Preussens und der aus demselben sich ergebenden Grundstücksankäufe eine gewisse Zwangslage geschaffen worden wäre. Sie habe aber die ursprünglich auf 14 800 000 ℳ festgesetzte Rate um 1 000 000 ℳ verkürzt, womit die Regierung einverstanden sei. Die Bewilligung weiterer Summen durch die nächsten Landtage werde wohl ausgeschlossen sein, wenn nicht bei Einbringung der betreffenden Etatsforderungen ganz spezielle Unterlagen und Voranschläge durch das Finanzministerium gegeben würden. Bis jetzt lägen nur Schätzungen und ganz generelle Veranschlagungen vor, aus denen sich die Summe von 53 000 000 ℳ ergebe; die Regierung möge bestrebt sein, an dieser Summe noch weitere Abstriche zu machen.“ Der Stadt Leipzig kostet der Hauptbahnhof 17 310 000 Mark. Davon entfallen allein über 10 000 000 ℳ auf die Herstellung des mächtigen freien Platzes vor der 300 m langen Front des Bahnhofes, der Rest auf die Herstellung neuer Strassen usw. Die Stadtverordneten von Leipzig haben einstimmig den geforderten Betrag bewilligt. Man verhehle sich nicht, dass man durch längere Verhandlungen das zweifellos grosse finanzielle Opfer der Stadt um 50 000 bis 1 000 000 ℳ habe vermindern können, verzichtete aber darauf, um das nun schon seit 24 Jahren schwebende Projekt endlich seiner Verwirklichung zuzuführen und damit den grossen Verkehrs- und Handelsinteressen gerecht zu werden, welche über ganz Deutschland hin damit verknüpft sind.

— **Finanzirung baugenossenschaftlicher Unternehmungen der württembergischen Eisenbahnbediensteten.** In der Finanzkommission der Kammer der Abgeordneten kam die Eingabe des Verbandes der württembergischen Eisenbahnbediensteten um Gewährung staatlichen Kredits zur Finanzirung baugenossenschaftlicher Unternehmungen zur Berathung. Der Berichterstatter Abg. Dr. v. Kiene erstattete einen umfangreichen schriftlichen Bericht und kam, wie wir dem „Staatsanzeiger für Württemberg" entnehmen, zu dem Ergebniss, dass die Unterstützung solcher Selbsthilfebestrebungen als eine ebenso wichtige wie dankbare sozialpolitische Aufgabe des Staates erscheine. Allerdings müsse die Gewährung staatlicher Baudarlehen an besondere Bedingungen, insbesondere an die staatliche Beaufsichtigung dieser Baugenossenschaften, geknüpft werden. Die seitherige Form staatlicher Fürsorge soll nach Ansicht des Berichterstatters nebenher beibehalten und bei der neuen Form mit einem Darlehen von 200 000 ℳ bis 250 000 ℳ ein Versuch gemacht werden. Der Berichterstatter stellte schliesslich den Antrag, die Petition der Regierung zur Berücksichtigung in einem der Finanzlage des Staates entsprechenden Umfang und unter der Voraussetzung einer sachgemässen Wahrung der staatlichen Interessen zu übergeben. Staatsminister Freiherr v. Soden äusserte einzelne Bedenken gegen den vorgeschlagenen neuen Weg zur Regelung der Wohnungsfrage, ohne sich indessen ablehnend zu verhalten. Staatsminister der Finanzen v. Zeyer erklärte, dass er der Sache sympathisch gegenüberstehe; falls die Eisenbahnverwaltung an diese Frage herantreten wolle, werde er seinerseits der Durchführung des Projekts kein Hinderniss entgegenstellen. Es sollte aber die Frage nicht aus dem Rahmen der Eingabe herausgelöst und erweitert werden, vielmehr zunächst auf die Eisenbahnbediensteten beschränkt bleiben. Bei Werkstättearbeitern usw. liegen die Verhältnisse ganz anders, als bei den Bediensteten. Die Abgeordneten Liesching, Kloss und Hähnle stimmten den Ausführungen des Berichterstatters zu. Prälat D. v. Sandberger hob einige Bedenken gegen die Vorschläge Kiene's hervor, trat aber gleichfalls dem Antrag bei. Auch Abg. Haug äusserte Besorgnisse, insbesondere wegen der aus dem Antrag sich ergebenden Konsequenzen, und wünschte eine möglichst weitgehende Versetzung der Bediensteten nach den Landorten. Bei der Abstimmung wurde der Antrag Kiene mit allen Stimmen bei einer Stimmenthaltung (Haug) angenommen.

— **Die sogen. schweizerischen Expresszüge sowie der geplante Lloyd-Expresszug** werden in diesem Sommer, wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird, nicht zur Beförderung gelangen.

— **Ueber die Länge der elektrischen Bahnen in Deutschland** entnehmen wir dem „Berl. Akt." folgende Zusammenstellung:

Es betrug am	1. Aug. 1896	1. Sept. 1897	1. Sept. 1898	1. Okt. 1901
die Anzahl der Städte und Bezirke mit elektrischen Bahnen	42	56	68	113
Streckenlänge . . . . km	582	957	1 429	3 099
Gleislänge . . . . . . „	854	1 355	1 939	4 548
Zahl der Triebwagen . . .	1 571	2 255	3 190	7 290
Zahl der Anhängewagen . .	989	1 601	2 128	4 967
Leistung der elektrischen Maschinen . . . . . . KW.	18 560	24 920	33 333	108 021
Leistung der Akkumulatoren für Bahnbetrieb . . KW.	—	—	5 118	25 531

In 21 von den 113 Verkehrsbezirken waren am 1. Oktober 1901 Erweiterungen der bestehenden Anlagen im Bau, in 20 weiteren Bezirken waren neue Bahnen in Angriff genommen oder endgültig beschlossen worden. Nimmt man zu den 133 552 KW, die für Bahnzwecke zur Verfügung standen, noch die Leistungen der Lichtanlagen hinzu, so ergibt sich für den 1. Oktober 1901 eine Gesammtleistung von rund 486 120 KW, d. i. eine Zunahme von 50,8 % gegenüber dem Vorjahr. Von der Gesammtstreckenlänge sind 469 km mit 713 km Gleis in kommunalem oder staatlichem Besitz; deren Betrieb ist aber zum Theil noch an Privatunternehmungen verpachtet.

— **Sterbekassenverein pragmatisch angestellter Beamten der bayerischen Verkehrsanstalten.** Dem Rechenschaftsberichte, welcher am 10. d. Mts. den Mitgliedern in der Generalversammlung zu München bekannt gegeben wurde, entnehmen wir in Kürze folgendes: Der bereits seit 1860 bestehende Verein verlor im abgelaufenen Berichtsjahre 1901 durch Tod 27 Mitglieder, während zehn Mitglieder neu eintraten; dementsprechend verminderte sich der Mitgliederstand von 1 053 auf 1 036. Gegenüber den hohen Sterbefallziffern der vorhergegangenen drei Jahre zeigte das abgelaufene Jahr in der Anzahl der Sterbefälle eine wesentliche Minderung. Infolge dessen gestaltete sich auch der Rechnungsabschluss insofern günstig, als trotz der Abnahme der Mitgliederbeiträge die Steigerung des Vereinsvermögens rund 20 000 ℳ betrug, das nunmehr die stattliche Höhe von 502 862 ℳ erreicht hat. An die Hinterbliebenen der 27 Verstorbenen gelangten 27 × 1 400 = 37 800 ℳ zur Auszahlung. Aus der so überaus günstigen Vermögenslage im Zusammenhalte mit der gewissenhaften Führung und Leitung des Vereins ist mit Sicherheit zu entnehmen, dass er der Zukunft ruhig entgegen sehen kann.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt** bringen die „Berl. N. Nachr." folgenden hoffnungsvollen Bericht: Ende Mai. Von einer bemerkenswerthen Besserung auf dem Kohlenmarkte meldeten wir schon zu Anfang voriger Woche. Feierschichten wegen Absatzmangels sind seit Ende April nur bei den Magerkohlenzechen und auch hier nur in beschränktem Maasse erforderlich gewesen. Die bedeutenden Kohlenbestände auf den Zechen haben beträchtlich abgenommen, auf einigen sind sie in Kokskohlen und kleineren Nüssen ganz verschwunden. Infolge der besseren Absatzverhältnisse wird die mit 24 % vorgesehene Fördereinschränkung wesentlich geringer ausfallen wie in den Vormonaten. Die Selbstkosten der Mehrzahl der Zechen haben sich seit Anfang April bedeutend ermässigt, und diesem Umstande ist es hauptsächlich zuzuschreiben, dass die bekannt gewordenen Aprilüberschüsse auf den meisten Zechen doch erheblich höher ausgefallen sind, wie angesichts der mit dem 1. April eingetretenen niedrigeren Kohlenpreise erwartet wurde. Fettfeinkohlen sind in diesem Monat weniger in das Ausland versandt worden, was daran liegt, dass die Hochofenwerke einen höheren Bedarf an Kokskohlen haben. Der Versand nach den Rheinhäfen erfolgt ziemlich regelmässig und verhältnissmässig recht lebhaft, obwohl die Bestände in den Magazinen erst wenig abgenommen haben. Die Eisenindustrie und andere Industriezweige haben kürzlich in häufigen Fällen Zusatzmengen beim Kohlensyndikat gekauft, und ebenso hat die Zahl der sogen. Einzelaufträge in erfreulicher Weise zugenommen, nachdem die nichtsyndicirten Zechen fast in sämmtlichen Sorten ausverkauft haben. Die Betheiligungsziffern der Syndikatszechen sind im April nochmals um arbeitstäglich 4 750 t oder etwa 2,5 % gestiegen, während die Förderung nur 3 025 t oder etwa 2 % zunahm. Nach Holland hat der Versand etwas zugenommen, die erzielten Preise sind jedoch nach wie vor sehr gering und kaum gewinnbringend. Im übrigen ist die Stimmung auf den Zechen hinsichtlich einer weiteren allmählichen Besserung der Absatzverhältnisse zuversichtlicher geworden. Hierzu hat nicht wenig beigetragen, dass die grossen Werke nunmehr fast ausnahmslos wieder Jahresabschlüsse mit den Kohlensyndikaten gethätigt haben, obwohl es denselben freigestellt war, auch auf kürzere Fristen abzuschliessen. Den Versand in den einzelnen Sorten anlangend, werden Gaskohlen fortgesetzt regelmässig abgerufen. Die Nachfrage nach Gasflammkohlen besonders für industrielle Zwecke hat sich so gebessert, dass die betreffenden Zechen ihre Förderung nur um etwa 10 bis 12 % einzuschränken brauchen. In Fettkohlen werden die meisten Sorten ebenfalls wieder glatt untergebracht; Kokskohlen sind zur Zeit ziemlich knapp und Bestände auf den Zechen nur noch in dem erforderlichen Umfange vorhanden; selbst in groben Nüssen hat sich der Absatz wieder gehoben. In Magerkohlen ist die Besserung noch gering, immerhin kann auch hier eine leichte Belebung des Geschäfts wahrgenommen werden. Die Koksabnahme, die im April sich fortlaufend günstiger gestaltete, hat bisher kaum noch eine Steigerung erfahren; es geht daraus hervor, dass der Mehrabsatz im April hauptsächlich auf den belgischen Streik zurückzuführen war. Die Kokserzeugung der Syndikatskokereien hält sich mit 68 bis 70 % der Betheiligung ungefähr auf derselben Höhe. Die Nachfrage nach Brechkoks und Siebkoks ist, wie gewöhnlich in den Frühlingsmonaten, recht still. In Briketts sind die Fabriken wieder ausreichend beschäftigt. Die Ausfuhr in Briketts hat etwas zugenommen und wird nach Möglichkeit auch noch weiter verstärkt werden.

— **Der neunte internationale Schifffahrtskongress** findet in den Tagen vom 29. Juni bis zum 5. Juli d. J. zu Düsseldorf im Anschluss an die dortige Gewerbeausstellung statt. Es werden aus dieser Veranlassung die wichtigsten Fragen des Verkehrswesens zur Erörterung gelangen, und namentlich werden die im Laufe der letzten Zeit so viel umstrittenen Schifffahrtsabgaben einen Hauptgegenstand der Besprechung bilden. Ausserdem stehen „der Verkehr mit Seeleichtern", „der mechanische Schiffszug auf Kanälen" usw. auf der Tagesordnung. Zugleich sollen Ausarbeitungen hervorragender Ingeniöre, Nationalökonomen und Gelehrten theils wirthschaftlichen, theils technischen Inhalts, die das Interesse auch weiterer Kreise beanspruchen, unter die Theilnehmer des Kongresses zur Vertheilung gelangen. Da diese Abhandlungen — etwa 100 an der Zahl —, deren Herstellungswerth den Mitgliedsbeitrag von 20 ℳ um das Mehrfache übersteigt, jedem eingeschriebenen Mitgliede des Kongresses zugesandt werden, so ist die Erwerbung der Mitgliedschaft nicht nur für diejenigen zu empfehlen, die am Kongress theil-

nehmen wollen, sondern auch für Körperschaften, gemeinnützige Anstalten und Vereine, die dadurch einen werthvollen Erwerb für ihre Bücherei machen. Im Anschluss an die Verhandlungen finden Ausflüge, u. a. nach dem Dortmund-Emskanal und dem Schiffshebewerk bei Henrichenburg sowie nach den Krupp'schen Werken in Essen, nach der Remscheider Thalsperre und der Kaiser Wilhelmbrücke bei Müngsten statt. Nach Schluss des Kongresses ist eine gemeinsame Reise nach den Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck, verbunden mit einer Fahrt durch den Nord-Ostseekanal, geplant. In allen Ausflugsorten finden die Kongresstheilnehmer gastliche Aufnahme.

— **Personalnachrichten.** Die Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Antonio Schmidt bei der Eisenbahndirektion in Altona und Maschke bei der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, bisher in Halle a/S., sind zu Landbauinspektoren ernannt. — Ausgeschieden aus dem preussischen Staatseisenbahndienst sind der Regierungsrath Krüger, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Hannover, infolge seiner Ernennung zum kaiserlichen Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath beim Reichsschatzamt sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schwantes und der Regierungsbaumeister Jobst infolge ihrer Ernennung zu kaiserlichen Regierungsräthen und Mitgliedern des Patentamts. — Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Marx in Königsberg i/Pr. ist gestorben.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. wurden im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen a) befördert: der Maschineninspektor Georg Naderer zum Ober-Maschineninspektor und Vorstand der Betriebswerkstätte Hof; b) berufen: der Direktionsassessor und Vorstand der Betriebswerkstätte Lichtenfels Karl Hartmann zur Centralwerkstätte Regensburg sowie die Eisenbahnassessoren Erich Kaler und Heinrich Uebelacker zu Vorständen der Betriebswerkstätten Schwandorf bezw. Lichtenfels und c) versetzt: der Direktionsassessor Georg Knorz in Hof zur Centralmagazinverwaltung Nürnberg.

Oesterreich.

— **Fahrkartensteuer.** Nach dem vor kurzem vertheilten Berichte des Steuerausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses über die Regierungsvorlage, betreffend die Fahrkartensteuer, hat diese Vorlage im Steuerausschusse, namentlich im Beginne der Berathungen, eine freundliche Aufnahme nicht gefunden. Es wurde geltend gemacht, dass durch die Einführung der Fahrkartensteuer die ohnedem durch hohe Steuern schwer bedrückte Bevölkerung einer neuen, durch nichts gerechtfertigten, nicht nothwendigen Belastung unterworfen werden soll.

Im weiteren Verlaufe der Berathungen stimmte jedoch die Mehrheit dem Vorschlage der Regierung zu, und empfiehlt der Ausschuss die von der Regierung beantragte Fahrkartensteuer zur Annahme; für diesen Mehrheitsbeschluss wurde bei den Berathungen im Ausschusse vor allem die Erwägung geltend gemacht, dass jene Maassnahmen, deren Durchführung einen erhöhten Staatsbedarf zur Folge hat und eine Vermehrung der bisherigen Staatseinnahmen erheischt, nämlich die Aufhebung der staatlichen Mauten, die Erhöhung der Bezüge der Diurnisten usw., vom wirthschaftlichen und sozialpolitischen Standpunkte aus dringend geworden seien und nicht weiter aufgeschoben werden können, und dass jede andere Bedeckungsform die Bevölkerung härter zu treffen geeignet wäre, als die Fahrkartensteuer. Diese stellt sich, wie der Bericht hervorhebt, als ein Zuschlag zu den Beförderungspreisen zum Personentarife dar, wirkt wie eine Erhöhung der bestehenden Tarife, aber — ohne Unterschied, ob die Personenbeförderung auf Staats- oder Privateisenbahnen erfolgt — zu Gunsten des Staatssäckels. Die Veranlagung der Steuer ermögliche eine gleichartige und gerechte Vertheilung der Last, da nur derjenige, der die Eisenbahn benutzt und damit die Vortheile des Eisenbahnverkehres geniesst, die Abgabe in gleichen Prozenten des sich nach Klassen und Zuggattungen erhöhenden Fahrpreises bezahlt. Die Erhebung der Steuer erfolge seitens der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich, mithin für den Staat vollkommen kostenlos; die Erhebungsform werde mit der Aufsicht und Kontrole dem Publikum gar nicht lästig fallen. Hinterziehung der Steuer, Unterschleife erscheinen ausgeschlossen.

Die Einführung der Fahrkartensteuer biete — wie die Erfahrung jener Staaten, in welchen diese Abgabe eingeführt ist, erweist — vom volkswirthschaftlichen und Verkehrsstandpunkte nicht den geringsten Anlass zu irgend welchen Bedenken; ebenso wenig werde die durch die Steuer hervorgerufene Fahrpreiserhöhung die Entwickelung des Verkehres auf den Eisenbahnen beschränken oder volkswirthschaftliche Interessen irgendwie schädigen, noch irgendwie hemmend und störend in Produktion und Verkehr eingreifen.

Es werden die wohlhabenderen Bevölkerungsschichten mehr als die minder Leistungsfähigen zur Tragung der Steuer herangezogen werden, und die im Ausschusse vorgebrachte Behauptung, die Steuer werde insbesonders den kleinen Gewerbsmann, den kleinen Bauern, den Arbeiter schwer belasten, sei nicht richtig. Der Gewerbsmann, der Bauer, der Arbeiter befahren in der Regel nicht weite Strecken, nur 10 bis höchstens 20 km; bisher sei nun die Personenbeförderung im Nahverkehr durch den schärfer belastenden Fahrkartenstempel unverhältnissmässig höher belastet, als der Fernverkehr, so dass beim Wegfalle des Fahrkartenstempels die infolge der Einführung der Fahrkartensteuer eintretende Abgabenerhöhung eine ganz geringfügige sein werde. Hierzu komme noch, dass die Arbeiter, welche mit besonders ermässigten Fahrkarten (den sogenannten Arbeiterfahrkarten für Fahrten zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsorte) befördert werden, jetzt den Fahrkartenstempel zu bezahlen haben, während sie künftighin von der Fahrkartensteuer befreit sein werden, so dass durch das Gesetz eine Entlastung der Arbeiter thatsächlich eintreten werde.

Allerdings werde eine Mehrbelastung für Industrie und Handel, aber auch für Vergnügungsreisende und namentlich für Ausländer, welche die österreichischen Bahnen benutzen, eintreten, aber auch diese werden für den einzelnen Reisenden nicht allzu fühlbar sein. Der Fernverkehr mache auf den österreichischen Bahnen nur einen ganz geringen Bruchtheil des Gesammtverkehres aus: im Jahre 1900 entfielen auf die österreichischen Staatsbahnen — und ähnliche Verhältnisse herrschen auch bei den anderen österreichischen Bahnen vor — auf Entfernungen bis 20 km 69.82 %, auf solche zwischen 21 und 80 km 22,13 % und auf weitere Entfernungen über 80 km 8,05 % des Gesammtverkehres. Bei Benutzung der Personenzüge III. Klasse auf den Staatsbahnen bei einer Entfernung von 80 km werde sich die Mehrbelastung durch die Fahrkartensteuer auf 20 Heller beschränken. Die nicht übermässig hohe Mehrbelastung werde um so leichter ertragen werden, als ja die weitaus überwiegende Mehrzahl der in Oesterreich bestehenden Personentarife insbesondere auf der für den Gesammtverkehr Ausschlag gebenden III. Wagenklasse selbst mit Zurechnung der Fahrkartensteuer sich noch immer niedriger stellen werde, als die Personentarife in anderen Staaten.

Nach § 1 des Ausschussentwurfes wird die Fahrkartensteuer betragen: 12 % des Fahrpreises für Hauptbahnen, 6 % für Lokalbahnen und 3 % für Kleinbahnen. Auf Hauptbahnen, deren normaler Tarif für die III. Wagenklasse durchschnittlich um mehr als 20 % höher ist, als der gleiche Tarif der österreichischen Staatsbahnen (insbesondere auf der Südbahn), soll die Steuer für diese Wagenklasse mit 9,5 % des zur Einhebung gelangenden Fahrpreises festgesetzt werden.

Der Ertrag der Fahrkartensteuer, welche mit 1. Januar 1903 eingeführt werden soll, wird — unter Zugrundelegung der Einnahmen aus dem Personenverkehre der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1900 — wie folgt geschätzt:

Hauptbahnen	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	Gesammtbetrag
	Kronen			
Staatsbahnen . .	5 106 299	1 315 542	409 787	6 831 628
Privatbahnen . .	5 744 263	1 992 310	513 532	8 250 105
	10 850 562	3 307 852	923 319	15 081 733
Lokalbahnen . .	473 892	47 351	23 511	547 754
Kleinbahnen . .	46 625	10 645	5 019	62 289
Summe	11 371 079	3 365 848	951 849	15 688 776
Abschlag des Ertrages des Fahrkartenstempels .	3 146 553	900 400	253 047	4 300 000
Ertragsüberschuss	8 224 526	2 465 448	698 802	11 388 776
			oder rund	11 400 000

— **Der Staatseisenbahnrath und die Eisenbahnverstaatlichung.** Der Staatseisenbahnrath hat bekanntlich in seiner letzten Tagung beschlossen, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, eingehende Berechnungen darüber anzustellen, welche finanzielle Wirkung die einfache Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahntarifes auf die zu verstaatlichenden Linien der Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn zur Folge hätte und welche Aenderungen der Staatsbahntarif erfahren müsste, damit die dringende Fortführung der Verstaatlichung ihre gegenwärtige staatsfinanzielle Bedenklichkeit verliere. Ferner wurde im Anschlusse hieran das Eisenbahnministerium ersucht, die rechtlichen Vorfragen, welche sich auf die Klarstellung der Voraussetzungen und Bedingungen der Einlösung der Staatseisenbahngesellschaft und der Linien der Nordwestbahngruppe beziehen, mit aller Beschleunigung und Entschiedenheit zur Lösung zu bringen. Wie bekannt, hat der Eisenbahnminister gelegentlich der Verhandlung über das Budget des Eisenbahnministeriums sich eingehend über die Stellung der Regierung zu der Verstaatlichungsfrage ausgesprochen, und dürfte dem Staatseisen-

bahnrath lediglich zur Kenntniss gebracht werden, dass die eingeleiteten sehr umfangreichen Berechnungen und Studien in Bezug auf die Tariffragen noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

— **Die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife.** Nachdem in den beiden Tagungen des Vorjahres dem Staatseisenbahnrath über die Maassnahmen Mittheilung gemacht worden war, welche die Staatseisenbahnverwaltung auf ihrem Netze im Interesse der Förderung der Ausfuhr zur Durchführung gebracht hat, wird im Anschluss hieran dem Staateisenbahnrath in der bevorstehenden Frühjahrstagung ein Bericht über die gleichartigen, von den Privatbahnen infolge Anregung der Staatseisenbahnverwaltung zur Förderung der Ausfuhr zugestandenen Begünstigungen erstattet werden.

— **Die Bilanz der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Die Ergebnisse des Jahres 1901 sind insofern nicht unbefriedigend, als ungeachtet des wirthschaftlichen Niederganges der Verkehr auf den gesellschaftlichen Linien eine wenn auch nur unerhebliche Steigerung erfahren hat, die in einer mässigen Zunahme der Einnahmen zum Ausdruck kommt. Während jedoch in den letzten Jahren der grösste Theil der Mehreinnahmen dem Frachtverkehr zu danken war, rührt die Mehreinnahme im Jahre 1901 zum überwiegenden Theil aus dem stetig fortschreitenden Personenverkehr her. Das bessere Erträgniss aus dem Frachtenverkehr ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die Belastung der Einnahmen durch die Kosten von Leihwagen und die für Wagenmiethe an fremde Bahnen zu zahlenden Beträge eine erhebliche Einschränkung erfahren hat.

So befriedigend die Einnahmen, so unbefriedigend sind die Ausgaben. Diese haben, und zwar die Betriebsausgaben sowohl als auch die sonstigen Ausgaben, gegen das Vorjahr eine weitere unverhältnissmässige Steigerung erfahren, welche die geringen Mehreinnahmen nicht nur vollständig aufzehrt, sondern noch weit übersteigt. Dieses Anwachsen hat zum Theil seinen Grund in der noch fortgesetzten Vermehrung der Personalausgaben sowie in der weiteren Steigerung der sozialpolitischen Lasten, zum Theil jedoch auch in verschiedenen Ausgaben der Bahnerhaltung und des Zugförderungsdienstes.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 64 194 255 Kronen und sind gegen das Vorjahr um 730 196 Kr. oder um 1,15 % gestiegen, die Betriebsausgaben haben um 2 745 251 Kr. oder um 9,37 % zugenommen, so dass der Ueberschuss aus dem Betriebe um 2 015 054 Kr. geringer ist als im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient hat sich neuerdings von 46,17 auf 49,92 % erhöht.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 386 926 Kr. oder um 2,97 % höher als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr sind um 235 778 Kr. oder um 0,51 % grösser, während die Transportmenge eine Steigerung um 211 086 t oder um 2,4 % aufweist. Die Einnahmensteigerung beim Frachtenverkehr kann trotz ihres geringen Betrages von 235 778 Kr. nicht als ungünstig bezeichnet werden, da im Jahre 1900 der ungewöhnlich grosse Kohlenverkehr auch ausserordentliche Betriebseinnahmen ergab. Auch im abgelaufenen Jahre waren der Menge nach die bedeutendsten Frachtartikel Kohle und Koks, welche 37,53 % der gesammten Frachtmengen darstellen. Der Verkehr in Getreide schliesst mit einer Minderverfrachtung von 88 013 t, was einer Abnahme dieses Verkehrs um 9,6 % gleichkommt. Dieses ungünstige Ergebniss ist hauptsächlich auf die minder ergiebige Ernte in Ungarn zurückzuführen. Auch an Mahlprodukten wurden um 4 606 t oder 1,2 % weniger befördert. Infolge der äusserst ungünstigen Rübenernte wurden an Zuckerrüben und deren Abfällen 146 578 t oder 20,5 % mehr befördert, während die Mehrverfrachtung an Zucker 51 557 t oder 10,8 % betrug. Der Frachtenverkehr zwischen den eigenen Stationen ergibt eine Steigerung um 246 015 t oder um 3,11 %, während beim Durchgangsverkehr eine Verminderung des Verkehrs um 34 929 t oder 1,44 % eintrat.

Die Betriebsausgaben weisen eine Steigerung von 2 745 251 Kr. oder 9,37 % aus. Diese Steigerung ist, wie bereits erwähnt, hauptsächlich auf die gesteigerten Personalkosten des Eisenbahnnetzes zurückzuführen, welche 75 % der gesammten Betriebsausgaben ausmachen und gegen das Vorjahr um 1 350 320 Kr. zugenommen haben.

In erster Reihe kommt hierbei die Kürzung der Dienstzeiten in Betracht, die im Jahre 1901 zu Ende geführt wurde. „Die Verwaltung hat“, wie der Bericht betont, „die Opfer nicht gescheut, welche ihr durch derlei organisatorische Maassnahmen zu Gunsten des Personals erwachsen; es scheine aber, dass sich allenthalben die Ueberzeugung Bahn bricht, dass es im Interesse der gebotenen Wirthschaftlichkeit ebenso sehr als im eigenen Interesse des Personals gelegen sein wird, die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten in rationeller Weise umzugestalten und die Bemessung desselben mehr den lokalen und individuellen Verhältnissen anzupassen.“ Eine grosse Vertheuerung zeigten die Materialkosten. Insbesondere ergab sich eine Mehrauslage für Lokomotivkohle um 600 000 Kr. Eine grössere, in demselben Ausmaasse voraussichtlich nicht wiederkehrende Ausgabe ist ferner auch dem Bahnerhaltungsdienste dadurch erwachsen, dass die mit Rücksicht auf die stetig zunehmende Inanspruchnahme des Oberbaues eingeleitete Umgestaltung desselben durch Verdichtung der Schwellenanlage und Verstärkung des Kleinmaterials im vergangenen Jahre auf 180 km Gleise ausgedehnt worden ist. Die mit diesen Arbeiten verbundenen Erhaltungsausgaben haben den Betrieb im Berichtsjahre mit rund 300 000 Kr. belastet. Endlich haben auch die Ausgaben für die Erneuerung und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel einen um 388 238 Kr. grösseren Betrag in Anspruch genommen als im Vorjahre, indem infolge der stattgehabten Vermehrung des Fahrparkes eine erheblich grössere Zahl älterer Lokomotiven und Wagen aus dem Verkehre genommen und grössere Ausbesserungen vorgenommen werden konnten. Auch die sonstigen Ausgaben haben infolge der stets steigenden Inanspruchnahme für die Unfall- und Haftpflichtversicherung zugenommen. Die Gesammtausgaben belaufen sich auf 40 026 021 Kr. und sind um 2 915 902 Kr. oder 7,86 % grösser als im Vorjahre. Die Investitionen der Eisenbahn betrugen im Jahre 1901: 9 313 941 Kr. Hiervon entfallen auf Bahnbau und Ausrüstung 3 188 758 Kr., auf Fahrbetriebsmittel und Werkstätteneinrichtung 6 125 183 Kr. Neu angeschafft wurden 14 Lokomotiven, 66 Personenwagen, 6 Gepäckwagen, 403 gedeckte, 304 offene Güterwagen und 199 Kohlenwagen. Der Fahrpark umfasst 524 Lokomotiven, 356 Tender, 900 Personenwagen, 401 Gepäck- und Eilgutwagen und 12 121 Lastwagen. Die Länge des gesellschaftlichen Bahnnetzes hat keine Veränderung erfahren.

Der Reinertrag des gesellschaftlichen Netzes beziffert sich, ohne Rücksicht auf den Garantiezuschuss für das Ergänzungsnetz, mit 24 168 234 Kr. und ist um 2 185 705 Kr. oder 8,29 % geringer als im Vorjahre.

Was die Berg- und Hüttenwerke und Domänen betrifft, so beträgt die Summe des in den Berg- und Hüttenwerken und Domänen im ganzen verwendeten Kapitals 66 820 000 Kronen. Die Kohlenwerke in Brandeisl ergaben einen Reinertrag von 166 986 Kr. (+ 76 870 Kr.), die Wiener Maschinenfabrik einen solchen von 1 118 000 Kr. (— 390 000 Kr.), zusammen 1 280 000 Kr. (— 310 000 Kr.), wovon jedoch 670 000 Kr. an Unkosten abzuziehen sind, so dass 613 171 Kr. (— 302 828 Kr.) erübrigen.

In der Wiener Maschinenfabrik wurden 72 Lokomotiven, 47 Tender und 203 t sonstige Fabrikate, gegen 100 Lokomotiven, 59 Tender und 284 t sonstige Fabrikate im Vorjahre hergestellt. Das Ergebniss der Bergwerke und Domänen in Ungarn schliesst mit einem Ertrage von 1 208 474 Kr. (+ 90 191 Kr.). Die nun schon einige Jahre währende ungünstige Geschäftslage hat während des Jahres 1901 noch eine Verschärfung erfahren, und sind die Preise auf einen Tiefstand gesunken, welcher bei manchen Artikeln kaum die Herstellungskosten deckt. Der Absatz an Maschinenfabrikerzeugnissen, Roheisen und Gusswaaren war, wenn auch zu gedrückten Preisen, noch befriedigend. Zur Ersparung an Brennstoff und Verwohlfeilung der Herstellungskosten ist der Bau einer elektrischen Centralanlage für Kraftübertragung in Anina in Angriff genommen und mit den Erdarbeiten für eine in Resicza zu errichtende hydroelektrische Centralanlage begonnen. Das Ergebniss der Domänen hat sich gegen das Vorjahr nicht wesentlich geändert und war zufriedenstellend.

Das gesammte Ergebniss der Berg- und Hüttenwerke und Domänen hat im Jahre 1901 für die Werke und Fabriken in Oesterreich 613 171 Kr., in Ungarn 1 208 474 Kr. betragen; es verbleibt sonach ein Reingewinn von 1 821 645 Kr. (— 212 637 Kr.).

Der Generalversammlung wird die Vertheilung einer Dividende von 28 Fr. für die Aktie gegen 32 Fr. im Vorjahre vorgeschlagen werden.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Regierung hat bekanntlich im August 1901 an die Graz-Köflacher Eisenbahn einen Erlass gerichtet, in welchem die Gesellschaft mit Rücksicht auf die Konzessionsbestimmungen aufgefordert wurde, Tarifermässigungen auf ihren Linien vorzunehmen. Dieser Erlass wurde von der Gesellschaft mit einer Vorstellung beantwortet, worin darauf hingewiesen wurde, dass die Ergebnisse eines Geschäftsjahres noch nicht genügend seien, um die von der Regierung geforderten Tarifermässigungen sofort durchzuführen. Das Eisenbahnministerium erklärte, diese Eingabe nicht berücksichtigen zu können, weil der erste Erlass nach der Ansicht der staatlichen Aufsichtsbehörde bereits in Rechtskraft erwachsen sei. Gegen diesen zweiten Erlass hat die Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Der Verwaltungsgerichtshof hat nun die Beschwerde der Graz-Köflacher Eisenbahn a limine ohne Anberaumung einer Verhandlung abgewiesen, und begründet diese Abweisung im Sinne des vom Eisenbahnministerium [einge-

nommenen Rechtsstandpunktes, dass nämlich der erste Erlass bezüglich der Tarifermässigungen bereits in Rechtskraft erwachsen sei und dass somit die erhobene Vorstellung sich als verspätet darstelle.

— **Versammlung der Prioritätenbesitzer der Südbahn.** Dieser Tage fand bei dem gerichtlich bestellten Prioritätenkurator der Südbahn eine Besprechung mit drei in Wien eingetroffenen Mitgliedern des Pariser Komitees zum Schutze der Interessen der auswärtigen Prioritätenbesitzer statt. Die Besprechung betraf fast ausschliesslich die Zugestehung von Erleichterungen bei Erlag der Prioritätsobligationen für die Versammlung der Obligationenbesitzer.

— **Die Aprileinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** betrugen aus dem Personenverkehr 5 067 100 Kr., aus dem Güterverkehr 13 994 300 Kr., sonach im ganzen 19 061 400 Kr. Im Vergleich mit den Einnahmen im gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich im Personenverkehr eine Mindereinnahme von 63 477 Kr. (— 168 000 Reisende), im Güterverkehr eine Mehreinnahme von 1 362 368 Kr. (+ 135 800 t) und insgesammt eine Mehreinnahme von 1 298 891 Kr. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. betrug die Einnahme der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr 17 654 500 Kr. (+ 1 332 940 Kr.), aus dem Güterverkehr 54 349 600 Kr. (+ 2 743 779 Kr.).

— **Die Hotels der Südbahn** sind in erfreulicher Entwickelung begriffen, die auch im abgelaufenen Jahre angehalten hat. Die gesellschaftlichen Hotels am Semmering, in Görz und in Abbazia lieferten im Jahre 1901 ein Reinerträgniss von 425 384 Kr. Das in sämmtlichen gesellschaftlichen Hotelanlagen angelegte Kapital von 5 894 946 Kr. hat sich mit 7,22 % verzinst. Die Einnahmen der Stationen Semmering und Abbazia-Mattuglie haben im letzten Jahre eine weitere Steigerung erfahren. Die Einnahmen der Station Semmering betrugen 377 136 Kr. (+ 10 230 Kronen), jene der Station Abbazia-Mattuglie 649 091 Kr. (+ 96 369 Kr.).

— **Oesterreichischer Eisenbahnbeamtenverein.** Am 25. d. Mts. fand die diesjährige Hauptversammlung des Vereins statt. Zu ihr hatten sich nahezu 300 Vertreter aus allen Theilen des Reiches und aus Bosnien eingefunden. Nachdem der Vorsitzende die Anwesenden begrüsst hatte, erstattete er den Jahresbericht, nach welchem die Mitgliederzahl 5 530 beträgt. Die finanzielle Gebahrung ergibt einen Abgang von etwa 3 300 Kronen, hervorgerufen durch die vermehrten Kosten der Vereinszeitschrift, der stärkeren Agitation und der abgehaltenen grossen Versammlungen im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen betrugen 55 537 Kr., die Ausgaben 58 894 Kr. Die Thätigkeit des Vereins war auch im verflossenen Jahre auf Verbesserung der materiellen Lage des Eisenbahnbeamtenstandes gerichtet. Der Vorsitzende besprach die in dieser Hinsicht bei den verschiedenen Bahnen eingeleiteten Schritte und wies am Schlusse seines Berichts darauf hin, dass immer wieder von politischen Agitatoren Versuche unternommen werden, Unfrieden und Zerklüftung in den Verein zu tragen. Es habe aller Entschiedenheit und Umsicht bedurft, um diese Angriffe auf die mühevoll aufgebaute Organisation abzuwehren. Im Interesse der Einigkeit dürfe keine politische Partei im Verein das Uebergewicht erhalten. Ein Antrag auf Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung und Einleitung der hierzu nöthigen Schritte wurde einstimmig angenommen.

Ungarn.

— **Angabe des von den Absendern vorgeschriebenen Beförderungsweges auf den Frachtkarten.** Nach den Zusatzbestimmungen zu § 61 des Betriebsreglements sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, in Fällen, wo sich die zuviel erhobenen Frachtbeträge aus frankirten Gebühren ergeben, von den Anspruchswerbern ausser den Originalaufnahmescheinen nach ihrem Ermessen auch die Vorlegung der Frachtbriefe zu verlangen. Geschieht dies, so bildet es für die absendende Partei stets eine Schwierigkeit, sich die beim Empfänger befindlichen Originalfrachtbriefe zu verschaffen, weshalb erstere häufig gänzlich auf die Rückvergütung der bezahlten Mehrgebühr verzichtet. Mit Rücksicht hierauf hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre Stationen angewiesen, bei parteiseitigen Wegevorschriften diesen Antrag auf den Frachtkarten oder Frankaturnoten zu vermerken bezw. in den Fällen, wo Frachtbriefduplikate ausgefertigt werden müssen, eine strenge Vergleigung des Wortlautes der letzteren mit den Originalfrachtbriefen vorzunehmen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Ausweisen im April d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 103 200	— 720 952
Südbahn (ungar. Netz)	1 295 068	— 685
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	135 186	+ 5 386
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	934 724	+ 19 718
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn	95 884	— 34 444
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	88 100	— 3 788
Hauptbahnen zusammen	16 652 162	— 734 765
Lokalbahnen „	2 687 845	+ 25 949
insgesammt	19 340 007	— 708 816

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme der Hauptbahnen 68 410 019 Kr., jene der Lokalbahnen 10 230 246 Kr., zusammen 78 640 265 Kr., und es zeigt sich gegenüber den gleichen Einnahmen des Jahres 1901 bei den Hauptbahnen ein Ausfall von 3 079 449 Kr., bei den Lokalbahnen eine Besserung um 272 815 Kr., somit bei allen ungarischen Eisenbahnen eine Mindereinnahme von 2 806 634 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge aller Eisenbahnen betrug Ende April d. J. zusammen 17 711,8 km gegen 17 567,3 km im Vorjahre; die Vermehrung von 144,5 km entfällt auf die Lokalbahnen.

— **Betriebseinstellung auf der Klausenburger Dampfstrassenbahn.** Wie aus Klausenburg gemeldet wird, hat die dortige Dampfstrassenbahn plötzlich den Verkehr eingestellt. Als Grund hierfür werden schlechte finanzielle Ergebnisse bezeichnet. Die Direktion ist bemüht, die Einführung des elektrischen Betriebes zu ermöglichen und hierdurch eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverkehr Paris-Brüssel.** Die französische Nordbahn und die belgische Staatsbahn prüfen im Einvernehmen die Mittel, um die Fahrzeit Paris-Brüssel ungefähr um eine Stunde zu verkürzen. Eines der zu diesem Zweck empfohlenen Mittel ist die Verlegung der Zolluntersuchung von der Grenze nach den Endbahnhöfen.

— **Die Entschädigungszahlungen der französischen Eisenbahnen.** Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, eingesetzte Kommission, welche die Ursachen der bedenklich angewachsenen Entschädigungszahlungen für Verluste, Diebstähle, Verspätungen und Entschädigungen untersuchen soll, hat dieser Tage unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektors Pérouse eine Sitzung abgehalten. Im Jahre 1900 mussten die Gesellschaften nicht weniger als 17 000 000 Fr., im letzten Jahre 16 500 000 Fr. Entschädigungen gewähren. Die Kommission ist der Meinung, dass verschiedene Ursachen zu diesem mangelhaften Stand der Dinge zusammenwirken, und gibt Mittel zur Abhilfe an. Zahlreiche Güter verirren sich und die Eigenthümer können nicht leicht wiedergefunden werden, weil man in Frankreich nicht die Gewohnheit hat (wie zumeist anderwärts), die aufgegebenen Stücke mit der Adresse des Empfängers zu versehen. Für diese Fälle schlägt die Kommission vor, eine genügende Bezeichnung des Empfängers auf dem Gut selbst zu verlangen. Gegenüber den in gewissen Bezirken so häufig gewordenen Diebstählen werden verschiedene energische Maassregeln empfohlen.

— **Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen.** Die schweizerischen Bundesbahnen (früher Centralbahn und Nordostbahn) vereinnahmten im April 4 572 700 Fr. gegen 4 410 880 Fr. im April 1901; die Betriebsausgaben betrugen 2 690 700 Fr. (i. V. 2 586 610 Fr.), der Einnahmeüberschuss 1 882 000 Fr. (i. V. 1 824 269 Fr.); in den ersten vier Jahresmonaten 5 199 900 Fr. gegen 4 653 508 Fr. — Die Jura-Simplonbahn hatte von Januar bis Ende April einen Einnahmeüberschuss von 3 724 650 Fr., d. i. 351 000 Fr. mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Vereinigten Schweizerbahnen verzeichnen im April 441 700 Fr. Ueberschuss gegen 362 240 Fr. im Vorjahre.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Generalversammlung der Aktionäre hat mit 696 von 707 Stimmen die Anträge des Verwaltungsraths auf Auflösung der Gesellschaft genehmigt.

— **Wilhelm v. Pressel †.** Der bekannte deutsche Eisenbahningeniör Wilhelm v. Pressel ist einer Meldung der „Frankf.

Zeitung“ zufolge am Pfingstsonnabend im deutschen Hospital zu Konstantinopel gestorben. Wir entnehmen dem ihm von der genannten Zeitung gewidmeten Nachruf folgendes: Pressel war im Jahre 1821 in Stuttgart geboren. Nachdem er gründliche Studien gemacht hatte, trat er als Ingeniör in den Dienst der württembergischen Staatsbahnen. 1845 wurde er zum Professor am Polytechnikum ernannt, später war er Inspektor der Eisenbahn in Geislingen. In den 50er und 60er Jahren leitete er Eisenbahnbauten in der Schweiz und in Oesterreich-Ungarn, wo er besonders am Bau der Brennerbahn betheiligt war. Dann wurde Pressel von Baron Hirsch aufgefordert, die Vorarbeiten der von ihm zu bauenden Bahnen in der europäischen Türkei vorzunehmen. Nach Erledigung dieser Arbeit wurde er vom Sultan Abdul Aziz 1872 aufgefordert, eine Eisenbahnlinie durch Kleinasien nach Bagdad zu ermitteln. Im Frühling des folgenden Jahres schon begab sich Pressel, von einem Stabe tüchtiger Mitarbeiter umgeben, nach Alexandrette und dann weiter den Tigris entlang bis nach Bagdad. Von ihm rührt die erste Trasse dieser Eisenbahnlinie her, die erst 30 Jahre später um einiges der Verwirklichung näher gerückt werden sollte. Mit der türkischen Regierung kam er aber wegen dieser Studienreise in einen höchst unerquicklichen Prozess. Pressel hatte die gesammten, von ihm auf 1 000 000 Fr. bezifferten Kosten aus eigenem Kapital vorgestreckt, und die Pforte weigerte sich, ihm den Betrag zurückzuerstatten. Erst nach Jahren kam er dank dem Eintreten des deutschen Botschafters v. Radowitz zu einer theilweisen Anerkennung seiner Auslagen. Dabei widerfuhr ihm das Unglück, dass einer seiner mit der Einziehung betrauten Angestellten mit der an ihn zur Auszahlung gelangenden Summe das Weite suchte. Wilhelm v. Pressel war eine geniale, aber nur wenig praktisch angelegte Natur. Er betrachtete den Eisenbahnbau im allgemeinen mehr als Kunst, wobei Geld keine Rolle spielen dürfe, denn als praktisches Handwerk. Es hat eine Reihe technischer Werke veröffentlicht, von denen die letzten eine starke Verbitterung zeigten. Der geniale Mann, dem es in Konstantinopel sehr kümmerlich ging, war aus der orientalischen Luft nicht mehr herauszubringen. Anderwärts wären seine Kräfte vielleicht stärker und auch für ihn lohnender zur Entfaltung gelangt.

Fremde Welttheile.

— **Der Bau einer Eisenbahn von Suakim nach Kartum,** der für die wirthschaftliche Erschliessung des Sudans die erste Bedingung ist, scheint nunmehr, wie die „Köln. Ztg.“ meldet, ernstlich in Angriff genommen zu werden. Es heisst, die Vermessungen würden im Winter dieses Jahres beendet sein und die ganze Strecke binnen zwei Jahren dem Verkehr übergeben werden können. Das Gelände ist günstig mit Ausnahme eines etwa 24 km breiten Hügelzuges zwischen Suakim und Sinkat. Ueberdies sollen bekanntlich kürzlich ganz in der Nähe der geplanten Bahnlinie, nämlich bei Rosaites und bei Abu-Harras, grössere Kohlenlager entdeckt worden sein. Bisher kostete infolge der hohen Fracht und vielfachen Umladungen die Tonne englischer Kohle in Kartum 120 ℳ, und der Mangel an Brennstoffen bildete ein Haupthinderniss für die schnelle Entwickelung des Sudans. In Aegypten selbst sieht man freilich der Eröffnung der neuen Bahn mit einer gewissen Besorgniss entgegen, da sie zweifellos den bisherigen einträglichen Durchgangshandel mit dem Sudan vernichten wird. Den Hauptgewinn daraus würde Indien ziehen, dessen Industrieerzeugnisse ein neues, gewaltiges Absatzgebiet finden würden, da der Wettbewerb europäischer Waaren infolge der Suezkanalgebühren von 8 ℳ für die Tonne sehr erschwert ist. In Aegypten hört man daher vielfach die Ansicht, England vernachlässige die Interessen des Landes zu Gunsten des indischen Reiches.

— **50 t-Wagen in Amerika.** Die Colorado and Wyomingbahn hat eine Anzahl hölzerner Kippwagen von 50 t (100 000 Pfund) Tragfähigkeit in ihren Dienst gestellt. Sie sind in den Detroit-Werkstätten der American Car and Foundry Company nach dem neuen System der Ingoldsby Automatic Car Company von St. Louis gebaut worden. Ihr Fassungsraum beträgt rund 60 cbm, was gleichbedeutend mit 110 700 Pfund (= 55,35 t) Kohlen ist. Der Versuch zeigte, dass der Wagen bei einer Ladung von 80 t vorzüglich stand, und nach Mittheilung von „Railr. Gaz.“ wurden sodann sogar 117,5 t nasses Eisenerz auf denselben Wagen geladen; auch diese Last trug der Wagen vorzüglich. Die Entladung erfolgt durch einen Mann in 1 Minute! Bei einem in Detroit angestellten Versuche wurde der Wagen erst mit 96 320 Pfund (48,16 t) Roheisen beladen, wobei er eine Durchbiegung von $^5/_8$ Zoll auf dem einen und von $^9/_{16}$ Zoll auf dem anderen Seitenträger zeigte. Dann wurde der Wagen über Weichen und durch scharfe Krümmungen gefahren, wobei er keine Fehler aufwies. Nachdem er sodann mit Wagenrädern von 145 000 Pfund (72,52 t) beladen wurde, wies er eine Durchbiegung von $^3/_8$ Zoll auf dem einen und von $^5/_{16}$ Zoll auf dem anderen Seitenträger auf. Nach einer neuen Probefahrt mit Schwierigkeiten aller Art, wobei insbesondere verschiedene Hindernisse auf die Gleise gelegt wurden, wies der Wagen keine Mängel auf. Es zeigte sich, dass die Last auf alle Theile des Wagens gleichmässig vertheilt war. Sodann wurde er mit 75,5 t Wagenachsen beladen, wobei beide Seitenträger Durchbiegungen von $^1/_8$ Zoll zeigten; darauf folgten Versuche mit 80 t Wagenachsen, wobei sich die gleichen Durchbiegungen ergaben; daran schloss sich endlich eine Probefahrt über Krümmungen und Hindernisse aller Art, und schliesslich wurde der Wagen mit dieser Belastung in einen stillstehenden Zug von 10 Wagen hineingefahren. Der neue Wagen blieb unverletzt, während an zwei der stillstehenden Wagen die Kuppelungen brachen. Die gesammte Durchbiegung der Seitenträger bei dieser ausserordentlichen Belastung betrug $1^1/_8$ Zoll auf der einen und $1^3/_8$ Zoll auf der anderen Seite. Als der Wagen geleert wurde, kehrten die Seitenträger zu einer Durchbiegung von $\frac{1}{8}$ Zoll bezw. $^1/_4$ Zoll zurück. Die Grössenverhältnisse dieses neuen Versuchswagens, von dem unsere Quelle eine Abbildung bringt, sind folgende. Die Höhe von Schienenoberkante bis zum Dach beträgt 8 Fuss 4 Zoll (2,54 m), die Breite 10 Fuss (3,04 m), die Länge 41 Fuss 9 Zoll (12,73 m). Das Gewicht des Wagens beziffert sich auf 39 400 Pfund (= 118,2 t). Eine grosse Verbesserung an diesem Wagen ist die, dass die Thüren unabhängig von einander arbeiten können; dies ist besonders von grossem Vortheil, wenn das Material in kleine Behälter umgeladen werden soll; ein Viertel der Ladung kann sogar ausgeladen werden, ohne dass das Gleichgewicht des Wageninhalts gestört wird.

Einer anderen Mittheilung desselben Fachblattes entnehmen wir, dass die American Steel Foundry Company in St. Louis kürzlich 20 Stahl-Gondola-Wagen für die Caledonian Railway in Schottland gebaut hat. Diese haben eine Tragfähigkeit von 60 000 Pfund (= 30 t) und ein Gewicht von nur 32 000 Pfund (= 16 t). Ihre äussere Länge beträgt 36 Fuss 5 Zoll (= 11,20 m), die äussere Breite 8 Fuss 6 Zoll (= 2,54 m), die innere Länge 36 Fuss 4 Zoll, die innere Breite 7 Fuss 10 Zoll. Der Boden liegt 3 Fuss $9^1/_4$ Zoll (= 1,17 m) über den Schienen und die Seitenwände sind 4 Fuss $2^3/_4$ Zoll (= 1,30 m) hoch. Die Wagenwände bestehen aus $^1/_4$ Zoll (= 0,64 mm) dickem Stahl. Die Drehgestelle sind nach der Diamond Frame-Bauart hergestellt, Westinghouse-Luftbremsen sind überall angewandt. Auch von diesem Wagen gibt unsere Quelle eine Abbildung.

Bücherschau.

— **Einführung in das technische Zeichnen** für Architekten, Bauingeniöre und Bautechniker. Entwickelung der wichtigsten Methoden zeichnerischer Darstellung, angewandt auf technische Gegenstände, nebst Erörterungen über die hierbei zur Verwendung kommenden Materialien. Von Professor B. Ross, Architekt, Regierungsbaumeister. Mit 2 Seiten Schriftproben im Text und 20 zum grössten Theil farbigen Tafeln. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1902. Preis 12 ℳ.

Mit der Entwickelung der Technik ist die Entwickelung der Sprache des Technikers, des technischen Zeichnens, Hand in Hand gegangen; sie ist klarer, sicherer, schöner und weniger mühsam geworden. Das vorliegende Werk liefert dafür ein mustergültiges Zeugniss. Der Fortschritt liegt, abgesehen von einer höher entwickelten Fertigkeit und grösserem Können in der Handhabung der zeichnerischen Hilfsmittel, zum wesentlichen Theile auch darin, dass der zeichnerischen Darstellung nicht mehr vorwiegend die mathematischen Körpergebilde, sondern die Gebilde in den charakteristischen Eigenschaften zu Grunde gelegt werden, die ihnen in der Wirklichkeit beiwohnen. So wird namentlich der Zusammenhang mit der thatsächlichen Ausführung lebendig erhalten. Damit steht im Einklang, dass die in dem Werke vorgeführten Gegenstände, seien es einfach Steinverbände, Steinschnitte oder Holzverbindungen oder Eisentheile, Durchlässe, Brücken, Säulenordnungen, Wohn- und Verwaltungsgebäude, aus der Praxis heraus für die Praxis, die dem Lernenden doch das Endziel ist, dargestellt sind.

Das Werk enthält 20 ganz ausgezeichnete Tafeln mit Darstellungen der vorstehend angegebenen Art. In einem ausführlicheren einleitenden Text ist die Lehre vom Zeichnen behandelt: die Eigenschaften der Zeichenmaterialien, ihre Handhabung und Verwendungsweise und die zeichnerischen Verfahren. Der Verfasser legt mit vollem Recht Werth darauf, festzustellen, dass die Tafeln nicht nur als äusserliche Zeichenvorlagen zu betrachten seien, sondern die anschauliche Erläuterung für das geben, was im Text entwickelt ist.

Das Werk dürfte das Beste darstellen, was auf dem Gebiete erschienen ist.

— **C. Lehmann's Eisenbahnkarte der Bahngebiete Mitteleuropas nebst einem Verzeichniss der Eisenbahnen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz.** 17. Auflage. Bear-

beitet von L. T. Schultz, Büroassistent im Kursbüro des Reichspostamts. Berlin und Leipzig. 1902. Luckhardt's Buchhandlung für Verkehrswesen, G. m. b. H. Preis 2 ℳ, auf Leinwand aufgezogen 4 ℳ. — Die Karte umfasst das mitteleuropäische Bahngebiet von Jütland bis Venedig und von Paris bis Budapest und gibt durch die farbige Anlage der einzelnen Verwaltungsbereiche auch für den Laien ein übersichtliches Bild des vielverschlungenen Netzes unserer heutigen Verkehrswege. Hierdurch wird sie namentlich auch denjenigen Beamten ein willkommenes Hilfsmittel werden, die in der Vorbereitung zu einer Prüfung der Eisenbahngeographie ein eingehendes Studium widmen wollen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 14,07 km lange Strecke Londorf-Lollar der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., welche am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 3. Juni d. J. wird der an der Linie Reutlingen-Schelklingen zwischen den Stationen Münsingen und Mehrstetten errichtete Haltepunkt Oberheuthal für den Personenverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die am 15. Juli 1897 für den Verkehrsbereich der Station Lees-Veldes in Veldes errichtete und vom 30. November 1901 ab bis auf weiteres geschlossene Güternebenstelle wird am 8. Juni d. J. zur Wiedereröffnung gelangen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr sowie dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Töppeln an der Bahnstrecke Weimar-Gera wird am 1. Juni d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Befugnisse der an der Strecke Dzieditz-Saybusch-Zywiec zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz gelegenen Halte- und Ladestelle Czechowitz, welche gegenwärtig für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Frachtgüterverkehr eingerichtet ist, werden mit 1. Juni 1902 dahin erweitert, dass von diesem Tage an in Czechowitz, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, Frachtgüter schlechtweg, gleichviel ob die Beförderung in offen oder gedeckt gebauten Wagen stattzufinden hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen können.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Czechowitz bleiben auch fernerhin: a) explosive Güter, b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen, c) Güter, deren Gewicht 750 kg für das Kollo übersteigt, d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Aufladung oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind, und e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Dammrutschung war der Gesammtverkehr in der Theilstrecke Podwysokie-Potutory vom 22. bis 25. Mai l. J. eingestellt.

Wien, am 26. Mai 1902. (1438)

2. Eröffnung von Strecken.

Kgl. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 2. Juni 1902 werden die an der vollspurigen Haupteisenbahnlinie Dresden-Werdau zwischen den Bahnhöfen Niederwiesa und Chemnitz gelegenen neuerbauten Rangiranlagen in Hilbersdorf mit der Zweigstelle Küchwald — die einschl. der bisherigen Haltestellen-Anlagen zu Hilbersdorf die Benennung „Bahnhof Hilbersdorf" erhalten — eröffnet. Am gleichen Tage werden auch die neuen Güterzugverbindungsstrecken der Linien Kieritzsch-Chemnitz und Riesa-Chemnitz nach den Hilbersdorfer Anlagen in Betrieb genommen. Die neuen Verbindungsstrecken, die nur dem Güterverkehre dienen, werden nach der „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands" betrieben. Aenderungen treten vorläufig sowohl in der Personen- und Gepäckabfertigung, wie auch in den Personen-, Gepäck- und Gütertarifen nicht ein. Oeffentlicher Güterverkehr findet auf Bahnhof Hilbersdorf nicht statt. (1439)

Königliche Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 5 vom 1. Januar 1899.

Ab 1. Juli 1902 wird die Station Léva der k. ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 51 für Gänselebern einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Léva-Metz . . . 37,70 ℳ } für 100 kg.
Léva-Strassburg C. B. . . 33,98 „ }

München, den 24. Mai 1902. (1440)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. April 1902 (Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehr mit Ungarn).

Ab 1. Juli 1902 wird die Station Petershausen in Baden der grossh. badischen Staatseisenbahnen in die Abtheilung I des Tarifes einbezogen.

Es gelten hierfür die um 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätze für Konstanz Lagerhaus.

In die Einlagerungstabelle wird die Station Petershausen in Baden mit der gleichen Gruppennummer wie für Radolfzell aufgenommen.

München, den 24. Mai 1902. (1441)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. kommt der Nachtrag V zur Einführung.

München, den 27. Mai 1902. (1442)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Differdingen der Prinz Heinrichbahn in den Klassentarif aufgenommen. Die Höhe der Frachtsätze ist von den Dienststellen zu erfahren.

Stuttgart, den 24. Mai 1902. (1443)

Generaldirektion der k. württ. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juni 1902 wird zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr

der Nachtrag V herausgegeben. Derselbe enthält unter anderem Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Entfernungen für die Station Gr. Neudorf des Direktionsbezirks Bromberg, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Giesserei-Roheisen) von der Station Hochdahl des Direktionsbezirks Elberfeld und nach der Station Neusalz a/O. des Direktionsbezirks Posen, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9, Klasse II (Eisen und Stahl II) für die Stationen Buk, Dombrowka, Dopiewo, Opalenitza, Otusch, Posen und St. Lazarus des Direktionsbezirks Posen, die seit dem 1. April d. J. gültige Fassung des Ausnahmetarifs 14 a (Rohzucker) sowie Ausnahmetarife für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Kreuz-Schloppe, der Trachenberg-Militscher Kreisbahn, der Kleinbahn Köslin-Natzlaff und der Schlawer Kreisbahn.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juli 1902 ab wirksam.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. Mai 1902. (1444)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-ostdeutscher und oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt in den vorbezeichneten Verkehren je ein Nachtrag I zur Einführung. Die Nachträge enthalten ausser einigen Ermässigungen im Verkehre nach der Stargard-Cüstriner Eisenbahn Frachtsätze von 6 neuen Gruben, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Insoweit durch Berichtigung einiger Druckfehler in den Haupttarifen Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 14. Juli d. J. in Geltung.

Die Nachträge sind zum Preise von 25 bezw. 35 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 24. Mai 1902. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen:

a) Station Herrnstadt (Dir. Posen) einerseits und den Stationen Dresden=Alt-, Friedr.- und Neustadt und Riesa der sächs. Staatsbahn andererseits,

b) Jarotschin (Dir. Posen) einerseits und Bautzen, Chemnitz, Dresden=Alt-, Friedr.- und Neustadt, Freiberg, Leipzig Bayr. Bhf. bezw. Vieh- und Schlachthof und Zwickau der sächs. Staatsbahn andererseits

direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 26. Mai 1902. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Für die über Zittau nach der Station Dittersbach der Friedländer Bezirksbahnen beförderten Sendungen nieder- und oberschlesischer Steinkohlen werden gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe die gleichen Frachtsätze gewährt, wie bei der Beförderung über Friedland.

Dresden, den 29. Mai 1902. (1447)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 35 (für Malzkeime) von Grieskirchen nach Eggenfelden direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 26. Mai 1902. (1448)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bigge, Grossburschla, Nuttlar, Steinhelle, Treffurt und Wanfried des Direktionsbezirks Cassel sowie die Stationen Nannhausen, Ockenheim und Planig des Direktionsbezirks Mainz als Empfangsstationen in den Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 23. Mai 1902. (1449)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juni 1902 treten an Stelle des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. nach Stationen der badischen Staatseisenbahnen, Heft 1, vom 1. August 1897 ein neues gleichbenanntes Heft 1, und zu dem Steinkohlen-Ausnahmetarif 6 nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Heft 2, der Nachtrag XI in Kraft. Das neue Heft 1 enthält neben mehrfachen ermässigten auch eine Anzahl erhöhter Frachtsätze nach Stationen der badischen Staatseisenbahnen einschliesslich der Station Basel. Der Nachtrag XI zum Heft 2 enthält Frachtsätze für neuaufgenommene Stationen sowie anderweite, theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze nach einigen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einschliesslich Basel und Basel=St. Johann. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. gültig.

Ferner werden vom gleichen Tage ab im Steinkohlen-Ausnahmetarif 6. Heft 3, einige Frachtsätze nach Ludwigshafen a. Rhein und Ludwigshafen=Giuliniwerk ermässigt; Auskunft hierüber geben die betheiligten Dienststellen.

Preis des Ausnahmetarifs Heft 1: 80 ₰, des Nachtrags XI zum Heft 2: 10 ₰.

Essen, den 23. Mai 1902. (1450)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1/II. 1898.)

Ab 15. Juni 1902 gelangen für die Beförderung von Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt, ab den Stationen Altkladno, Buschtěhrad, Duby und Kladno der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn sowie der Station Strěbichowitz=Vinâritz der im Betriebe der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft stehenden Lokalbahn Swolenowes-Smecna nach der Station Eisenberg i. d. Pfalz der pfälzischen Eisenbahn folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von: Altkladno	Buschtěhrad	Duby	Kladno	Strěbichowitz=Vinâritz
	Frachtsätze in Mark für 100 kg				
Eisenberg i. d. Pfalz	1,54	1,54	1,53	1,52	1,69

Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief.

Gleichzeitig wird der auf Seite 11 des Nachtrages IV für Rakonitz-Eisenberg i. d. Pfalz vorgesehene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 33 von 1,52 ℳ auf 1,44 ℳ ermässigt.

München, den 24. Mai 1902. (1451)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Der Berliner Wollmarkt findet am 17., 18. und 19. Juni in der Rinderhalle des städtischen Centralviehhofes statt. Für die eisenbahnseitige Beförderung von Wollsendungen nach und von dem Centralviehhofe wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ für jeden beladenen Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Centralviehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet bezw. von denselben aufgegeben sein.

Berlin, den 26. Mai 1902. (1452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer und oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. treten für die an der Strecke Grünberg (Oberhessen)-Londorf des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. gelegenen Stationen Grünberg (Oberhessen), Lumda, Geilshausen, Odenhausen, Kesselbach und Londorf theilweise gekürzte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 27. Mai 1902. (1453)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zum norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 2 in Kraft. Dieser Nachtrag, von dem Abdrücke von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittelung der betheiligten Stationen käuflich bezogen werden können, enthält an Neuerungen im wesentlichen: Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Holzhausen=Zuckelhausen, Thonberg=Prietitz und Wuitz=Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Stationen Gettorf, Lindaunis und Rieseby der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, ferner infolge der Eröffnung der Neubaustrecke Bischofswerda-Elstra abgeänderte Entfernungen für verschiedene östliche Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen von den Stationen

Groitzsch und Wuitz-Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen und endlich neue Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern im Verkehre von Reichenberg (Station der sächsischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn). Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze für Reichenberg noch bis mit 31. Juli 1902 in Geltung.

Dresden, den 29. Mai 1902. (1454)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - österreichisch - russischer Grenzverkehr.

Tariftheil II, Heft 2.

(Ermässigung der Frachtsätze im Verkehr mit Hof, Station der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 werden die auf den Seiten 22 und 23 des oben bezeichneten Tarifes für die nachstehenden Relationen vorgesehenen Frachtsätze wie folgt abgeändert:

Von	Brody (Bhf.) trans.			Husiatyn trans.			Nadbrzezie Landgspltz. trs.†)			Nowosielitza (Bhf.) trs.			Podwołoczyska (Bhf.) trs.			Skala transit		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.
nach	für 100 kg in Pfennigen																	
Hof	376*) 341**)	376*) 341**)	286*) 251**)	431	431	341	325	313	240	427*) 375**)	401*) 401**)	316*) 285**)	401*) 358**)	401*) 358**)	305*) 268**)	447	447	357

Wien, am 24. Mai 1902. (1455)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 1. Juni d. J. werden die Stationen der Strecken Hesedorf-Buchholz-Bremen in die — Frachtsätze für Kohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 t enthaltende — Abtheilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1902 als Empfangsstationen aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 25. Mai 1902. (1456)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Für Ausn.-Tarif Nr. 1 B, Abthlg. II (für Güter der Stückgutklasse II etc.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach oder von Taxis-Dobrowitz	88 ₰
Von oder nach Schönpriesen-Umschlag nach oder von Taxis-Dobrowitz	83 ₰
Von oder nach Dresden-Elbkai nach oder von Taxis-Dobrowitz	142 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 23. Mai 1902. (1457)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen in unserem Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt.

Amsterdam, den 24. Mai 1902. (1458)

Der Administrationsrath.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Nachtrag I zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in Kraft.

Die in dem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften derselben unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Breslau, im Mai 1902. (1459)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Die 32. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Sonnabend, den 28. Juni d. J., 12 Uhr Mittags,

in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1901 und Beschlussfassung über dieselbe;
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz;
3. Wahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 27. Mai 1902. (1460)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien, sowie für die Hochlegung der Breisacher Bahn soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen für weitere 4 Bauwerke zusammen vergeben werden, nämlich:

Loos VIII, umfassend:

eine Strassenbrücke von 34,6 m Stützweite und 16,0 m Gesammtbreite im Gewicht von	212 200 kg
eine 2 gleisige Bahnbrücke von 15,0 m Lichtweite, vollwandige Bogenträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von	69 800 „
zwei gleiche eingleisige Bahnbrücken von 6,0 m Lichtweite, Blechträger mit Buckelplattenabdeckung im annähernden Gewicht von zusammen	20 000 „
Gesammtgewicht rund	302 000 kg

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer Deutschordenstrasse 3 III. Stock zur Einsicht auf. Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung durch Postanweisung von 5 ℳ. nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktionen enthalten sollen, sind bis längstens

Sonnabend, den 7. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift; „Angebot auf Eisenkonstruktionen" versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Freiburg, den 26. Mai 1902. (1461)

Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

v. Stetten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 43. | 4. Juni 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Bau der deutschen Eisenbahn in Schantung.

Der französische Rundreiseverkehr.

Nachrichten:

Deutschland: Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn. — Preistafeln an den Schänk- und Speisetischen der Bahnwirthe und Aufstellung von Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen. — Verwaltungsordnung für die Staatsb. — Betriebseröffnungen. — Betriebslängen der vereinigten preuss. und hess. Staatsb. — Eutin-Lübecker E. — Vereinigte Eisenbahn-Bau- u. Betriebsgesellschaft in Berlin. — Betriebsdirektor für die elektr. Hochbahn in Berlin. — Fortführung der Berliner Untergrundb. — Ergänzung des bayer. Eisenbahnraths. — Eine Entgleisung des Karlsbad-Ostende-Expresszuges. — Der Pfingstverkehr der sächs. Staatsbahnen. — Das Essener Kohlensyndikat. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Die diesjährige Generalversammlung der Südbahn. — Ausgestaltung der Ausfuhrtarife. — Oesterr.-preuss. Eisenbahnanschluss bei Heinersdorf. — Neue Lokalb. in Tirol. — Südnordd. Verbindungsb. — Leoben-Vordernberger E. — Ostrau-Friedlander E. — Reichenberg-Gablonzer E. — Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Ungarn: Betriebsergebnisse der Kaschau-Oderberger E. — Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.

Uebrige europäische Länder: Internat. Schlafwagengesellschaft. — Rückkauf der Jura-Simplonbahn. — Der Durchstich des Albulatunnels und der Schienenweg ins Engadin. — Projektirte elektr. Bahn zwischen St. Petersburg u. dem Imatra. — Veränderung der Linienführung der Strecke Moskau-Kiew. — Verpackung von Häuten und Fällen auf russ. Bahnen. — Das Rollmaterial der russ. Bahnen. — Orientalische E.

Fremde Welttheile: Anatolische E. — Amur-Eisenbahn. — Ueber die Lage des Bagdadbahn-Unternehmens. — Eisenbahnen auf Kuba.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Bau der deutschen Eisenbahn in Schantung.

In der Nr. 57 Jahrg. 1900 d. Ztg. konnten wir aus berufener Feder kurz nach dem Ausbruch der chinesischen Wirren einen Aufsatz über den Bau der ersten Theilstrecke der Schantungeisenbahn bringen, welchem wir von Zeit zu Zeit kurze Angaben über die Fortschritte dieses Unternehmens folgen liessen.

Die Schantungeisenbahn feierte am 1. d. Mts. einen bedeutungsvollen Tag; trotz der bedeutenden Schwierigkeiten, welche sich im Jahre 1900 selbst für die in China wohnenden Europäer plötzlich und überraschend zu erheben schienen, ist es der Beharrlichkeit der Leiter der Eisenbahn gelungen, ihrer Herr zu werden und die konzessionsmässig gestellte Frist für die Eröffnung der ersten Hauptstrecke Tsingtau-Weihsien einzuhalten.

Es wird den Lesern dieser Zeitung erinnerlich sein, dass die beim Ausbruch der Wirren in das Schutzgebiet zurückgezogenen Ingeniöre sämmtlich zur raschen Fertigstellung der Strecke Tsingtau-Kiautschou herangezogen wurden, und dass es trotz der vielen Brücken (1 500 m auf 74 km) gelungen ist, diese Strecke am 8. April 1901 zu eröffnen. In rascher Folge wurde dann am 8. September 1901 die Strecke Kiautschou-Kaumi (Km. 100), am 1. Dezember die Strecke bis Tschangling (Km. 128), am 26. Dezember bis Tsoschau (Km. 141) und am 20. März 1902 bis Nanliu (Km. 150) dem Betriebe übergeben. Bei Km. 145 und Km. 149 liegen zwei bedeutende Brücken, über den Weiho mit 270 m und über den Yünho mit 210 m Lichtweite, deren Gründungen längere Zeit erforderten. Um das Gleis möglichst zu fördern, wurden beide Flüsse auf einstweiligen niederen Brücken und Dämmen überschritten; dadurch wurde es möglich, die vielen westlich des Km. 150 liegenden Brücken zu montiren und das Gleis so kräftig vorzustrecken, dass am 17. Mai der erste Bauzug in die Station Weihsien einlaufen konnte. Zur Eröffnung werden die oben genannten beiden Brücken allerdings nicht fertig, doch steht die Fertigstellung der Weihobrücke für Ende Juni, die der Yünhobrücke für den September in sicherer Aussicht. Bei dem auf ziemliche Tiefe aus Sand, untermischt mit leichtem Geröll bestehenden Bett des Yünho ist für die Gründung der Widerlager und Pfeiler dieser Brücke ein System von gerammten Eisenpfählen N. P. 26 zur Ausführung gekommen. Um diese Pfähle ist eine leichte hölzerne Spundwand zur Betonirung des unter Wasser liegenden Theiles der Pfeiler gerammt; das aufgehende Mauerwerk besteht gleichfalls aus Beton mit einer Quaderverkleidung an den Köpfen. Das gleiche System kommt weiterhin für sämmtliche grössere Brücken zur Anwendung, deren Pfeiler im Löss stehen. Es ist dadurch gegenüber der Brunnengründung, welche bei den ersten grösseren Brücken angewendet wurde, ein erheblicher Zeitgewinn zu erzielen. Von den 600 Durchlässen und Brücken der 184 km langen Strecke Tsingtau-Weihsien gehören 218 mit 267,2 m Gesammtlichtweite der ersten Art an. An eisernen Brücken sind 382 mit 435 Oeffnungen, einer Gesammtlichtweite von 3 346 m und einem Gewicht von 4 265 t vorhanden; es sind darunter allein 55 Oeffnungen mit Fahrbahn unten von 30 m Lichtweite zur Ausführung gekommen. Die auf das Kilometer sich ergebende Brückenweite beträgt 19,63 m.

Die rasche Förderung des Gleises ermöglichte es, die schweren Maschinentheile für den in der Nähe von Km. 170 liegenden ersten deutschen Förderschacht des Kohlenreviers von Weihsien bis an die Baustelle zu bringen. Ein Gleis von 2,4 km Länge verbindet die Zechenstation Tschang-Lo-Yuen mit dem Förderschacht, der am 1. d. Mts. bis 110 m Teufe gelangt war, so dass zum Fündigwerden noch etwa 50 m niederzubringen sind. Der regelmässige Fortschritt der bergmännischen Arbeiten lässt erwarten, dass voraussichtlich im September die erste Kohle wird gefördert werden können.

Mit Weihsien (Km. 184) ist der Hauptknotenpunkt der Strassen erreicht, welche aus dem Süden und Westen zusammenlaufend von hier nach Tschifu führen. Der langsam, aber stetig zunehmende Personenverkehr sowie die seit kurzer Zeit der Bahn zukommenden Gütertransporte legen es nahe, der Erwartung Raum zu geben, dass mit der Eröffnung von Weihsien ein lebhafter Verkehr nach dem deutschen Hafen von Tsingtau beginnen wird, welcher von den chinesischen Kaufleuten durch

Errichtung von Lagerhäusern an den Bahnstationen schon vorbereitet wird. Die Bevölkerung hat sich in entschiedener Weise mit der Bahn befreundet und erkennt deren Vortheile an. Wenn vielleicht auch nicht alle Vorurtheile überwunden sind, so ist das bisher Erreichte doch sehr hoch zu schätzen; auch dazu haben die deutschen Ingeniöre, denen der Bau der Bahn anvertraut war, in anerkennenswerther Weise beigetragen. Ihre Leistung im fremden Lande, fernab von anderen Europäern, verdient uneingeschränktes Lob. Der dem Bauleiter, Baurath Hildebrand, unterstellte Stab hat es unter seiner Leitung trotz der anfänglichen Anfeindungen und der Unruhen fertig gebracht, eine durch viele Brücken und kleinere Kunstbauten ausgezeichnete Strecke von 184 km in der Zeit von drei Jahren zu vollenden.

Während aber die letzten Arbeiten von Weihsien betrieben wurden, ist programmgemäss der Bau der nächsten 80 km westlich der genannten Stadt in Bau gelegt und die Erdarbeiten in so energischer Weise in die Hand genommen worden, denen die Gründung verschiedener grosser Brücken gefolgt ist, dass die 57 km lange Theilstrecke Weihsien-Tsingtschoufu voraussichtlich vor Ende November in Betrieb gegeben werden kann. Die ganze Kraft wird jedoch auf diese Arbeiten vereinigt, um so rasch als angängig das Gleis bis Km. 264, dem Bauplatz der 400 m langen Tsehobrücke, welche mit 10 Oeffnungen und oberer Fahrbahn diesen bedeutendsten Strom des mittleren Schantung überschreitet, vorzuschieben. Von ausserordentlichen Ereignissen abgesehen, wird diese grosse Brücke Anfang 1903 fertiggestellt werden. — Auch noch in diesem Jahre im Unterbau hergestellt wird die 50 km lange Strecke Tseho-Tschoutsun, einer der Haupthandelsplätze und nebst Tsingtschoufu der grösste Seidenlagerplatz Schantungs. Aus diesen Angaben erhellt die grosse Thätigkeit, welche entfaltet wird, um das Ziel der Erreichung Tschoutsuns (Km. 315) im April 1903 wirklich zu gewinnen und damit das Hauptbaujahr der Eisenbahn zu krönen. Die endgültigen Vorarbeiten der Schlussstrecke bis Tsinanfu werden so frühzeitig im Jahre 1903 vollendet sein, dass die letzten 80 km noch vor Mitte 1903 in Bau gegeben werden können, so dass für den Fall, dass keine unvorhergesehenen Hindernisse eintreten, die Beendigung des Baues in der durch die Konzession gestellten Frist bis 1. Juni 1904 in Aussicht genommen werden darf.

Mit dem guten Fortschritt der Bauarbeiten haben die Verschiffungen und die Lieferungen der deutschen Werke gleichen Schritt gehalten. Bis Mitte 1902 sind auf 21 Dampfern der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd 80000 Frachttonnen verschifft worden, worunter 48000 t Oberbaumaterial, 6800 t Brücken, 20 Lokomotiven, 40 Gepäck- und Personenwagen sowie 470 Güterwagen sich befinden.

Wir werden Gelegenheit nehmen, unseren Lesern auch fernerhin von den Fortschritten dieser ersten grossen Bahn im fernen Osten, welche deutschem Unternehmungsgeiste ihren Ursprung verdankt und von deutschen Ingeniören ausgeführt wird, Nachricht zu geben.

Der französische Rundreiseverkehr.

Wie bereits in Nr. 30 d. Ztg. mitgetheilt wurde, sind die französische Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am 1. d. Mts. in den Vereins-Reiseverkehr eingetreten. Die Ausfertigung von Heften, in die Scheine für französische Strecken aufzunehmen sind, erfolgt unter den im Vereins-Reiseverkehr allgemein vorgeschriebenen Beförderungsbedingungen mit der alleinigen Ausnahme, dass Hefte, die lediglich Scheine für französische Strecken enthalten sollen, nicht zur Ausgabe gelangen. Für die Zulassung von Heften der letztbezeichneten Art lag um so weniger ein Bedürfniss vor, als die französischen Bahnen für ihren inneren Verkehr neben zahlreichen festen Rundreiseheften auch noch über zwei hochentwickelte Systeme für den Verkehr auf zusammenstellbare Rundreisehefte verfügen, nämlich über den Tarif Nr. 105, der für sämmtliche sieben grossen Bahnen gilt, und den Tarif Nr. 5, welcher nur im Bereiche der Ostbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eingeführt ist. Das Bestehen dieser beiden Tarife neben dem Vereins-Reiseverkehr lässt es erwünscht erscheinen, näheres über diese und die Gründe mitzutheilen, weshalb die ursprünglich beabsichtigte Ausgabe von Vereins-Fahrscheinheften in Verbindung mit Heften des Tarifes Nr. 105 nicht zustande kommen konnte.

A. System der sieben grossen Verwaltungen. (Tarif Grande Vitesse No. 105.)

Die im Verkehre der sieben grossen Verwaltungen (Nord, Est, Ouest, Paris-Lyon-Méditerranée, Orléans, Etat und Midi) in Form fester Hefte zur Ausgabe gelangenden Fahrtausweise für die I. bis III. Wagenklasse (Tarif G. V. No. 105) und für Reisen von mindestens 300 km Länge lauten entweder auf eine einzelne Person (Einzelheft) oder auf mehrere Personen (Gesellschaftsheft). Für beide Gattungen von Heften dient ein und dasselbe Muster, das im einzelnen aus folgenden Theilen besteht:

a) dem Umschlage, der auf seiner ersten Seite den Vordruck zur Eintragung der Wagenklasse, Anzahl der zu befördernden Erwachsenen und der Kinder, Gesammtpreis des Heftes (einschliesslich des Steuerstempels von 10 Cts.), Gültigkeitsdauer, Tag des in dem Bestellschein angegebenen Beginnes der Reise, endlich ein Rechteck für den Stempel der Ausgangsstation der Reise enthält. Es ist bei dem vorliegenden System gleich wie bei dem System des Tarif spécial No. 5 gestattet, innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen den Tag der Abfahrt auf einen späteren als den auf dem Umschlage ursprünglich angegebenen Tag zu verlegen und deshalb auch ein Vordruck zur Eintragung des neu gewählten Datums der Abreise sowie des nach diesem sich richtenden letzten Gültigkeitstages und ein Rechteck für den Stempel der diese Aenderungen eintragenden Ausgangsstation der Reise vorgesehen. Die Farbe der Hefte I. Klasse ist rosa, die der II. Klasse grün, die der III. Wagenklasse lederfarben. Schiffsstrecken und Fuhrwerksstrecken sind in den französischen Reiseverkehr nicht einbezogen;

b) dem mit der ersten Seite des Umschlages ein zusammenhängendes Blatt bildenden Kontrolabschnitt, welcher auf der ersten Aufenthaltsstation oder unterwegs von dem Zugrevisor abgenommen wird. Der Abschnitt enthält einen Vordruck zur Eintragung der hauptsächlichsten Angaben über das Heft, nämlich Wagenklasse, Anzahl der Erwachsenen und Kinder, Ausgangsstation der Reise, Gesammtkilometerzahl und Fahrpreis. In ein Rechteck wird der Tagesstempel der Ausgabestelle eingesetzt;

c) dem am Kontrolabschnitt (unter b) hängenden Stamm. Derselbe unterscheidet sich von ersterem dadurch, dass der Vordruck für die Gesammtkilometerzahl durch einen solchen zur Eintragung der Gültigkeitsdauer ersetzt ist. Sämmtliche Theile unter a bis c weisen die gleiche Ordnungsnummer auf;

d) aus einem auf Seite 2 befindlichen Vordruck für den Namen der Inhaber und die Unterschrift der Erwachsenen sowie das Alter der Kinder. Ein Rechteck nimmt den Tagesstempel der Ausgabestelle auf;

e) aus einem die Seiten 3 bis 5 umfassenden Auszug aus den Beförderungsbedingungen;

f) aus einem die Seiten 6 bis 11 einnehmenden Vordruck für die einzutragenden Theilstrecken der Reise;

g) aus einem Vordruck für die Preisberechnung (Seite 12);

h) aus den 26 Blätter umfassenden, fortlaufend nummerirten Fahrscheinabschnitten (Seite 13 bis 61). Auf jedem Blatt befinden sich vier Abschnitte, deren Aufdruck (in der Uebersetzung) wie folgt lautet:

Stamm

Nr. 1

3. Klasse

Strecke von

nach

Verbandstarif G. V. 105.

Heft Nr. 40,690 *Abschnitt Nr.* 1

3. Klasse { Anzahl der Plätze (in Buchstaben) { ganze / Kinder

Theilstrecke

von *nach*

Dieser Abschnitt wird von dem Schalterbeamten bei Aushändigung der gewöhnlichen Fahrkarte entnommen. Er wird als ungültig und werthlos betrachtet, wenn er lose vorgezeigt wird. Der Abschnitt kann in keinem Falle die gewöhnliche Fahrkarte ersetzen.

Die Rückseite jedes einzelnen Abschnittes enthält ein Rechteck für die Tagesstempel der Ausgabestelle. Hefte für kleinere Reisen enthalten statt 26 nur 11 Blätter mit je vier Abschnitten. Die Abschnitte gelten nicht als Fahrtausweis; der Reisende hat vielmehr unter Uebergabe seines Heftes an den Schalterbeamten von diesem eine gewöhnliche Fahrkarte, welche auf die in einem oder mehreren auf einander folgenden Abschnitten vermerkte Strecke lautet, zu entnehmen. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass diese Einrichtung, deren die französischen Bahnen zur Verhütung von Unterschleifen nicht entrathen zu können erklärten, von vornherein das ganze System bei unserem Publikum würde unbeliebt gemacht haben;

i) aus einem Vordruck (Seite 33 bezw. 63) für den Tagesstempel der Station, welche die vom Reisenden zu stellende Kaution von 10 Fr. annimmt, einem bei Rückgabe der letzteren von dem Reisenden auszufüllenden Quittungsformular und einem Rechteck für den Tagesstempel der die Kaution zurückzahlenden Station. Diese Station kann die Ausgabestation des Heftes oder jede andere an dem Reiseweg belegene Station sein. Der Antrag auf Zurückzahlung muss spätestens vier Wochen nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Heftes gestellt werden, anderenfalls verfällt der Betrag zu Gunsten der Verwaltungen;

k) aus einem auf der letzten Seite des Umschlages enthaltenen Vordruck für die zweimalige Verlängerung der ursprünglichen Gültigkeit. Letztere beträgt 30 Tage bei Zurücklegung von 300 bis 1 500 km, 45 Tage bei Zurücklegung von 1 501 bis 3 000 km und 60 Tage bei Reisen von mehr als 3 000 km. Die Gültigkeit kann gegen Zahlung von 10 % des Fahrpreises jedesmal um die Hälfte der ursprünglichen Gültigkeit verlängert werden.

Bestellung und Ausfertigung der Hefte.

Zunächst ist zu erwähnen, dass briefliche (und selbstredend auch telegraphische) Bestellungen ohne Benutzung des vorgeschriebenen Bestellscheins nicht zulässig sind. In letzterem sind die Anzahl der Personen, Wagenklasse, Richtung der Fahrt und Aufenthaltsstationen anzugeben, und es ist sodann der Reiseweg in die beigegebene Uebersichtskarte (mit aufgedrucktem Tarif) einzuzeichnen und die Kaution von 10 Fr. zu entrichten. Das richtige Einzeichnen setzt für den Ausländer natürlich gute Bekanntschaft mit den geographischen Verhältnissen Frankreichs und ein eingehendes Studium eines ausführlichen Kursbuches voraus, also zwei Dinge, über die der Durchschnittsreisende wohl kaum verfügt. Hat der Reisende diese Arbeit schlecht und recht erledigt, so gibt er den Bestellschein an die nächste Station ab, und damit ist dann seine Thätigkeit vorläufig beendet.

Nunmehr beginnt die umfassende Arbeit der Ausgabestellen, als welche für das ganze französische Gebiet nur verhältnissmässig wenige Hauptstationen thätig sind, und an welche die Bestellscheine von der annehmenden Dienststelle zu senden sind.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass auch heute noch, nachdem der Tarif Nr. 105 seit langen Jahren in Kraft steht, die Thätigkeit der Ausgabestellen trotz ihrer Vertrautheit mit allen einschlägigen Verhältnissen als eine sehr mühevolle, zu manchen Zweifeln, Irrthümern und Fehlern Anlass bietende angesehen werden muss. Man musste deshalb auch vereinsseitig zu der Ansicht gelangen, dass eine glatte Abwickelung der Geschäfte seitens unserer Ausgabestellen kaum zu erhoffen sei, weil deren Beamte unter ganz anderen Verhältnissen gross geworden und ihnen die nothwendige Vertrautheit mit den französischen Verkehrsverhältnissen und Anschauungen, den geographischen, kulturellen und wirthschaftlichen Zuständen Frankreichs und vor allem mit den so sehr abweichenden Bestimmungen des allgemeinen Tarifs abgeht, der auf ganz anderer Grundlage als die unserigen aufgebaut erscheint. Das System Nr. 105 verlangt aber gerade besondere Vertrautheit mit all' diesen Sachen, soll anders der Beamte seinen Beruf als Stütze und Rathgeber der nach Frankreich Reisenden erfüllen können.

Bevor wir auf die Geschäfte der Ausgabestellen näher eingehen, mögen einige Angaben über die französische Tarifgestaltung hier Platz finden. In Frankreich werden von den grossen Verwaltungen folgende normale Taxen (in Centimes) erhoben:

	I	II	III
a) einfache Fahrt (für alle Züge)	11,2	7,56	4,928
b) Hin- und Rückfahrt (einfache Fahrt) . } c) Vereins-Reiseverkehr ab 1. Juni . . . }	8,4	6,048	3,9424
oder in Pfennigen zu a)	8,96	6,048	3,942
zu b) und c). .	6,72	4,838	3,154

In diesen Preisen ist die Staatssteuer von 12 % mit enthalten. Der französische Rundreisetarif Nr. 105 (und auch der Tarif Nr. 5) weist folgende Sätze auf (aus Gründen der Raumersparniss wurden verschiedene Zwischenstufen fortgelassen), die indessen nur unter gewissen Voraussetzungen (siehe weiter unten unter II) als der wirkliche Fahrpreis anzusehen sind:

Kilometer	französischer Rundreisetarif Nr. 105 und Nr. 5			Vereins-Reiseverkehr (rund)		
	I	II	III	I	II	III
	Franken			Franken		
bis einschliesslich 300 .	27	19	13	—	—	—
551 - 600	51	37	24	47	35	25
851 - 900	74	53	36	71	53	37
1 101—1 200	96	69	47	94	70	49
1 401—1 500	117	82	56	118	88	61
1 701—1 800	135	95	66	142	105	74
2 201—2 400	167	119	81	189	140	93
2 801—3 000	193	136	95	236	175	123
3 401—3 600	212	151	105	283	210	147
4 001—4 200	228	163	114	331	245	172
4 601—4 800	244	176	124	378	280	196
5 201—5 400	261	189	134	425	315	221
5 801—6 000	277	202	144	472	350	245
6 401—6 600	293	214	153	520	385	270
6 801—7 000	304	223	160	551	409	286

Bei mehr als 7 000 km werden für je angefangene oder volle 200 km in den einzelnen Klassen 6 bezw. 4 und 3 Fr. hinzugerechnet, ferner wird für jedes Heft eine Ausfertigungsgebühr von 1 Fr. und 10 Cts. Stempelgebühr erhoben. Den in vorstehender Uebersicht gleichfalls angegebenen Sätzen des Vereins-Reiseverkehrs sind (unter Umrechnung in Centimes) die Taxen 6,3 bezw. 4,67 und 3,27 ₰ zu Grunde gelegt, und es ist der Gesammtpreis nach der höchsten der in Spalte 1 angegebenen beiden Entfernungen berechnet.

Bei Ausgabe der Hefte des Tarifes Nr. 105 durch unsere Ausgabestellen würde sich nun deren Arbeit (die sich, von einzelnen Abweichungen abgesehen, im grossen und ganzen mit den heutigen Arbeiten der französischen Angestellten gedeckt hätte) wie folgt gestaltet haben:

Der Bestellschein ist zunächst mit dem Tagesstempel zu versehen und Wagenklasse und Ordnungsnummer des Einzel- oder Gesellschaftsheftes einzutragen. Nun beginnt die Ermittelung und Eintragung der Theilstrecken und ihrer kilometrischen Länge auf Grund der Zeichnung des Reisenden, wobei auch der Verwaltungsbezirk, zu dem die Einzelstrecken gehören, ersichtlich zu machen ist. Sodann folgt die Preisermittelung, d. h. diejenige Arbeit, welche die meisten Schwierigkeiten für die ausfertigende Stelle bietet und die wohl auch als eine der Hauptursachen des späteren Scheiterns der mit den französischen Verwaltungen gepflogenen Verhandlungen über die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften des Tarifs Nr. 105 in Verbindung mit Vereinsheften anzusehen sein dürfte.

Die Preisermittelung hat in folgender Weise zu geschehen:

I. Der Preis des Einzelheftes für einen Erwachsenen oder für ein Kind im Alter von mehr als 7 Jahren wird in erster Reihe nach dem vorstehenden Rundreisetarif berechnet. Kinder unter 3 Jahren sind frei, allein fahrende Kinder im Alter von 3—7 Jahren zahlen den halben Fahrpreis ohne Aufrundung. Der wirklich zur Erhebung gelangende Fahrpreis weicht in erheblichen Maasse von dem zuerst berechneten ab, wenn von der Bedingung des Mindestbetrages der Fahrt Gebrauch gemacht werden muss (siehe nachstehend unter II).

Wird das Heft für zwei Erwachsene ausgefertigt, so kommt für jede Person der Preis eines Einzelheftes, für Kinder von 3—7 Jahren die Hälfte dieses Preises ohne Aufrundung in Anrechnung; für einen Erwachsenen in Begleitung von zwei Kindern im Alter von 3—7 Jahren wird derselbe Preis wie für zwei Erwachsene berechnet. Soll das Heft für mehr als zwei Personen gelten (die nicht, wie dies beim Tarif Nr. 5 vorgesehen ist, zu derselben Familie zu gehören brauchen), so wird für die dritte Person eine Ermässigung von 10 % und für jede weitere Person eine solche von 25 % gewährt. Der Preis für ein einzelnes Kind im Alter von 3—7 Jahren oder ein über eine gerade Anzahl von Kindern hinaus vorhandenes Kind in gleichem Alter wird an letzter Stelle berechnet, und zwar kommt die Hälfte des Preises, welcher von dem die grösste Ermässigung geniessenden Mitreisenden zu entrichten ist, mit Aufrundung auf 5 Cts. in An-

rechnung. Durch Zusammenzählen der so berechneten Einzelbeträge erhält man den Gesammtfahrpreis des Gesellschaftsheftes, sofern nicht die Bedingung des Mindestpreises der Fahrt (siehe nachstehend unter II) Platz zu greifen hat.

II. Bedingung des Mindestpreises der Fahrt.

Der nach den Vorschriften unter I sich ergebende Fahrpreis stellt nur dann den wirklich zur Erhebung kommenden Betrag dar, wenn der Reisende weder auf einer und derselben Grenz- oder Hafenstation, noch auf einer der an der französisch-belgisch-deutsch-schweizerischen Grenze gelegenen Station in Frankreich eintritt und auf einer anderen, an derselben Grenze belegenen, aber mehr als 150 km von der Eintrittsstation entfernten Station aus Frankreich austritt.

Im entgegengesetzten Falle, d. h. also

a) wenn der Reisende auf einer und derselben Grenz- oder Hafenstation Frankreich betritt und wieder verlässt, soll der Mindestbetrag der Fahrt für jede Person, mag es sich nun um Einzel- oder Gesellschaftshefte handeln, das Doppelte des Preises betragen, den der Reisende zu zahlen hätte, wenn er mit einer gewöhnlichen einfachen Fahrkarte eine Reise von der ersten französischen Station nach jener Station seines Reiseweges machen würde, für welche der gewöhnliche Fahrpreis am theuersten ist;

b) wenn der Reisende in Frankreich eintritt auf einer an der oben bezeichneten Grenze belegenen Station und das Land auf einer anderen Station verlässt, die nicht mehr als 150 km von der Eintrittsstation entfernt ist, so wird angenommen, dass der Reiseweg in Frankreich durch die vorhandene kürzeste Schienenverbindung zwischen der Ein- und Austrittsstation in sich geschlossen sei. Der zu erhebende Mindestbetrag beläuft sich dann auf den doppelten Preis einer gewöhnlichen einfachen Fahrkarte für eine Reise von der zuerst berührten französischen Grenzstation nach jener (unter Berücksichtigung des kürzesten Schienenweges zwischen den beiden Grenzstationen zu ermittelnden) Station des in sich geschlossenen Reiseweges, für welche der gewöhnliche Preis am theuersten ist. Indessen darf der auszusetzende Fahrpreis nicht höher sein, als der bei Anwendung des allgemeinen Tarifes sich ergebende Betrag. Ist der ermittelte Mindestbetrag niedriger als der nach dem Rundreisetarif berechnete Fahrpreis für einen Erwachsenen, so wird der letztere Betrag erhoben.

Diese Bestimmungen setzen nun voraus, dass den Dienststellen noch besondere Hilfsmittel in die Hand gegeben werden, welche nach den getroffenen Vereinbarungen in einem sehr umfangreichen „Verzeichniss der doppelten Preise für einfache Fahrkarten ab allen französischen Grenzstationen nach allen französischen Eisenbahnstationen“ sowie in einer „Uebersicht der Fahrpreise des allgemeinen Tarifes für 1—3 000 km“ niedergelegt werden sollten.

Die Preisberechnung für eine von fünf Personen und einem Kinde im Alter von 3—7 Jahren in der I. Klasse auszuführende Reise von Delle nach Lure-Gray-Is-sur-Tille-Romilly-Reims-Vitry-le-François-Tronville-Merrey-Culmont-Vesoul-Lure-Delle (948 km) würde sich nun nach obigem wie folgt gestalten (die Station Reims ist hierbei als der von Delle am weitesten entfernte Punkt ermittelt worden, für den nach dem „Verzeichniss der doppelten Preise“ der Preis I. Klasse von 88,30 Fr. am theuersten ist):

(Preisberechnung siehe nebenstehende Spalte.)

Was nun die übrigen Bedingungen betrifft, unter denen die neue Einrichtung im Vereinsgebiete ins Leben treten sollte, so sind folgende wesentliche Punkte zu erwähnen, die zum Theil bereits in dem französischen Tarife vorgeschrieben sind, zum Theil aber auch durch das Zusammenstossen beider Systeme hätten eingeführt werden müssen:

a) Mindestumfang aller Fahrscheinstrecken des Vereinsheftes 600 km, des französischen Heftes 300 km, wobei es den Vereinsverwaltungen überlassen bleiben sollte, sich untereinander und mit den betheiligten französischen Verwaltungen über einen geringeren Mindestumfang der Vereinsfahrscheinhefte zu verständigen. Eine solche Verständigung, die ja eine Lebensfrage für den engeren Grenzverkehr beider Länder bildete, konnte leider nicht zustande kommen, und es kann auch das Scheitern dieser Angelegenheit als eine der Ursachen mit angesehen werden, die zum späteren Abbruch der Verhandlungen nöthigten.

b) Getrennte Ausgabe beider Heftarten; bei Ausgabe von Gesellschaftsheften sollten eben so viele Vereinshefte ausgefertigt werden, als Personen in dem Gesellschaftshefte aufgeführt sind.

c) Die Wagenklasse beider Hefte konnte eine verschiedene sein, auch brauchten die zu einem Gesellschaftsheft gehörenden Vereinshefte nicht den gleichen Reiseweg zu umfassen.

Preisberechnung.

Fahrpreis nach dem französischen Tarif:		Fr.	Cts.
Für einen Erwachsenen		78	—
Für zwei Erwachsene		156	—
Für den dritten Erwachsenen (Ermässigung 10 %)		70	20
Für 2 Erwachsene mehr als die drei ersten (Ermässigung 25 %)		117	—
Für *ein* Kind . . von 3—7 Jahren		29	25
zusammen		**372**	**45**
Der Mindestbetrag berechnet sich			
von Station *Delle*			
nach Station *Reims*			
(Entfernung *948* km; Preis der einfachen Fahrt *44,15* Fr.)			
Preis für *fünf* einfache Fahrkarten für Erwachsene	*220,75*		
Preis für *eine* einfache Fahrkarte für *ein* Kind . . von 3—7 Jahren	*22,10*		
zusammen	*242,85*		
Doppelter Betrag des allgem. Tarifs		485	70
Gesammtpreis des Fahrscheinheftes		**485**	**70**
Ausfertigungsgebühr		1	—

d) Der Uebergang von den Vereinsbahnen auf die französischen Bahnen oder umgekehrt sollte in einer Reise nur einmal bei der Hinfahrt und einmal bei der Rückfahrt zulässig sein.

e) Es sollte bei den Ausgabestellen des Vereins eine Kaution von 10 Fr. erhoben werden, die bei Rücklieferung des ausgenutzten Heftes zurückerstattet wurde, dagegen von Erhebung der französischen Stempelgebühr abgesehen, auch die Erhebung der Ausfertigungsgebühr von 1 Fr. in das Belieben der Vereinsverwaltungen gestellt bleiben.

f) Gültigkeitsdauer. Wenn die Gültigkeitsdauer des französischen Heftes geringer ist, als die des Vereinsheftes, so sollte sich die Gültigkeit des ersteren nach der des letzteren richten. Wenn die zu einem Gesellschaftsheft ausgegebenen Vereinshefte verschiedene Gültigkeit hatten, so sollte für das erstere die längste Gültigkeitsdauer maassgebend sein. Im übrigen blieb jede Verlängerung der Gültigkeit des Vereinsheftes ausgeschlossen.

g) Auf französischen Strecken sollten 30 kg Freigepäck gewährt werden.

h) Keine französische Strecke sollte mehr als zweimal (einmal in jeder Richtung oder zweimal in der gleichen Richtung) befahren werden dürfen; im übrigen sollte der Reisende von jedem Punkte aus strahlenförmig Abstecher machen können, ohne dass indessen hierdurch die Hefte den Charakter aufeinander folgender Hin- und Rückfahrten annehmen durften.

B. System der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Bei der Beschreibung dieses Systems können wir uns um so kürzer fassen, als es sich (abgesehen von der Preisermittelung) im wesentlichen als eine Abart des Vereins-Reisesystems darstellt. In den Bestellschein hat der Reisende die zu befahrenden Strecken, deren Kilometerzahl und die Reihenzahl der (den Vereinsfahrscheinen ähnlichen) Scheine einzutragen. Die Gesammtlänge aller Strecken muss mindestens 300 km betragen, und es darf die Länge der doppelt befahrenen Strecken nicht mehr als 25 % der Gesammtlänge ausmachen. Die Bestellung wird von jeder Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Ostbahn angenommen und kann auch brieflich ohne Benutzung eines Bestellscheines erfolgen. Die Scheine werden (genau wie im Vereinsverkehr) in der richtigen Reihenfolge in einem Umschlag mit Metallhaften befestigt. Der Reisende hat sodann noch seine Namensunterschrift auf dem Hefte zu geben, dann das Heft durch die Abgangsstation abstempeln und bei Verlegung des Abfahrtstages den betreffenden Vordruck von dieser Station ausfüllen zu lassen. Die Scheine gelten als Fahrtausweis. Ein Fahrpreis ist ihnen nicht aufgedruckt; er wird vielmehr unter Zugrundelegung des oben abgedruckten Tarifs auf Grund der zurückzulegenden Gesammtentfernung berechnet. Von der Bedingung des Mindestbetrages der Fahrt wird kein Gebrauch gemacht. Ausser Einzelheften werden auch Familienhefte ausgegeben, wobei die dritte Person 10 % und jede weitere Person 25 % Ermässigung geniesst. Die Gültigkeitsdauer kann gegen je 10 % Zuschlag zweimal um die

Hälfte verlängert werden. Freigepäck wird in Höhe von 30 kg gewährt.

Dieses System (Tarif Nr. 5) bietet für die ausfertigenden Dienststellen bei weitem nicht die Schwierigkeiten, die, vom Vereinsstandpunkte aus betrachtet, dem System des Tarifes Nr. 105 innewohnen. Von der Ausgabe der Hefte des Tarifes Nr. 5 in Verbindung mit Vereinsheften konnte aber leider nicht die Rede sein, da dieser Tarif nur zwei Verwaltungen umfasste und keine Aussicht bestand, dass dessen Wirksamkeit auf sämmtliche übrigen französischen Verwaltungen ausgedehnt werden würde. Unter diesen Umständen blieb nur noch ein gangbarer Weg übrig, nämlich der Eintritt der französischen Bahnen in den Vereinsverkehr, welcher denn nun auch, wie bereits eingangs erwähnt, mit dem 1. d. Mts. erfolgt ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn.** Das preussische „Eisenbahn-Verordnungsblatt" vom 29. Mai d. J. veröffentlicht zwei Bekanntmachungen des deutschen Reichskanzlers. Die eine enthält eine Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und tritt mit dem 1. Juli d. J. in Kraft. Die andere enthält ein Sonderabkommen zwischen der deutschen und der österreichischen Regierung zum internationalen Uebereinkommen für die deutsch-österreichischen Verkehre, Inhalts dessen durch die Eisenbahntarife mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde festgesetzt werden soll, dass a) auf den im Durchgange durch Oesterreich über österreichische Linien geleiteten Verkehr zwischen Stationen, die auf deutschem Gebiete liegen, sowie b) auf den im Durchgange durch Deutschland über deutsche Linien geleiteten Verkehr zwischen Stationen, die auf österreichischem Gebiete liegen, je nach Lage der Verhältnisse entweder ausschliesslich die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung oder ausschliesslich das für die österreichischen Eisenbahnen geltende Betriebsreglement Anwendung findet. Dieses Abkommen ist mit dem 1. d. Mts. in Kraft getreten.

— **Preistafeln an den Schänk- und Speisetischen der Bahnwirthe und Aufstellung von Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen darauf hingewiesen, dass sich die Bedienung der Reisenden an den Bahnhofsbüffets wesentlich erleichtern und beschleunigen lasse, wenn die Preise der angebotenen Speisen und Getränke auf deutlich sichtbaren Tafeln angezeigt und zeitraubende Rückfragen nach den Preisen hierdurch möglichst vermieden werden. Auf Schnellzugstationen, auf welchen nur ein kurzer Aufenthalt zur Erfrischung gewährt werden kann, namentlich auch bei Benutzung der an den Zügen aufgestellten Schänk- und Speisetische, auch der fahrbaren Schänktische, werde sich dies als besonders zweckmässig erweisen. Zugleich empfiehlt der Minister, für die vorübergehende Aufstellung von Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen, wo dies mit Rücksicht auf die Kürze des Zugaufenthalts im Interesse des reisenden Publikums besonders erwünscht und ohne Beeinträchtigung der Betriebsinteressen angängig ist — namentlich in der heissen Jahreszeit — im weiteren Umfange Sorge zu tragen.

Die Preise sollen auch beim Verkauf von Wein in Flaschen, von frischem Obst u. dergl. in deutlicher Weise an den Gefässen, in denen die Sachen angeboten werden, angegeben werden.

— **Verwaltungsordnung für die preuss. Staatsbahnen.** Der „Reichsanzeiger" vom 29. Mai veröffentlicht eine Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Mai, betreffend anderweite Festsetzung der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen und Aufhebung der Eisenbahn-Telegrapheninspektionen. Wir haben über die Neuordnung der bisher von diesen erledigten Geschäfte s. Zt. das Erforderliche mitgetheilt (Nr. 5 S. 78 und Nr. 27 S. 434 d. Ztg.); es handelt sich jetzt nur um eine dementsprechend abgeänderte Fassung der Verwaltungsordnung.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. ist im Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. die 14,07 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Lollar-Londorf mit den Stationen Daubringen, Mainzlar, Treis und Allendorf a. d. Lumda für den Gesammtverkehr eröffnet und am 2. d. Mts. im Bereich der sächsischen Staatsbahnen der neue Rangirbahnhof Hilbersdorf bei Chemnitz mit der Abzweigstelle Küchwald und den Güterzugverbindungsstrecken der Linien Riesa-Chemnitz und Kieritzsch-Chemnitz in Betrieb genommen worden.

— **Die Betriebslängen der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen** für den Schluss des Rechnungsjahres 1901, wie sie für den Betriebsbericht 1901, die Statistik 1901 und den Etatsentwurf (für 1903) in Betracht kommen, werden amtlich wie folgt bekannt gegeben:

Bahnstrecken für öffentlichen Verkehr.

Direktionsbezirk	Betriebslänge am Schlusse des Rechnungsjahres 1901				
	überhaupt km	Haupteisenbahnen km	Nebeneisenbahnen km	für den Personenverkehr km	für den Güterverkehr km
a) Vollspurbahnen.					
Altona	1 776,29	1 257,85	518,44	1 743,26	1 776,29
Berlin	645,33	579,10	66,23	581,12	574,02
Breslau	1 916,53	1 278,07	638,46	1 875,82	1 916,53
Bromberg	1 675,31	832,75	842,56	1 669,19	1 675,31
Cassel	1 712,70	1 303,76	408,94	1 699,64	1 704,37
Danzig	1 773,11	731,57	1 041,54	1 745,61	1 773,11
Elberfeld	1 142,96	642,59	500,37	1 080,48	1 142,96
Erfurt	1 564,63	965,65	598,98	1 564,63	1 564,63
Essen a/Ruhr	997,83	922,39	75,44	823,71	997,83
Frankfurt a/M.	1 658,38	1 077,97	580,41	1 630,62	1 643,05
darunter hessischer Besitz	**325,92**	**175,82**	**150,10**	**322,81**	**325,92**
Halle a/Saale	1 943,84	1 596,15	347,69	1 897,65	1 924,96
Hannover	1 787,98	1 288,48	499,50	1 771,71	1 787,98
Kattowitz	1 341,36	901,04	440,32	1 253,73	1 341,36
Köln	1 357,63	885,96	471,67	1 308,63	1 353,23
Königsberg i/Pr.	1 991,99	581,00	1 410,99	1 987,49	1 991,99
Magdeburg	1 766,49	1 265,82	500,67	1 709,26	1 757,03
Mainz	890,54	661,55	228,99	882,28	890,54
darunter hessischer Besitz	**701,95**	**535,98**	**165,97**	**693,69**	**701,95**
Münster i/Westf.	1 215,45	776,63	438,82	1 199,07	1 215,45
Posen	1 649,60	1 027,93	621,67	1 648,55	1 649,60
St. Johann-Saarbrücken	849,54	513,63	335,91	825,06	849,54
Stettin	1 708,56	1 007,75	700,81	1 697,23	1 708,56
im ganzen a)	31 366,05	20 097,64	11 268,41	30 594,74	31 238,34
darunter hessischer Besitz	**1 027,87**	**711,80**	**316,07**	**1 016,50**	**1 027,87**
b) Schmalspurbahnen.					
Erfurt	48,00	—	48,00	48,00	48,00
Kattowitz	135,84	—	135,84	—	135,84
im ganzen b)	183,84	—	183,84	48,00	183,84

Der Zugang an Eigenthumslänge durch Neueröffnungen, Längenberichtigungen, Umbauten usw. im Laufe des Jahres 1901 betrug bei den Vollspurbahnen 642,08 km, darunter 35,43 km hessischer Besitz, der Abgang durch Ausserbetriebsetzungen und andere Gründe 19,03 km. Bei den Schmalspurbahnen fand im Direktionsbezirk Kattowitz ein Zugang von 5,39 km, kein Abgang statt.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Wie wir dem Geschäftsbericht entnehmen, wurden im Betriebsjahre 1901 insgesammt befördert: 615 433 Personen, einschliesslich Militär, 1 653 t Reisegepäck, 21 148 Stück Vieh und 84 698 t Güter aller Art, ausschliesslich Betriebsdienstgut, Post- und Militärgut. Die Einnahmen betrugen: im Personenverkehr 378 521 ℳ (gegen 1900 + 9 682 ℳ), im Güterverkehr 222 506 ℳ (— 4 131 ℳ) und aus sonstigen Quellen 29 507 ℳ einschliesslich Wagenmiethen und Vortrag (+ 2 807 ℳ), zusammen 630 534 ℳ und für das Kilometer 15 431 ℳ. Bei Vergleichung der Einnahmen für 1901 mit denen für 1900 ergibt sich für das vorliegende Betriebsjahr also eine Mehreinnahme von 8 359 ℳ. Die Summe der Betriebsausgaben beträgt 487 801 ℳ (771 488 ℳ i. V.), so dass sich ein Ueberschuss von 142 733 ℳ (144 978 ℳ i. V.) und nach Abzug von

restlichen 205 ℳ für Rücklagen ein solcher von 142 528 ℳ (142 680 ℳ i. V.) ergibt. Hierzu kommen die Zuschüsse von Seiten der Staatskassen mit 53 090 ℳ (53 226 ℳ i. V.), und stellt sich der verfügbare Ueberschuss demnach auf 195 618 ℳ (195 906 ℳ i. V.), welcher folgende Verwendung finden soll: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 108 200 ℳ, zur Tilgung der Prioritätsobligationen 31 200 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 4 007 ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 2 % auf die Aktien Lit. A 48 000 ℳ, zur Rücklage in den Bilanzreservefonds 5 % von 56 218 ℳ = 2 811 ℳ. Vortrag auf das folgende Jahr 1 400 ℳ. Die Generalversammlung hat inzwischen die Anträge wegen der Dividende genehmigt.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin.** Das Roherträgniss für das letzte Geschäftsjahr beträgt 824 082 ℳ gegen 492 644 ℳ im Vorjahre. Davon werden 284 405 Mark (i. V. 184 940 ℳ) zu Abschreibungen verwandt; ausserdem erfordern: Verzinsung der Obligationen 173 390 ℳ (i. V. 176 890 Mark), Handlungsunkosten 126 856 ℳ (i. V. 124 497 ℳ) und Garantiezuschüsse 239 429 ℳ, so dass eine Dividende ebenso wie im Vorjahre nicht zur Vertheilung gelangt. Die Garantiezahlungen waren erforderlich für die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft sowie für die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn und für die Harzquerbahn. Die Garantiepflicht für die beiden erstgenannten Unternehmungen ist mit dem vorigen Jahre abgelaufen, so dass die diesbezüglichen Zuschüsse die letzten Raten bilden. Die Harzquerbahn erforderte bereits im Jahre 1900 einen Betriebszuschuss von 171 513 ℳ, zu dessen Deckung der Bau- und Betriebsreservefonds herangezogen wurde. Dieser ermässigte sich dadurch von 276 248 ℳ auf 104 735 ℳ, wurde aber durch Heranziehung des ausserordentlichen Reservefonds von 60 000 ℳ und durch Zuführung des Restgewinnes von 22 582 ℳ wieder auf 187 317 ℳ gebracht.

— **Betriebsdirektor für die elektrische Hochbahn in Berlin.** Bekanntlich führt zur Zeit die Firma Siemens & Halske den Betrieb dieses Unternehmens, der am 1. Januar 1903 an die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen übergeht. Damit wird die Besetzung der Betriebsdirektorstelle bei der Gesellschaft nothwendig, deren Vorstand alsdann aus zwei Mitgliedern bestehen wird. Wie wir hören, geht man damit um, für diese zweite Vorstandsstelle eine im Eisenbahnbetriebe durchaus erfahrene Kraft zu suchen, die mit der elektrischen Betriebsweise vertraut ist.

— **Fortführung der Berliner Untergrundbahn.** Wie Berliner Zeitungen melden, haben zwischen Vertretern des Magistrats und der Firma Siemens & Halske in der letzten Zeit unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Kirschner Berathungen über die Fortführung der Untergrundbahn Potsdamer Platz-Vossstrasse-Mohrenstrasse-Niederwallstrasse-Spittelmarkt-Wallstrasse-Neu-Kölln a. W.-Klosterstrasse-Alexanderplatz stattgefunden. Die Verhandlungen ergaben in den meisten Fragen eine Uebereinstimmung. Die Schwierigkeiten, die sich der Untergrundbahn noch bei der Ausführung entgegenstellen, liegen in der Hauptsache in der Umgebung und Beseitigung der städtischen Kanalisationsröhren und Kanäle usw. in den genannten Strassen. Die Konferenzen über diese mehr technischen Fragen sollen fortgesetzt werden. Es handelt sich bei diesen Berathungen nicht um ein städtisches Unternehmen, sondern um ein der Firma Siemens & Halske konzessionirtes Unternehmen als Fortsetzung der elektrischen Hochbahn.

— **Ergänzung des bayerischen Eisenbahnraths.** Durch Allerhöchstes Signat vom 20. Mai d. J. wurde der königliche Kämmerer und Gutsbesitzer Friedrich Freiherr v. Dungern, welcher dem bayerischen Eisenbahnrath bereits seit dem Jahre 1893 angehörte, seinem Ansuchen entsprechend von der Thätigkeit eines Mitgliedes dieser Körperschaft enthoben und an dessen Stelle der königliche Kämmerer und Gutsbesitzer Friedrich Freiherr v. Gagern als Eisenbahnrathsmitglied berufen.

— **Eine Entgleisung des Karlsbad-Ostende-Expresszuges** ereignete sich am 28. Mai d. J. Nachmittags 5 Uhr 30 Min. bei der Ausfahrt aus der Station Marktredwitz in Bayern und erstreckte sich auf Maschine mit Tender, einen Packwagen — vom zweiten war nur eine Achse ausser Gleis gerathen —, zwei Schlaf- und Speisewagen. Von den im Expresszuge befindlichen sechs Reisenden sowie auch vom Zugpersonal wurde glücklicherweise niemand verletzt; das Fahrmaterial wurde nicht erheblich, dagegen das Gleis ziemlich stark beschädigt. Durch Einlegung einer provisorischen Weichenverbindung konnte Nachts 10 Uhr der Verkehr, welcher bis dahin mittelst Umsteigen aufrecht erhalten werden musste, wieder in gewöhnlicher Weise durchgeführt werden. Soweit bis jetzt festgestellt werden konnte, wurde die Entgleisung durch unrichtige Weichenstellung veranlasst.

— **Der Pfingstverkehr auf den sächsischen Staatsbahnen** litt in diesem Jahre unter der doppelten Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse und eines unpfingstlichen Wetters, das besonders am ersten Feiertag einen höchst empfindlichen Einfluss auf den Ausflugverkehr der grossen Städte in die Nähe ausübte. Nach der bei den sächsischen Staatseisenbahnen für die Tage vom Freitag, den 16. bis mit Dienstag, den 20. Mai aufgestellten Statistik sind in diesen fünf Tagen verkauft worden 423 343 einfache Fahrkarten gegen 497 956 im Vorjahr und 599 757 Rückfahrkarten gegen 672 647 im Vorjahre, 1 023 100 Fahrkarten überhaupt, also 147 503 weniger als im Vorjahre. Die verkauften Fahrkarten ergeben bei doppelter Anrechnung der Rückfahrkarten 1 622 857 Fahrten gegen 1 843 250 Fahrten im Vorjahre, also 220 393 Fahrten oder 12 % weniger. Vereinnahmt wurden in den bezeichneten fünf Tagen an Fahrgeldern 1 300 710 ℳ, das sind 121 562 ℳ oder 9 % weniger als im Vorjahre. Daraus ergibt sich, dass die Abnahme besonders die Fahrten auf kurze Entfernungen betroffen hat, weshalb auch die Durchschnittseinnahme für eine Fahrt, die im Jahre 1901 nur 77 ₰, in den Jahren 1900, 1899 und 1898 gleichmässig 79 ₰ betrug, in diesem Jahre auf 80 ₰ gestiegen ist. Die Entwickelung des Pfingstverkehrs in den letzten Jahren ergibt sich aus folgender Uebersicht:

1896:	883 003	Fahrkarten	1 194 422 ℳ	Einnahme
1897:	973 392	„	1 321 681 „	„
1898:	1 124 800	„	1 413 397 „	„
1899:	1 129 371	„	1 421 860 „	„
1900:	1 231 360	„	1 541 859 „	„
1901:	1 170 603	„	1 422 272 „	„
1902:	1 023 100	„	1 300 710 „	„

Bis zum Jahre 1900 ergibt sich hiernach alljährlich eine Steigerung des Pfingstverkehrs, von da ab ein Rückgang. Die Sonderzüge zu ermässigten Fahrpreisen wurden zuletzt im Jahre 1898 gefahren, ihre Aufhebung vom Jahre 1899 ab blieb auf die Entwickelung des Verkehrs ohne besonderen Einfluss, wie das weitere Steigen in den Jahren 1899 und 1900 nachweist. Die Hauptfaktoren bleiben immer die allgemeine wirthschaftliche Lage und das Wetter.

Von den verkauften Fahrkarten entfielen in diesem Jahre 112 562 auf den Freitag, 236 577 auf den Sonnabend, 259 539 auf den ersten Feiertag, 205 402 auf den zweiten Feiertag und 209 020 auf den Dienstag. Im Verhältnisse zum Vorjahr zeigt den stärksten Rückgang der erste Feiertag mit 146 058 Fahrten, beinahe 25 %, dann folgt der zweite Feiertag mit 66 486 Fahrten = rund 16 %, der Sonnabend mit 18 288 Fahrten, während der Freitag und Dienstag sogar eine Zunahme um 2 105 und 1 429 Fahrten nachweisen.

Der Einfluss des schlechten Wetters an den beiden Festtagen auf den Ausflugverkehr ist daraus deutlich zu erkennen. Die Zunahme am Freitag gibt sogar einen Fingerzeig dafür, dass der Rückgang ganz ausschliesslich auf Rechnung des ungünstigen Wetters zu bringen ist. Die meisten Fahrkarten verkauften Dresden Hauptbahnhof 106 521 (gegen das Vorjahr 6 320 weniger), Chemnitz 54 176 (— 13 284), Dresden-N. 45 697 (— 9 204), Leipzig Dresd. Bhf. 33 367 (— 6 720), Leipzig Bayer. Bhf. 29 784 (— 6 149), Zwickau 21 803 (— 2 163), Zittau 19 030 (— 1 780), Dresden Wettinerstrasse 16 490 (— 6 789), Plauen i/V. ob. Bhf. 16 051 (— 2 580).

— **Das Essener Kohlensyndikat** setzte den Richtpreis für Kokskohlen für das zweite Halbjahr wie bisher auf 9,5 ℳ für die Tonne fest. Nach dem Bericht für den Monat April d. J. und Januar bis einschliesslich April d. J. betrug die rechnungsmässige Betheiligung im April d. J. bei $25\frac{1}{8}$ Arbeitstagen 5 042 641 t, die Förderung 3 915 364 t, so dass sich eine Minderförderung ergibt von 1 127 277 t = 22,35 % der Betheiligung, gegen 10,63 % im April 1901 und 22,02 % im März d. J. Abgesetzt wurden 3 944 249 t = arbeitstäglich 156 985 t, gegen März d. J. mehr 3 600 t = 2,35 % und gegen April 1901 weniger 11 423 t = 6,78 %. Der Selbstverbrauch der Zechen belief sich auf 1 005 778 t = 25,50 %; für Rechnung der Zechen wurden im Landverkauf abgesetzt 76 954 t = 1,95 %, auf alte Verträge geliefert 6 071 t = 0,15 %, für Rechnung des Syndikats wurden versandt 2 855 446 t = 72,40 % des Gesammtabsatzes. Es betrug der arbeitstägliche Versand in Kohlen 11 695 Doppelwagen, in Koks 2 096 Doppelwagen, in Briketts 521 Doppelwagen, zusammen 14 312 Doppelwagen. Er ist gegen März d. J. im ganzen um 547 Doppelwagen = 3,97 % gestiegen, gegen April 1901 um 867 Doppelwagen = 5,71 % gefallen. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. betrug

	1901	1902
die Betheiligung	18 398 506 t	19 383 578 t
die Förderung	16 724 684 „	15 225 892 „
die Minderförderung . . .	1 673 822 t	4 157 683 t
Prozent der Betheiligung .	9,10	21,45

Der Versand vom 1. Januar bis 30. April betrug im Jahre 1901: 1 498 202 Doppelwagen, im Jahre 1902: 1 374 105 Doppelwagen, weniger 124 097 Doppelwagen = 8,28 %.

Im Anschluss hieran theilte der Vorstand mit, dass am 30. Mai d. J. die Nachricht über den Lokomotivkohlenabschluss mit der preussischen Staatsbahnverwaltung für die Zeit vom 1. Juli l. J. bis 30. März 1903 zum Preise von 11 ℳ eingegangen sei.

Der Monat April erforderte nicht die volle Einschränkung der beschlossenen 24 %, man kam mit 22,75 % aus, wobei am 1. April die Betheiligung gegen das Vorjahr um 2,42 % höher war. Der Kohlenabsatz ist besser geworden, auch haben die Bestände in den Rhein- und Ruhrlagern, wenn auch nicht viel, so doch etwas abgenommen. Am meisten nothleidend seien die Magerkohlen, wofür heute schlechterdings höherer Absatz nicht zu ermöglichen ist. Wie wesentlich der Koksverbrauch für Kohlensyndikatsabrechnung ist, geht daraus hervor, dass während der Zeit vom Januar bis April bei rund 1 200 000 Doppelwagen Kohlen ein Minus von 69 387 Wagen bestand und bei nur 250 000 Wagen Koks ein Minus von 22 732 Wagen zu verzeichnen ist. Die Förderung der ersten vier Monate weist gegen das Vorjahr einen Rückgang von 5,25 % auf, was nicht so wesentlich sei in Rücksicht auf die schlechte Konjunktur. Die Beschäftigung der Industrie ist und bleibt einstweilen noch schwach.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Jaspers, bisher in Köln, als Vorstand der Bauabtheilung nach Nideggen, Schürmann, bisher in Köln, als Vorstand der Bauabtheilung nach M.-Gladbach, Meyer, bisher in Königsberg i/Pr., als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Angerburg, der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Seering, bisher in Köln, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. — Es sind ernannt: der Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Schrader in Danzig zum Eisenbahn Bau- und Betriebsinspektor, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Boelling in Köln zum Eisenbahn-Bauinspektor und der Rechnungsrath Wrede, bisher in Altona, zum Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion in Stettin. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist ertheilt: dem Regierungs- und Baurath Gier in Berlin — seither zur Firma Siemens & Halske beurlaubt — und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Noack in Gütersloh. — Gestorben ist der Eisenbahndirektor Melcher, Vorstand der Werkstätteninspektion 3 (Märk. Bhf.) in Breslau.

Oesterreich.

— **Die diesjährige Generalversammlung der Südbahn** wurde am 28. Mai d. J. abgehalten. Die Betheiligung war die stärkste, die jemals zu verzeichnen war. Es waren 200 Aktionäre anwesend, welche 135 524 Aktien mit 3 140 Stimmen vertraten.

Bei der Besprechung des Geschäftsberichtes erörterten mehrere Aktionäre die ungünstige Lage des Unternehmens, übten an der Gebahrung der Verwaltung Kritik und traten mit verschiedenen Vorschlägen zur Besserung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft auf. Der Präsident des Verwaltungsraths kam auf die Ausführungen der einzelnen Aktionäre in einer längeren Rede zurück, in welcher er eine ungeschminkte Darstellung der Lage der Südbahn gab. Er sagte im wesentlichen folgendes: „Dass in dem Augenblicke, wo die Verwaltung Ihnen einen Rechnungsabschluss mit einer Unterbilanz vorlegt und Ihnen mittheilt, dass sie die Lage des Unternehmens als ernst und nicht als vorübergehender Natur ansieht und daher zu ausserordentlichen Schritten greift, dass da der arme Aktionär hier seinen Unmuth in etwas lebhafterer Weise zum Ausdrucke brachte, dass dabei nicht eben sehr schmeichelhafte Aeusserungen gegenüber der Verwaltung fallen, obgleich sie an der jetzigen Lage nicht schuldig ist, das begreife ich vollkommen. Aber wenn hier Vorwürfe erhoben worden sind, welche mehr oder minder deutlich, mehr oder minder persönlich darauf hinausgehen, zu erklären: wir seien nur Vertreter einer bestimmten Meinung, sagen wir eines bestimmten Interesses, so muss ich dies als die grösste Unrichtigkeit und den grössten Irrthum bezeichnen. In eine Entwickelungsgeschichte unseres bedauernswerthen Unternehmens einzugehen, würde zu weit führen. Nur eines will ich hier hervorheben: Die Herren mögen nicht vergessen, dass die Südbahn eine im Jahre 1858 begründete Gesellschaft ist, deren sehr starkes Interesse jenseits der heutigen Reichsgrenze liegt, dass ein unglücklicher Krieg, vom Jahre 1859, ein solcher im Jahre 1866 die Linien der Gesellschaft durch die neuen staatlichen Grenzen durchschnitt, dass die früher internationale Gesellschaft nun allmählich genöthigt war, diesen Besitz abzustossen, und dass ihr dieser Besitz in überaus harter Weise abgerungen wurde. Die Südbahn war gezwungen, für den Ausbau dieser Linien, die jenseits der staatlichen Grenzen der heutigen österreichisch-ungarischen Monarchie liegen, in einem Zeitpunkte den Geldmarkt anzurufen, wo dieser durch die Weltereignisse auf das tiefste erschüttert war und wo der österreichische Staatskredit damals selbst 7, 8,5 und 9 % an Zinsen zahlen musste. Ich will nicht darüber rechten, wie die Gesellschaft gezwungen war, durch eine Verlängerung ihrer Konzession sich die Möglichkeit zu Anlehen für eben diese jenseits der Grenzen liegenden Bauausgaben und das Geld dort zu beschaffen, wo es in jener Zeit allein zu haben war, da der Berliner und Wiener Markt nicht geeignet waren, ihr diese sehr dringend benöthigten Mittel zu geben, so dass jene Gattung, an der wir so sehr leiden, gewählt werden musste. Es ist ein schwieriger Appell, den ich an Sie richte: Mögen Sie mit nüchternen Augen die Verhältnisse ansehen und überzeugt sein, dass die Verwaltung kein anderes Interesse kennt, als jenes der Aktionäre, dass aber nach Ueberzeugung der Verwaltung das Interesse der Aktionäre und die Einhaltung eingegangener Verpflichtungen sich vollkommen decken, und dass ich es nicht verantworten könnte, durch Gewaltschritte die Gesellschaft in eine Lage zu versetzen, die sich die Herren, welche sie empfehlen, wahrscheinlich nicht ganz ausgedacht haben. Wir haben in dem ersten Augenblick, wo uns die gesetzlichen Mitvoraussetzungen für jene Maassregel, von welcher hier so oft gesprochen wurde, geboten erschienen, auch wirklich ergriffen, nämlich die Bestellung eines Kurators, mit welchem allein eine Verständigung bezüglich der Art der Abstattung unserer Schulden erzielt werden kann. Wenn hierbei von einigen Rednern mit einer gewissen Bestimmtheit die Währungsfrage als das alleinige Mittel für die Heilung der schwierigen finanziellen Lage der Südbahn hingestellt wurde, so möchte ich doch darauf aufmerksam machen, dass die Rechtsanschauung, welche der Verwaltungsrath wiederholt zum Ausdruck gebracht hat — Verpflichtung der Südbahn zur Zahlung der Zinsen der dreiprozentigen Obligationen in Gold — nicht leichtfertig aufgestellt ist, und wenn hier von Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes gesprochen wird, so will ich darauf hinweisen, dass hierbei aus dem Auge gelassen wird, dass nicht die österreichischen Gerichte allein angerufen werden müssten in dieser Sache, sondern auch die ausländischen. Wir haben im Auslande Vermögen von ausserordentlich hohem Werthe, gegen welches die Entscheidungen dieser ausländischen Gerichte auch vollstreckbar sind. In eine solche Lage uns zu stellen, ist nicht angängig; wir werden es daher auch niemals thun. Wir werden mit dem für die Prioritäten aufgestellten Kurator in Verhandlung treten. Die allgemeinen Umrisse des Uebereinkommens sind ja bekannt. Es sind jene Vorschläge, welche Sie selbst in diesen Generalversammlungen wiederholt gestellt haben. Auf Einzelheiten einzugehen, scheint mir heute nicht am Platze, wir werden nach unseren besten Kräften trachten, die Interessen der Aktionäre bei diesem Anlasse zu wahren.

Es sind von verschiedenen Rednern Wünsche ausgesprochen worden bezüglich der Aenderung der Statuten. Eine Gruppe von Aktionären der Gesellschaft hat dem Wunsche nach Vermehrung der Verwaltungsrathsstellen Ausdruck verliehen, damit den deutschen Aktionären eine entsprechende Vertretung eingeräumt werden könne. Der Verwaltungsrath hat diesen Wunsch in ernste Erwägung gezogen und sich auch schon an die Regierung gewendet, um sich zu einer allfälligen Statutenänderung, welche zur Erreichung des angestrebten Zweckes erforderlich sein würde, die grundsätzliche Zustimmung der Regierung zu erbitten. Wird die Zustimmung zu einer solchen Maassnahme von der Regierung in Aussicht gestellt, so kann der Antrag auf Abänderung der einschlägigen Bestimmungen der Statuten auf die Tagesordnung der nächsten Generalversammlung gesetzt werden. — Es ist von den grossen Investitionen und von den daraus entstehenden Lasten gesprochen. Ich gebe dies zu; Investitionen in den letzten Jahren wurden und mussten in diesem Umfange vorgenommen werden, wenn sich die Verwaltung nicht nur gegenüber der Aufsichtsbehörde, sondern auch gegenüber dem Publikum einer schweren Verantwortung aussetzen wollte. Leider ist die Südbahn in dieser Beziehung sehr rückständig geblieben, nicht zum geringen Theile deswegen, weil vor einigen Jahren das Damoklesschwert — damals sah man es als solches an — der Verstaatlichung über ihrem Haupt geschwebt hat. Möchte es heute noch schweben. Ich versichere, dass die Verwaltung der Südbahn allerernsteste Schritte wiederholt gethan hat, um die Verstaatlichung zu erlangen, aber so grossen Schwierigkeiten nicht nur in der Preisfrage allein begegnet ist, dass ich, obwohl immer wieder auf diese Frage gegenüber maassgebenden Persönlichkeiten zurückkommend, doch nicht die Hoffnung habe, dass in Bälde dieses Ziel erreicht werden kann. Die Steuern! Ja, m. H., Sie haben Recht, bei jeder sich darbietenden Gelegenheit zu betonen, dass die ausserordentliche Ueberlastung der Gesellschaft sowie die Ungereimtheit beseitigt werde, welche darin liegt, dass eine Eisenbahn in der ungünstigsten finanziellen Lage ebenso behandelt wird, wie in der günstigen. Wir haben, was an uns liegt, gethan, um uns in dieser Richtung zu wehren.

Wir haben die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes in der Hauptfrage angerufen. In einigen Nebenfragen haben wir einen erfreulichen Erfolg erzielt, in der Hauptsache leider nicht. Ob die Gesetzgebung sehr geneigt wäre, in der Richtung entgegenzukommen, will ich dahin gestellt sein lassen. Es erscheint mir nothwendig, in der öffentlichen Meinung die Ueberzeugung wachzurufen, dass es so nicht bleiben kann, und es ist zu hoffen, dass, wenn die öffentliche Meinung eine starke, allgemeine wird, sie auch einen gewissen Einfluss ausüben wird. Ein Aktionär hat die Anfrage gestellt, ob Aussicht vorhanden ist, dass weitere Steuerermässigungen erfolgen werden. Darauf kann ich wenig günstiges antworten. An der Hand der Gesetzgebung möchte ich bemerken, dass wir eine Steuerermässigung kaum in einem grösseren, halbwegs nennenswerthen Umfange zu erwarten haben, vielleicht sogar im Gegentheile, abgesehen von den Fragen, die heute im Verwaltungsgerichtshofe noch anhängig sind. Was die Andeutung eines Aktionärs, als ob die Einstellung der Aktientilgung in der Absicht der Verwaltung läge, betrifft, so erwidere ich, dass dies nicht richtig ist. Die Verwaltung will den Tilgungsplan ganz gewiss einhalten. In Bezug auf sonstige Anfragen glaube ich sagen zu können, dass das Uebereinkommen, welches wir anstreben, mit dem Kurator herbeizuführen, gewiss geeignet erscheint, die finanzielle Lage der Gesellschaft zu festigen, und weiter, dass ausser den Thatsachen des Kurators und der Unterbilanz, welche ja die Herren kennen, mir kein geheimer Umstand bekannt ist, der geeignet wäre, die Aktie als ein Non-valeur zu behandeln.“ Redner schloss mit der Bitte, sich zu überzeugen, dass so manche vorgefasste Meinung, welche gegen die Verwaltung ausgesprochen wurde, nicht begründet war, und mit der wiederholten Versicherung, dass die Verwaltung keinen höheren Wunsch habe, als das Interesse der Aktionäre zu wahren, und dass sie dies nach bester Kraft auch fernerhin thun werde.

Der Geschäftsbericht wurde darauf einstimmig genehmigt. Desgleichen wurde auf Grund des Revisionsberichtes die Bilanz genehmigt und der Verwaltung Entlastung ertheilt. Auch der Antrag wegen Betriebsübernahme der Eisenbahn Kühnsdorf-Eisenkappel, die von der Südbahn gegen Vergütung der Selbstkosten in den Betrieb übernommen wird, wurde angenommen.

Hierauf gelangte ein Antrag zur Abstimmung, es möge eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden, welcher das mit dem Prioritätenkurator abzuschliessende Uebereinkommen sowie Vorschläge wegen einer Aenderung der Statuten vorzulegen sein werden. Dieser Antrag wurde gleichfalls angenommen.

Der Verwaltungsrath hat auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung folgende Kundmachung erlassen:

„Die am 28. Mai d. J. abgehaltene 52. Generalversammlung der Aktionäre der Südbahngesellschaft hat beschlossen, dass zur Deckung des sich aus dem Rechnungsabschlusse des Jahres 1901 ergebenden Gebahrungsabganges von 3 351 920 Kr. zunächst der im Jahre 1900 anlässlich der Kaufschillings-Diskontirung reservirte Betrag von 700 000 Kr. herangezogen und der sich sonach ergebende Verlustsaldo von 2 651 920 Kr. auf die Rechnung des Jahres 1902 vorgetragen werde.“

— **Ausgestaltung der Ausfuhrtarife.** Den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes liegt ein Bericht über das Ergebniss der mit den betheiligten Privatbahnen wegen der Ausgestaltung der Ausfuhrtarife vom Eisenbahnministerium bisher gepflogenen Verhandlungen vor. Mit den vom Staatseisenbahnrathe gefassten Beschlüssen, betreffend die allgemeinen Fragen der Ausfuhrtarife, haben sich auch die Privatbahnen einverstanden erklärt. In Betreff des Artikels „Zucker“ erklärt die Südbahn, dass auf ihren Linien für dessen Ausfuhr über die Adriahäfen bereits die weitestgehenden Tarifermässigungen bestehen, und dass mit diesen den Anträgen des Staatseisenbahnrathes bereits in vollem Maasse Rechnung getragen sei. Die Staatseisenbahngesellschaft verweist auf die auf ihren Linien für Zucker bereits bestehenden weitgehenden Frachtbegünstigungen, erklärt sich aber bereit, die Zuckerausfuhr fallweise auch darüber hinaus zu unterstützen. Die übrigen Bahnverwaltungen verweisen gleichfalls auf die schon bestehenden sehr weitgehenden Begünstigungen, erklären aber weitergehende Zugeständnisse oder die allgemeine Einführung des Tarifs der österreichischen Staatsbahnen als unmöglich. In Betreff des Artikels „Spiritus“ wird mitgetheilt, dass die angestrebte Ermöglichung der Spiritusausfuhr über Hamburg in den Verhandlungen des deutsch-österreichischen Seehafenverbandes an dem Widerstande der preussischen Staatsbahnverwaltung gescheitert sei. Im übrigen wird die angeregte Ermässigung der Sätze der Privatbahnen auf das Ausmaass der bei den Staatsbahnen geltenden Sätze als nicht annehmbar erklärt. In Betreff des Artikels „Bier“ wird bemerkt, dass, was den Inlandverkehr betrifft, ein von der Direktorenkonferenz bestelltes Komitee sich mit der Aufstellung einheitlicher Grundsätze für die Einstellung von Privatgüterwagen in den Wagenpark der österreichischen Eisenbahnen befasse; das Ergebniss der Berathungen müsse abgewartet werden. In Bezug auf die Tarifirung von Bier in der Ausfuhr nehmen die Privatbahnen, wie berichtet wird, eine entgegenkommende Haltung an. Gegenüber dem Wunsche des Staatseisenbahnrathes nach besonderen Begünstigungen für die Ausfuhr von „Mineralwässern“ wird von der überwiegenden Mehrzahl der Privatbahnen erklärt, dass eine Begünstigung dieses Artikels über das Ausmaass der bereits bewilligten Zugeständnisse nicht erforderlich sei. Den Artikel „Obst“ anlangend, ist zwischen jenen Maassnahmen, welche die Beschleunigung und Erleichterung des Transportes bezwecken, und jenen, die tarifarischer Natur sind, zu unterscheiden. In ersterer Beziehung wollen die Privatbahnen weitere Erleichterungen nach Bedarf und Thunlichkeit gewähren. Bezüglich der Frage weiterer tarifarischer Zugeständnisse wird von den österreichischen Privatbahnen bemerkt, dass sich die Unterstützung der Ausfuhr durch Herabsetzung der bestehenden Tarife bisher nicht als erforderlich erwiesen habe. Für den Artikel „Glas und Glaswaaren“ werden von den meisten Bahnen im Bedarfsfalle und im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Bahnen weitere Begünstigungen in Erwägung gezogen werden. Aehnlich verhält es sich bezüglich der Artikel „Porzellan“, „Kalk“ und „Cement“. Bezüglich der Artikel „Holz und Holzwaaren, Möbel usw.“ werden von den Privatbahnen gleichfalls Zugeständnisse gewährt. In Betreff der Beschlüsse des Staatseisenbahnraths wegen des Verkehrs mit den Seehäfen werden die Hindernisse und Bedenken mitgetheilt, welche sich mit dem Wunsche, dass die Bahntarife für die Ausfuhr über Triest im allgemeinen auf Grund der Durchrechnung eines gemeinschaftlichen, staffelförmig entwickelten Tarifs über sämmtliche in Betracht kommenden österreichischen Bahnlinien erstellt werden, entgegenstellen. Bezüglich des neuen österreichisch-ungarischen Levantetarifes wird berichtet, dass die den Verhandlungen bisher entgegengestandenen Schwierigkeiten nunmehr im wesentlichen beseitigt sind.

— **Oesterreichisch-preussischer Eisenbahnanschluss bei Heinersdorf.** Anlässlich der erfolgten Konzessionirung und Inangriffnahme des Baues der Lokalbahn von Friedland bis zur Reichsgrenze bei Heinersdorf gelangte auch die Frage des Anschlusses auf preussischem Gebiete zur Erörterung. Nachdem die eingeleiteten Erhebungen ergeben haben, dass der Herstellung des Anschlusses keine wesentlichen Bedenken entgegenstehen, werden voraussichtlich in der nächsten Zeit die Verhandlungen über den mit der preussischen Regierung abzuschliessenden Staatsvertrag eingeleitet werden. Die preussische Regierung hat inzwischen die Einzelpläne für die auf preussischem Gebiete gelegene Anschlussstrecke ausarbeiten lassen.

— **Neue Lokalbahnen in Tirol.** Von dem Komitee, welches sich behufs Verwirklichung einer Eisenbahnlinie von Innsbruck über Seefeld zur Landesgrenze bei Scharnitz gebildet hat, von wo die Bahn auf bayerischem Gebiete entweder nach Garmisch-Partenkirchen zum Anschlusse an die von München in der Richtung gegen Partenkirchen führende Lokalbahn fortgesetzt werden oder ihren Anschluss an die Isarthalbahn finden soll, ist dem Eisenbahnministerium, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, jüngst das allgemeine Projekt überreicht worden. Dasselbe dürfte demnächst der Amtshandlung unterzogen werden. Die Baukosten der rund 35 km langen Bahnlinie, welche wohl als Lokalbahn betrieben, aber zu einer Hauptbahn zweiten Ranges soll ausgestaltet werden können, belaufen sich einschliesslich des Fahrparkes auf etwa 15 000 000 Kr. und könnten ohne ausgiebige Förderung der Staatsverwaltung kaum aufgebracht werden. Eine wichtige Voraussetzung für die Ausführung dieser Bahn ist deren Fortsetzung zum Anschlusse an das bayerische Bahnnetz, weshalb die Frage über die Stellungnahme der bayerischen Regierung zu diesem Projekte von Wichtigkeit erscheint. Wie es heisst, steht die bayerische Regierung dem Projekte in der That sehr sympathisch gegenüber. Ein weiteres Bahnprojekt in Tirol betrifft die Lokalbahn Pfronten-Vils-Reutte. Die Kosten dieses Bahnprojektes sind mit rund 1 900 000 Kr. veranschlagt, deren Aufbringung bis auf einen kleinen Theilbetrag gesichert sein soll. Die Interessenten streben an, dass die Staatsverwaltung den Rest als Beitrag für die Lokalbahn bewillige.

— **Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der süd-norddeutschen Verbindungsbahn für das Jahr 1901 sind unter dem Einflusse der ungünstigen Verkehrsverhältnisse die Einnahmen um den Betrag von 123 654 Kr. = 1,39 % zurückgegangen. Dieser Ausfall ist an sich nicht gross. Wenn trotzdem das Geschäftsjahr 1901 mit einem Betriebsreinertrage von nur 1 198 155 Kr. abschliesst, der um 643 796 Kr. = 34,95 % geringer ist als der Reinertrag des Jahres 1900, so ist dies in erster Reihe auf die auch in diesem Jahre zu verzeichnende namhafte Steigerung der Ausgaben zurückzuführen. Die Mehr-

ausgaben gegenüber dem Vorjahre betragen nämlich 520 141 Kr. = 7,37 %. Da gleichzeitig der garantirte Reinertrag dadurch gestiegen ist, dass Obligationen des Anlehens 1892 für Investitionszwecke im Betrage von 474 800 Kr. begeben wurden, so ergibt sich die Nothwendigkeit, die Staatsgarantie mit einem um 652 360 Kr. höheren Betrage als im Jahre 1900 in Anspruch zu nehmen. Unter den Einnahmen weisen die aus der Personen- und Eilgutbeförderung eine wenn auch nicht erhebliche Steigerung auf, während der Ausfall aus dem Frachtgeschäfte rund 217 400 Kr. beträgt. Die Erhöhung der Ausgaben ist zum grössten Theil in der Zunahme der Personalkosten begründet, die infolge von Lohnerhöhungen sowie der Mehraufwendungen für Maassnahmen und Einrichtungen sozialpolitischer Natur, wie die Verkürzung der Dienst- und Arbeitszeit, die Anstellung von Arbeitern und die Unfallversicherung erforderlich waren. Die Gesammteinnahmen betrugen im abgelaufenen Jahre 8 768 756 (— 123 654) Kr., die Gesammtausgaben 7 540 601 (+ 520 141) Kr., der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt 2 629 612 (+ 652 360) Kr. Die Betriebsausgaben stellen sich auf 6 300 956 (+ 475 608) Kr., die Nebenausgaben auf 1 239 644 (+ 44 533) Kr. Die Eisengiesserei in Reichenberg lieferte ein Reinerträgniss von 19 394 Kr. gegen 21 974 Kr. im Vorjahre. Der Ueberschuss des Jahres 1901 beträgt 87 498 Kr. Mit dem Vortrag vom Vorjahre im Betrage von 236 202 Kr. stehen sonach im ganzen 323 700 Kr. zur Verfügung der Aktionäre. Der am 1. Juli fällige Kupon wird nach dem Beschlusse der Generalversammlung mit 9 Kr. eingelöst werden.

— **Leoben - Vordernberger Bahn.** Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1901 ergab sich in diesem Jahre trotz der ungünstigen Verhältnisse der Eisenindustrie eine Erhöhung der Einnahmen. Die Roheinnahmen des Güterverkehrs sind um 29 555 Kr., jene des Personenverkehrs um 2 797 Kr. gestiegen. Der reine Ueberschuss stellt sich auf 414 444 Kr. Die Dividende beträgt 128 Kr. Der Bericht verweist darauf, dass „durch die mustergültigen Einrichtungen, welche in den grossen Werkanlagen in Donauwitz geschaffen wurden und darauf hinausgehen, neben der Erhaltung der bewährten Güte des steierischen Eisens die Herstellungskosten auf das geringste Maass herabzusetzen, es möglich geworden sei, auch bei Eintritt ungünstiger wirthschaftlicher Verhältnisse den Betrieb in grossem Umfange aufrecht zu erhalten. Einen hervorragenden Antheil an der so sehr gesteigerten Konkurrenzfähigkeit der Hochofen- und Hüttenanlagen in Donawitz habe die von Eisenerz nach Vordernberg führende Erzbergbahn, welche die Erze des steierischen Erzberges auf dem kürzesten Wege nach Donawitz schaffe und deren Leistungsfähigkeit, wie es sich im September 1899 zeigte, als die Erzbergbahn wegen der Verkehrsstörungen auf der Strecke Eisenerz-Hieflau als Hilfsweg benutzt werden musste, sich noch ganz erheblich steigern lässt. Aber auch die Leoben-Vordernberger Bahn sei in dem Bestreben, diese Zwecke zu fördern, nicht zurückgeblieben, denn sie habe seit Eröffnung der Erzbergbahn freiwillig Tarife zugestanden, welche bis 50 % niedriger sind als jene der Staatsbahnen und der Südbahn."

— **Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** Im abgelaufenen Jahre ergab sich eine alle Transportzweige umfassende Verkehrssteigerung und mit dieser auch eine entsprechende Mehreinnahme. Dagegen haben die dem Einnahmenzuwachse gegenüberstehenden Mehrausgaben das finanzielle Schlussergebniss abträglich beeinflusst. Wie weiter bekannt gegeben wird, hatten die Rekurse gegen die Erwerbsteuerbemessung der Jahre 1898 und 1899 nur geringen Erfolg, da von den der Besteuerung unterzogenen Ausgaben vom Verwaltungsgerichtshofe nur einige kleinere, für die Steuerleistung wenig belangreiche Beträge als Abzugsposten anerkannt wurden. Die Gesammteinnahmen betrugen 1 045 000 Kronen und sind gegen das Vorjahr um 29 419 Kr. höher. Die Anzahl der Reisenden hat um 55 800 Personen zugenommen. Die Mehreinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellen sich auf 17 046 Kr. Beim Fracht- und Eilgutverkehr mit 354 433 t beträgt die Frachtsteigerung 4 046 t und die Mehreinnahme 11 174 Kronen. Die Gesammttransportbewegung betrug 18 591 815 Rohtonnenkilometer. Die eigentlichen Betriebsauslagen betrugen 386 636 Kr., gegen das Vorjahr um 36 945 Kr. mehr. Die Steuerleistung mit 143 086 Kr. ist um 10 849 Kr. gestiegen. Die Gesammtausgaben beziffern sich mit 551 731 Kr., gegen das Vorjahr um 50 176 Kr. mehr. Das Reinerträgniss beträgt 342 500 Kr. und ist gegen das Vorjahr um 26 106 Kr. geringer. Zur Verfügung der Generalversammlung stehen 418 862 Kr. Hiervon werden nach dem Beschlusse der Generalversammlung wie im Vorjahre 290 000 Kr. zur Zahlung einer 10 prozentigen Dividende verwendet.

— **Die Reichenberg-Gablonzer Bahn** hatte, wie aus dem veröffentlichten Geschäftsbericht hervorgeht, im abgelaufenen Geschäftsjahre Roheinnahmen von 873 012 (+ 38 034) Kr. und Ausgaben von 447 457 (+ 35 225) Kr. Der Betriebsreinertrag bezifferte sich auf 425 555 Kr. und ist gegenüber dem Vorjahre um 2 860 Kr. höher. Die im Bau befindlichen Strecke Tannwald-Grünthal dürfte im Juli d. J. dem Betriebe übergeben werden. Diese Strecke wird vorläufig ohne Anschluss an das preussische Eisenbahnnetz betrieben. Die Betriebsverträge mit der süd-norddeutschen Verbindungsbahn wurden bekanntlich gekündigt und wird die Staatsbahndirektion Prag vom 1. Juli den Betrieb auf sämmtlichen Linien der Reichenberg-Gablonzer Bahn übernehmen.

— **Lokalbahn Cilli-Wöllan.** Die Regierung hat bekanntlich ihre Geneigtheit ausgesprochen, die Bahn gegen Vergütung der Selbstkosten in Betrieb zu übernehmen. Der steiermärkische Landesausschuss hat indess dieses Anerbieten abgelehnt und ist gewillt, einer Uebernahme der Lokalbahn Cilli-Wöllan in den Staatsbetrieb nur unter der Voraussetzung zuzustimmen, dass diese entweder auf Grund eines Pachtverhältnisses oder einer Erwerbung dieser Lokalbahn durch den Staat erfolgt. Die Staatseisenbahnverwaltung hat, um dem Landesausschusse einen Beweis ihres Entgegenkommens zu geben, an diese Körperschaft die Einladung gerichtet, Vorschläge auf letzterer Grundlage zu erstatten.

Ungarn.

— **Betriebsergebnisse der Kaschau - Oderberger Eisenbahn.** Die Ergebnisse des Jahres 1901 sind nicht günstig. Wenn auch der Güterverkehr im ganzen nur um 2,6 % geringer war, als im Vorjahre, so war die finanzielle Rückwirkung bedeutend, weil die geringe Zunahme der auf Grund niedrigerer Frachtsätze gefahrenen Massengüter nicht imstande war, die im Verkehr der höher tarifirenden Güter eingetretene Abnahme wettzumachen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr waren auch im vergangenen Jahre wesentlich höher als im Vorjahre. Die Transportleistung hat sich im Jahre 1901 gegenüber jener des Jahres 1900 um 101 377 Zugkm erhöht. Die Betriebseinrichtungen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehen, wie der Geschäftsbericht hervorhebt, mit der Entwickelung des Verkehres nicht in vollem Einklange. Dieser Zustand hat auch im Vorjahre angedauert, indem die Gesellschaft noch immer nicht in der Lage war, die zur Steigerung der Betriebsfähigkeit erforderlichen Maassnahmen in dem wünschenswerthen Umfange treffen zu können, da die Verhandlungen wegen der seit langem geplanten Anlehensaufnahme noch nicht zum Abschlusse gediehen sind, die in den letzten Jahren aufgenommenen schwebenden Schulden aber nur zur Behebung der dringendsten Mängel auslangten. Aus diesen Gründen konnte der Betrieb auch im abgelaufenen Jahre nicht in der erwünschten wirthschaftlichen Weise abgewickelt werden, was eine Erhöhung der Betriebsausgaben zur Folge hatte. Insbesondere waren es die beim Betriebsdienste erforderlich gewordenen kostspieligen ausserordentlichen Sicherheitsvorkehrungen, dann die gesteigerte Inanspruchnahme des Maschinen- und Personenwagenparkes sowie die veraltete Bauart eines Theiles der letzteren, welche zur Vornahme grösserer Umbau-, Umgestaltungs- und Erhaltungsarbeiten nöthigten. Zur Erhöhung der Ausgaben trug ferner der Umstand bei, dass die ungünstige Einwirkung der infolge des im Vorjahre ausgebrochenen Kohlenarbeiterausstandes eingetretenen Erhöhung der Kohlenpreise auch noch im Jahre 1901 fühlbar war.

Was die Betriebsergebnisse betrifft, so haben betragen im Jahre:

	1900	1901
die Betriebseinnahmen .	17 627 066,01 Kr.	17 056 772,21 Kr.
die Betriebsausgaben . .	11 260 895,34 „	11 917 716,21 „
der Betriebsüberschuss	6 366 170,67 Kr.	5 139 056,— Kr.

Im abgelaufenen Jahre wurde sonach ein um 1 227 114,67 Kronen geringerer Betriebsüberschuss erzielt als im Vorjahre. Auf Rechnung schwebender Schulden wurden bis Ende 1901 folgende Kosten gedeckt: Auf der ungarischen Strecke: Für Legung des zweiten Gleises, für Stations- und andere Erweiterungsbauten, Herstellungen und Ergänzungen, Ersatz ausgemusterter Personenwagen, endlich zur Anschaffung von 8 Lokomotiven, 10 Gepäck-, 10 Personen- und 1 500 Güterwagen 9 614 022,76 Kr. Auf der österreichischen Strecke: Für Legung des zweiten Gleises und Stationserweiterungen 2 233 395,76 Kr.

Auf den gesellschaftlichen Linien wurden im Jahre 1901 befördert: 2 882 800 Personen (+ 164 695), 4 714 t Reisegepäck (— 3,11 %), 16 717 t Eilgüter, 4 413 323 t Frachtgüter (— 2,6 %) und 155 230 t Regiegüter.

Zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nimmt die Gesellschaft für das Jahr 1901 die Garantie des ungarischen Staatsschatzes mit 1 591 772,36 Kr. und diejenige des österreichischen Staatsschatzes mit 91 062,58 Kr., zusammen mit 1 682 834,94 Kr. in Anspruch.

— **Raab-Oedenburger Bahn.** Dieser Tage fand die ordentliche Generalversammlung dieser Bahn statt. Der vorgelegte Geschäftsbericht stellt fest, dass die Transporteinnahmen des vergangenen Jahres die höchsten seit dem Bestande der Gesellschaft waren; sie betrugen nämlich 2 190 817 Kr., somit um 104 823 Kr. mehr als im letzten Geschäftsjahre. Die Gesammteinnahmen dagegen bezifferten sich auf 2 713 274 Kr. oder um 11 500 Kr. weniger als im vorigen Jahre. Die Betriebsausgaben betrugen 1 472 420 Kr. und der Betriebsüberschuss 1 240 854 Kr., das ist um 15 940 Kr. weniger als im Vorjahre; hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Garantiezuschuss von 97 092 Kr. weggefallen ist. Der Aktienkupon wird mit 3 Kr. eingelöst.

Uebrige europäische Länder.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft.** In der im April d. J. zu Brüssel stattgehabten Generalversammlung wurde mitgetheilt, dass sich die Finanzlage der Gesellschaft wieder befestigt habe, so dass man mit dem Betriebe unter finanziell normalen, in allen Punkten befriedigenden Verhältnissen wieder beginnen konnte. Die Hauptaufmerksamkeit müsse nun auf den wirthschaftlichen Fortgang der bestehenden Betriebe und auf die Entwickelung der Verkehrsausdehnung gerichtet werden, um dem Unternehmen seine Bedeutung und Ertragfähigkeit zu sichern.

Sehr interessant sind die Angaben des erstatteten Geschäftsberichts über einzelne internationale Linien. So wurde mitgetheilt, dass der transsibirische Zug (nach Irkutsk) trotz der grossen Zahl von Reisenden, die er befördert, gegenwärtig mit Verlust arbeitet, weil die meisten der jetzigen Reisenden die Schlafwagen II. Klasse benutzen und weil die von der Regierung geforderten Tarife viel zu niedrige seien. Dies wird sich binnen kurzem ändern, da voraussichtlich schon vom 1. September d. J. an mit Bewilligung der russischen Regierung ein wöchentlicher Zug von Moskau nach Port Arthur von der Gesellschaft eingerichtet wird, der im Jahre 1903 zweimal wöchentlich und im Jahre 1904 dreimal wöchentlich laufen soll. Vom 1. Januar 1905 an wird ein Luxuszug von Warschau über Moskau nach Port Arthur, der nur aus Wagen I. Klasse besteht, so oft als es von der Gesellschaft für nöthig erachtet wird, abgelassen werden. Dadurch gewinnt der Betrieb internationale Bedeutung, und die I. Klasse wird in ihr Recht treten. Die Inbetriebsetzung dieser internationalen Luxuszüge ist für Anfang 1905 festgesetzt, weil man zu dieser Zeit auf die Fertigstellung der Bahn um den Baikalsee und auf den Umbau der für einen beschleunigten Betrieb nöthigen Bahnstrecken hofft. Die Gesellschaft sieht in der Ausdehnung ihres Betriebes auf die russisch-asiatischen Gebiete den Anfang einer neuen und fruchtbaren Zeit für ihr Unternehmen. Die grosse sibirische Bahn soll nicht nur eine Durchgangslinie zwischen dem Westen und Japan oder Nordchina sein, sondern sie soll den kürzesten Weg zwischen England und Australien herstellen. Die Züge der Gesellschaft werden London und Paris mit Port Arthur in 13 Tagen verbinden und eine Reise nach Australien in 22 Tagen ermöglichen. Die Post von London nach Schanghai braucht jetzt auf dem Seewege 33 bis 36 Tage; mit dem sibirischen Dienst der Schlafwagengesellschaft wird sie nur 16 Tage nöthig haben, die Zeit also um mehr als die Hälfte verkürzt werden. Sie werden durch den zu erwartenden bedeutenden Zufluss von Reisenden die Einnahmen und damit die Dividenden der Gesellschaft steigern.

Aehnlich wie der Suezkanal für den Seeweg, wird die sibirische Bahn für den Ueberlandverkehr eine Art Trichter darstellen, in den die aus allen Theilen Europas kommenden Züge einmünden, jenseits herausfliessen, um sich dann nach den Ländern im äussersten Osten zu vertheilen.

Es wird ferner über die Einrichtung des Berlin-Neapel-Express, die in Nr. 7 S. 113 d. Ztg. eingehend beschrieben ist, berichtet, ebenso über die Inbetriebsetzung des Tunis-Oran-Expresszuges, die wir in Nr. 21 d. Ztg. gemeldet haben. Dagegen sind der Luchon-Express, der Royan-Express, der Wadi-Halfa-Khartum-Betrieb und der Schlafwagendienst München-Neunkirchen, mit denen nicht genügende Einnahmen erzielt wurden, eingegangen; aus demselben Grunde ist der Berlin-Budapest-Express auf einen einmaligen wöchentlichen Betrieb beschränkt worden.

Geschlossen oder erneuert sind u. a. der Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wegen eines Speisewagenbetriebes von Algier nach Oran auf 15 Jahre, der Vertrag wegen eines Luxuszugbetriebes zwischen Tunis-Algier-Oran gleichfalls auf 15 Jahre; mit der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft sind ebenfalls Verhandlungen wegen Erneuerung ihrer Verträge im Gange. Ferner steht die Schlafwagengesellschaft mit verschiedenen Verwaltungen in Unterhandlung wegen Schaffung eines Lloydexpress, der, wie schon in Nr. 13 d. Ztg. berichtet ist, vom 1. d. Mts. ab zwischen Hamburg und Amsterdam einerseits und Genua andererseits über den Gotthard verkehren sollte, aber nach der Mittheilung in Nr. 42 S. 687 d. Ztg. für diesen Sommer nicht zustande gekommen ist. Mit der chinesischen Regierung schweben Verhandlungen wegen Schaffung von Luxuszügen und Einrichtung von Schlaf- und Speisewagenbetrieb auf ihrem Netze. Da die sibirischen Züge in Port Arthur münden werden, so muss Port Arthur mit Peking durch die nordchinesischen Linien verbunden und später sogar ein Betrieb auf der grossen Verkehrsader Hankow-Peking eingerichtet werden. Auch in Russland sind neue Betriebe geplant; so sind vom Mai d. J. an Speisewagen auf den wichtigsten Linien von Petersburg nach Wirballen und Warschau eingestellt worden.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Wenn es schien, als wenn die Angelegenheit jetzt ziemlich glatt vor sich gehen sollte, so war das trügerisch. Nicht nur machen die Subventionskantone Weiterungen, sondern auch unter den Aktionären ist eine Bewegung in Gang gebracht. Namens der Genussscheinbesitzer hat das Genfer Komitee schon eine Verwahrung veröffentlicht; wenn die Genussscheinbesitzer ihren gegen die Gesellschaft angestrengten Prozess gewönnen, müsste ihnen aus den früheren Jahreserträgnissen ein Betrag von 5 000 000 Fr. erstattet werden. Das Komitee empfiehlt deshalb den Stammaktionären, vor Erledigung des Prozesses ihre Zustimmung zu dem Angebot des Bundesraths nicht zu geben. Auch in deutschen Börsenblättern, wie der „Frankf. Ztg.“, wird gegen letzteres als angeblich viel zu gering mit anderweitigen Berechnungen Stimmung gemacht. $^5/_6$ des Kapitals sollen übrigens in schweizerischen Händen sein.

— **Der Durchstich des Albulatunnels und der Schienenweg ins Engadin.** Nach amtlicher Mittheilung der rhätischen Bahn über den Albuladurchstich ist der Richtstollen des Albulatunnels am 29. Mai d. J. bei sehr befriedigendem Zusammentreffen in Höhe und Richtung durchgeschlagen. Es kann nunmehr auf Grund dieser Thatsache mit aller Sicherheit die Vollendung des Tunnels auf Ende Februar 1903 und die Durchlegung des Betriebsgleises auf Ende April 1903 angesetzt werden, so dass die Betriebseröffnung bis Samaden und auch Celerina auf Anfang Sommer 1903 zu erwarten ist.

Mit diesem Durchschlag eröffnet sich die nahe Aussicht auf einen Schienenweg, der ein längst berühmtes und aus aller Welt viel besuchtes herrliches Alpengebiet, das Engadin (Oberinnthal), an das Eisenbahnnetz anschliesst und zugleich für die schweizerische Eidgenossenschaft durch die engere Verbindung mit ihren graubündenschen Hochthälern des Inn, des Puschlaw (Poschiavo) und des Mera politische Bedeutung hat. Bei Thusis, südlich von Chur, endet bisher die rhätische Bahn; der Tunneleingang bei Preda ist 44 km von Thusis entfernt. Gemäss dem ursprünglichen Bauvertrag und Programm hätte der Durchschlag spätestens Mitte April d. J. stattfinden und der Tunnel Mitte Oktober vollendet sein sollen. Ausserordentliche Gesteinschwierigkeiten zwangen aber auf der Seite von Preda zur Einstellung der Maschinenbohrung während eines ganzen Jahres. Die Länge des Tunnels ist fast 6 km (5 866 m). Zum Vergleich fügen wir hinzu, dass der längste Tunnel, der Simplontunnel, 19 736 m lang sein wird und der Gotthardtunnel 14 920 m hat. Der Durchschlag war zwei Tage früher erwartet worden; am 25. Mai musste aber auf der Südseite die Bohrung eingestellt werden, weil sich im Südstollen bei den Sprengungen auf der Nordseite Steine ablösten, welche die Arbeiter gefährdeten. Am Mittwoch Abend wusste man, dass bei der nächsten Sprengung, die in der Nacht zwischen 3 und 4 Uhr stattfinden sollte, die Scheidewand durchbrochen würde. So geschah es; zwischen beiden Stollen that sich ein Loch auf, durch welches man bequem hindurchkriechen konnte. Nun erfolgte von beiden Seiten freudiges Begrüssen. Da man, wie die „N. Zürcher Ztg.“ berichtet, auf der Südseite den Gefällbruch überschritten, aber mit gleicher Neigung weitergebohrt hatte, so musste an der Durchbruchstelle der Südstollen nothwendig höher liegen als der Nordstollen; der Höhenunterschied betrug 180 cm. Der Durchbruch erfolgte bei 2 834,5 m vom Südportal, bei 3 031,5 m vom Nordportal; der Kulminationspunkt liegt 2 695 m von der südlichen Tunnelöffnung, die Neigung beträgt im Norden 1 auf 1 000, im Süden 2 auf 1 000. Die Arbeiten am Tunnel waren von der rhätischen Bahn am 15. Oktober bezw. 1. November 1898 begonnen und dann nach Ausschreibung am 16. Januar 1899 an die Unternehmerfirma Ronchi & Carlotti vergeben worden. Es zeigten sich aber so grosse Schwierigkeiten, dass die genannte Firma ihrer nicht Herr werden konnte und aus dem Vertrage entlassen werden musste. Die rhätische Bahn übernahm dann mit grösster Thatkraft die Durchführung der Arbeiten vom 1. April 1901 ab wieder selbst und hatte bald das Glück, wieder auf besseres, rascheren Fortgang ermöglichendes Gestein zu stossen.

Was die Bahn von Thusis anlangt, so beginnt von Filisur an die Höchststeigung von 35 auf 1 000; künstliche Entwickelungen mit grossen Schleifen sind nothwendig, so gleich ober-

halb Filisur eine solche von 1 200 m Länge, wovon 736 m im Tunnel. Die Bahn nimmt dann wieder die Hauptrichtung nach Südosten; hoch über der Thalsohle, in der die Albula rauscht, zieht sie sich am steilen Bergabhang hin. Für die Schwierigkeit dieser Strecke zeugen zahlreiche Tunnels von zusammen 2 km Länge und acht Viadukte. Der Höhenunterschied zwischen der Station Bergrün und dem nördlichen Portal des Albulatunnels bei Preda beträgt 416 m; er wird durch grosse Schleifen mit einer Reihe von Tunneln überwunden. Auf eine Entfernung von etwa 1 km gibt es hier vier grosse Thalübergänge. In einem begeisterten Artikel schreibt der Berner „Bund“: „Die Albulabahn wird mit ihren kühnen Brücken und Viadukten ein Meisterwerk der Technik sein und zugleich in eigentlichen Wandelbildern ein Wunder an landschaftlichen Schönheiten offenbaren, lieblich und grossartig, aufblühendes Leben und ehrwürdige Ruinen.“ Auf der Südseite des Berges ist die Thalsohle ziemlich breit und standen dem Bau keine besonderen Schwierigkeiten entgegen. Auf hohem Damm führt die Linie neben dem Beverinbach zu den zukünftigen Stationen Bevers, Samaden und Celerina. Von Cresta aus durchbricht sie in zwei Tunneln von etwa 600 m Gesammtlänge die enge Innschlucht und gelangt dann am See von St. Moritz zu ihrem vorläufigen Ende. Man rechnet damit, dass der Sommer 1903 schon der grossartigen neuen Gebirgsbahn und dem Engadin einen lebhaften Strom von Reisenden zuführen wird. Ueber den glücklichen Durchbruch des Tunnels herrscht nicht nur in der Umgebung grosse Freude, sondern die schweizerische Presse gibt allgemein ihre Befriedigung kund. Eine grössere Feier, namentlich für die Arbeiter, ist um den 8. d. Mts. geplant, wenn der Tunnel so weit hergerichtet ist, dass die Festtheilnehmer mit kleinen Wagen durch den Berg fahren können.

— **Projektirte elektrische Bahn zwischen St. Petersburg und dem Imatra.** Schon vor einiger Zeit konnten wir über den Plan berichten, vorhandene Wasserkräfte zur Bewältigung eines Theiles des Betriebes auf der Nikolaibahn zu verwerthen. Neuerdings ist abermals ein ähnlicher Plan Gegenstand der Berathung der Kommission für neue Eisenbahnlinien gewesen, und zwar beschäftigte sich die genannte Kommission am 8. Mai unter dem Vorsitze des Direktors des Eisenbahndepartements mit einem von den Unternehmern Norpe und Hefding vorgelegten Bahnprojekt. Danach soll St. Petersburg mit dem Imatrafalle durch eine elektrische Bahn mit russischer Normalspur direkt verbunden werden, wobei die Betriebskraft dem Imatrafalle zu entnehmen beabsichtigt wird. Die auf russischem Gebiet liegende Theilstrecke, mit der sich die Kommission zu beschäftigen hatte, würde auf der Wiborger Seite an der St. Petersburger Stadtgrenze beginnen und sollte nach dem ursprünglichen Plane am Polytechnikum und dann an der Ostgrenze von Oserki, Schuwalowo, Pargolowo und Samanilowka vorbei nach Jukki und von dort zur finnländischen Grenze führen. Sie wird ohne Unterstützung der Regierung (nur die etwa erforderliche zwangsweise Enteignung von Landflächen würde mit Beihilfe der Regierung vor sich gehen) im Laufe von drei Jahren, gerechnet vom Tage der Bestätigung der Statuten, erbaut und bleibt 85 Jahre hindurch im Besitze der Unternehmer. Nach 25 Jahren soll der Regierung das Auskaufsrecht zustehen. In diesem Falle wird der Preis durch 5 prozentige Kapitalisirung der mittleren jährlichen Reineinnahme während der letzten fünf Jahre bestimmt. Die Unternehmer sind verpflichtet, eine elektrische Station anzulegen, da die Regierung nur die auf russischem Gebiet liegende Theilstrecke ankaufen und somit nicht auch gleichzeitig das Recht zur Ausnutzung der Wasserkräfte des Imatra erwerben würde.

In Bezug auf den Tarif sind die Unternehmer den bestehenden Tarifbestimmungen unterworfen, und die Höchstsätze werden daher betragen: für die I. Klasse 3,4 Kop., für die II. Klasse 2,1 Kop., für die III. Klasse 1,3 Kop., für Reisegepäck 1 Kop. und für Frachten kleiner Geschwindigkeit $\frac{1}{2}$ Kop. für eine Werst (= 1 067 m).

Die Kommission erklärte die geplante Linie für sehr nützlich und befürwortete daher einstimmig die Konzession. Nur die Richtung der Bahn zwischen dem Polytechnikum und Jukki wäre abzuändern. Vor einigen Jahren wurde nämlich bereits eine Konzession für eine elektrische Bahn von Lanskaja nach Jukki ertheilt. Jener Unternehmer hat zwar bisher mit dem Bau noch nicht begonnen, doch ist die Konzession noch nicht erloschen. Damit nun nicht zwei Bahnen in annähernd gleicher Richtung und in grosser Nähe von einander gebaut werden, soll die Imatrabahn in etwas östlicherer Richtung geführt werden als ursprünglich geplant und Jukki nicht berühren, sondern in einer Entfernung von etwa vier Werst vorbeiführen und überhaupt nicht weiter nach Westen reichen, als bis zur Luftlinie Polytechnikum-Bugry-Poroschki.

— **Veränderung der Linienführung der Strecke Moskau-Kiew.** Aus Kiew wird mitgetheilt, dass der Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn die Erlaubniss ertheilt worden ist, die Linienführung der Strecke Moskau-Kiew zu ändern und der bereits genehmigten Eisenbahn eine direktere Richtung zu geben, wodurch die Strecke Moskau-Kiew um 100 Werst (= 106,7 km) verkürzt werden würde. Gleichzeitig stammt aus derselben Quelle die wichtige Nachricht, dass das Finanzministerium dieselbe Gesellschaft aufgefordert habe, sofort die ausführlichen Vorarbeiten zum Bau der Linie Tscherkassy-Odessa in Angriff zu nehmen und das Projekt der Dreimillionenbrücke über den Dnepr bei Tscherkassy vorzulegen. Die Linie Moskau-Odessa wird durch das neue Projekt um 300 Werst (= 320,1 km) verkürzt. Da Tscherkassy Hauptstation werden soll, ist die Vergrösserung der Station Kiew 2 vertagt worden.

— **Verpackung von Häuten und Fellen auf russischen Bahnen.** Es hat bisher an Vorschriften gefehlt, in welcher Verpackung Häute und Felle auf den russischen Eisenbahnen zur Beförderung gelangen können. Diese Lücke in der grossen Reihe von Vorschriften, die zu mancherlei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Absendern und den Organen der Eisenbahnverwaltung Anlass gab, ist nunmehr durch einen vom Eisenbahnrath gutgeheissenen Erlass des Ministers der Verkehrsanstalten ausgefüllt worden. Durch diese ministerielle Verfügung wird bestimmt, dass alle nicht bearbeiteten Häute und Felle zur Beförderung auf den Eisenbahnen nicht anders zugelassen werden, als in Kisten, Fässern, Fässchen, Packen usw. verpackt, dass die einzelnen Packen kreuzweise mit starker Schnur verbunden und an den Enden verbleit sein müssen; auch ist bestimmt, dass gefrorene Felle und Häute in einfacher Verpackung, jedoch nur im November, Dezember, Januar und Februar, zur Beförderung gelangen dürfen, dass in den Frachtbriefen und Frachtbriefduplikaten die Anzahl der Stücke, die zu der Sendung gehören, anzugeben sind, nicht aber die Anzahl der Häute oder Felle, die zum Versande gekommen sind, und dass alle Häute- und Fellesendungen, die nicht vollkommen den gestellten Bedingungen entsprechen, von der Beförderung auszuschliessen sind. Wird eine Beschädigung an der Verpackung entdeckt, so ist hierüber auf dem Frachtbriefe ein entsprechender Vermerk zu machen. Endlich bestimmt der Erlass, dass die voraufgeführten Regeln sowohl auf Transporte im Inlande, als auch im Verkehre mit dem Auslande Anwendung finden sollen, ohne Unterschied, ob sie über die trockene Grenze oder über die Hafenplätze sich bewegen.

— **Das Rollmaterial der russischen Eisenbahnen.** Aus den Veröffentlichungen über das rollende Material des russischen Eisenbahnnetzes zum 1. Januar 1901 ergibt sich, dass auf den Bahnen im ganzen über 16 470 Personenwagen im Gesammtwerthe von 78 989 899 R. rollen, wobei die Personenwagen der Lokalbahnen nicht mitgerechnet sind. Von diesem Wagenpark entfallen auf die Staatsbahnen in Europa 10 391, in Asien 1 637 und auf die der Privatgesellschaften 4 442 Wagen.

Die Zahl der Güterwagen belief sich im Berichtsjahre auf 290 803; davon gehörten den europäischen Staatsbahnen 184 597 mit einer Tragfähigkeit von 134 125 584 Pud (= 2 206 972 t), den asiatischen 15 716 mit einer Tragfähigkeit von 11 629 326 Pud (= 190 487 t) und schliesslich den Privatbahnen 90 490 Wagen mit einer Tragfähigkeit von 65 408 207 Pud (= 1 071 286 t) an.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrath der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen hat nach Mittheilungen aus Wien beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, von dem 2 160 195 Fr. betragenden Ueberschuss für das letzte Geschäftsjahr eine Dividende von 16 Fr. für die Aktie auszuzahlen.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrath beschloss nach der „Frankf. Ztg.“ die Vertheilung einer Dividende von wieder 5 %.

— **Die Amur-Eisenbahn.** Wie bekannt, hatte das erste Projekt zum Bau der grossen sibirischen Bahn im Auge, die Bahn direkt nach Wladiwostok zu führen. Zunächst wurde daher auch die Ussuribahn hergestellt. Im Laufe der Zeit ist nun dieses ursprüngliche Projekt aufgegeben worden und der Endpunkt der grossen Bahn ist nach Port Arthur verlegt worden. Damit war aber Wladiwostok und das im grossen und ganzen fruchtbare Amurgebiet von einer direkten Eisenbahnverbindung abgeschnitten. Dieser Zustand wird natürlich in Wladiwostok als eine Schädigung empfunden, und der „Ssibirski Westnik“ tritt neuerdings wiederum sehr eifrig für den Bau der Amurbahn ein, welche Sretensk mit Chabarowsk verbinden soll, ein Projekt, das bekanntlich auch beim Ausbruch der chinesischen Unruhen er-

neut auftauchte. Aber so oft von diesem Projekt die Rede war, hat sich das Ministerium der Verkehrsanstalten ihm gegenüber meist sehr ablehnend verhalten, weil es die Ansicht vertritt, dass das berührte Gebiet nicht die genügende Menge von Frachten liefern kann, um den Bau einer so grossen Bahn zu rechtfertigen. Das genannte sibirische Blatt versucht nun, diese Ansicht durch den Hinweis zu entkräften, dass die Bahn auf den 2000 Werst (= 2134 km), die sie im Amurgebiet zu durchlaufen hat, nicht 18000000 Pud (= 294840 t) Frachten erhalten wird, sondern 18 Mal mehr. Mit Recht führt das genannte Blatt aus, dass, wenn eine Bahn durch eine bevölkerte Gegend gebaut wird, in welcher Handel und Industrie einen gewissen Aufschwung genommen haben, es dann nicht allzu schwierig ist, annähernd festzustellen, welche Gütermengen zur Beförderung gelangen werden. Wesentlich anders liegt die Frage natürlich bei der Amurbahn, die durch ein wüstes, wenn auch von Naturreichthümern gesegnetes Gebiet geht. Hier fällt der Bahn in erster Reihe eine andere Rolle zu: sie soll die Grenzmarken dem Mittelpunkt des Reiches näher bringen, soll die Grenzmarken besiedeln helfen und sie dem Handel und der Kultur erschliessen. In einem solchen Falle kann die Berechnung einer gewissen Frachtmenge nie ganz stimmen. Nach Ansicht unserer Quelle liegt ausserdem auch die Bedeutung der Amurbahn mehr auf dem strategischen Gebiete. Die letzten chinesischen Unruhen hätten gelehrt, dass die mandschurische Bahn kein ganz zuverlässiges Verbindungsmittel mit dem Osten ist und dass Russland schon aus dem Grunde das fehlende Glied der grossen sibirischen Bahn auf eigenem Staatsgebiete erbauen müsste. Leider ist der „Ssibirski Westnik“ aber den Nachweis schuldig geblieben, warum er so zuversichtlich auf so grosse Gütermengen glaubt rechnen zu können. Vielleicht genügen aber auch schon die übrigen Gründe, die ja doch für den Bau der ganzen grossen sibirischen Bahn in der Hauptsache maassgebend gewesen sind, um den Bau der Amurbahn in absehbarer Zeit zu ermöglichen.

— **Ueber die Lage des Bagdadbahn-Unternehmens** enthält die „Kreuzzeitung“ vom 31. Mai eine eingehende, offenbar aus einer den an dem grossen Unternehmen betheiligten Finanzkräften nicht besonders freundlich gesinnten Quelle stammende Mittheilung, der wir das wichtigste entnehmen, um einigen Ausführungen entschieden zu widersprechen. Nach dieser Quelle ist zwar bekanntlich Anfang dieses Jahres der Vertrag mit der türkischen Regierung über die Linienführung und die finanziellen Bedingungen des Baues und Betriebes der Bagdadbahn geschlossen, dieser Vertrag auch durch ein Irade des Sultans bestätigt. Es fehle aber noch der feierliche Firman. „In der That“, heisst es dann, „ist die Bagdadbahnfrage noch nicht erledigt, der Bau der Bagdadbahn noch nicht gesichert. Wie erinnerlich, verpflichtete sich in dem Vertrage die türkische Regierung, eine Zinsbürgschaft von 16500 Fr. jährlich für das Kilometer zu leisten, also der Gesellschaft zuzuzahlen, was sie weniger als 16500 Fr. jährlich vom Kilometer einnimmt. Nach der Angabe Sachverständiger werden sich die kilometrischen Einnahmen der Bagdadbahn in den ersten 10 Jahren auf 4000 Fr. jährlich belaufen. Die türkische Regierung würde demnach ein Minus von reichlich 12000 Fr. jährlich vom Kilometer aufzubringen haben, also bei einer Länge der Bahn von 2000 km insgesammt 30000000 Fr. jährlich. Selbstverständlich werden diese Zuschüsse erst allmählich fällig, je nach der Inbetriebsetzung der fertigen Strecken. Anfangs werden sie geringer sein, zuletzt aber doch recht hoch, und mit dem Maximum muss man rechnen.

Da erhebt sich nun die grosse Frage: Woher soll die türkische Regierung dieses Geld nehmen? Auf diese Frage hat man bis zur Stunde noch keine Antwort gefunden. Von der Antwort aber hängt der Bau der Bagdadbahn ab, und so lange man sich darüber nicht allerseits befriedigend verständigt, kann mit dem Bau nicht begonnen werden.

Bei dem verzweifelten Stande der türkischen Finanzen ist es begreiflich, dass die anatolische Eisenbahngesellschaft ausreichende Sicherheit für die pünktliche Zahlung der türkischen Kilometergarantie voraussetzen musste. Nach dem Vertrage vom Januar 1902 sollen die Unterpfänder zur Deckung der Garantie im Einverständniss zwischen der türkischen Regierung und der Eisenbahngesellschaft festgestellt, die Einkassirung und Auszahlung dieser Garantie an die Gesellschaft durch den Verwaltungsrath der türkischen Staatsschuld erfolgen, durch diese eigenthümliche Vertretung der europäischen Gläubiger, die die Aufgabe hat, die verpfändeten türkischen Staatseinnahmen einzukassiren und sie den europäischen Gläubigern der Türkei zu übermitteln.

Formell ist die Garantiefrage gelöst, materiell aber unbeantwortet geblieben. Die Türkei hat der Gesellschaft ausreichende Zinsbürgschaften bewilligt, aber wer bürgt für diese Bürgschaften? Es fehlt an geeigneten Unterpfändern. Bereits sind die Einkünfte der Türkei grösstentheils verpfändet, und was der türkischen Regierung noch zur Verfügung steht, genügt kaum, um die nothwendigsten Bedürfnisse der türkischen Verwaltung zu befriedigen. An Steuererhöhungen ist nicht zu denken, neue Einnahmequellen lassen sich nicht erschliessen. Was ist da zu thun?“

Es folgen nun längere Ausführungen über die Schwierigkeit, in der Türkei etwa durch Erhöhung der Zölle neue Einnahmequellen zu schaffen, und es heisst dann weiter: „Immerhin wäre es nicht ganz ausgeschlossen, dass in Verbindung mit einer Unifizirung der türkischen Staatsschuld die Gläubiger auf ihre Rechte verzichten und die erforderlichen Unterpfänder beschafft werden könnten. Indessen erscheint auch diese Möglichkeit in hohem Grade unwahrscheinlich, da die englische Regierung dem Bagdadbahnprojekt nicht freundlich gesinnt ist und die englischen Gläubiger ermuthigen würde, auf ihren Rechten zu bestehen, um den Anfang des Baues so lange als möglich zu hintertreiben. Und selbst wenn neue Einnahmequellen als Unterpfand für die türkische Eisenbahngarantie gefunden werden und wenn sie wirklich ausreichen sollten, dann bleibt immer noch die Frage offen, ob nicht die Türkei durch Gewährung einer so hohen Eisenbahngarantie sich finanziell vollends zu Grunde richtet, ob nicht die türkische Regierung über kurz oder lang durch die Verhältnisse genöthigt werden wird, die gegebenen Bürgschaften wieder zurückzuziehen?

Inzwischen sind gegen das Bagdadbahnprojekt aus ernsten und angesehenen Kreisen gewichtige Bedenken erhoben worden. Zusammengefasst und begründet hat sie kein Geringerer als Wilhelm v. Pressel, der Nestor des deutschen Eisenbahnwesens, der trassirende Ingeniör der Eisenbahnen in der europäischen Türkei, derselbe, der schon zu Anfang der 70er Jahre im Auftrage der türkischen Regierung ein Eisenbahnnetz für Kleinasien entwarf. In einer Schrift ‚Les chemins des fer en Turquie d'Asie‘ (Zürich 1902) hat Pressel alle seine Bedenken gegen das Bagdadbahnprojekt zusammengefasst und die Schaffung eines vorderasiatischen Eisenbahnnetzes auf anderer Grundlage in Vorschlag gebracht. Für das Interesse der Türkei erscheinen Pressel's Vorschläge ungleich vortheilhafter als der Bau einer grossen kostspieligen Durchfuhrbahn, die zunächst in der Hauptsache dem englischen Eilverkehr mit Indien zu Gute kommen würde. In richtiger Erkenntniss der dringendsten Bedürfnisse und Interessen der Türkei empfiehlt Pressel die allmähliche Anlage eines schmalspurigen Eisenbahnnetzes für ganz Vorderasien von den Häfen aus und erst in zweiter Reihe den Bau der Bagdadbahn, der ebenfalls schmalspurig (1 m Breite) erfolgen soll, weil die Vollspur viel zu theuer ist. Kosten doch 30 km Schmalspurbahn etwa ebenso viel wie 10 km Vollspurbahn! In Deutsch-Südwestafrika wie bei der Ugandabahn hat sich die Schmalspuranlage bewährt, sie ermöglicht nicht nur billigeren, sondern auch rascheren Bau und genügt auf lange Zeit dem Verkehrsbedürfniss. Auf diese Weise würde ein neutrales Netz geschaffen werden, das die Eifersucht der Grossmächte nicht annähernd so erregt wie das Bagdadbahnprojekt und dem Lande billigere und bessere Dienste leistet. Näheres in Pressel's erwähnter Schrift, die so ziemlich das beste enthält, was über das kleinasiatische Eisenbahnnetz bisher geschrieben worden ist. Wilhelm v. Pressel ist vielleicht der beste deutsche Kenner türkischer Verhältnisse, oder vielmehr er war es. Denn dieser bedeutende Ingeniör und Volkswirth ist im Alter von nahezu 82 Jahren nach kurzer Krankheit am 16. Mai d. J. in Konstantinopel gestorben, was auffälligerweise der offiziöse Draht offenbar aus Rücksicht auf die Hochfinanz nicht zu melden sich erlaubte (!? vergl. unsere Mittheilung in Nr. 42 S. 690. Die Schriftl.). Pressel ist todt, aber was dieser im höchsten Grade vertrauenswürdige und zuverlässige Mann uneigennützig und wohlwollend der türkischen Regierung angerathen hat, wird nunmehr nach Gebühr gewürdigt werden, und es ist keineswegs ausgeschlossen, dass Pressel's dringende Vorschläge noch in letzter Stunde die Zustimmung des Sultans erlangen. Wohl setzt sich die deutsche Vertretung in Konstantinopel mit aller Kraft für das Bagdadbahnunternehmen der anatolischen Gesellschaft ein, allein alle Bemühungen dafür sind wenig erfolgverheissend, so lange nicht sichere Bürgschaften zur Deckung der grossen Verpflichtungen geschaffen werden, die die türkische Regierung gegenüber der anatolischen Eisenbahngesellschaft zu übernehmen sich bereit erklärt hat.

Alles in allem steht der Bau der Bagdadbahn noch in weitem Felde, ja er ist noch nicht einmal formell gesichert, da, wie schon erwähnt, der feierliche Ferman des Sultans als endgültiges Abschlussdokument bis zur Stunde noch nicht erschien.“

Soweit der Gewährsmann der „Kreuzzeitung“. Seine Beunruhigung über das Ausbleiben des feierlichen Fermans des Sultans erscheint uns ebenso grundlos, wie seine Annahme, dass für die Bagdadbahn die Schmalspur in Frage kommen könnte. Die Verzögerung im Fortgange des Bagdadbahnunternehmens hängt ja gewiss mit der Schwierigkeit der Beschaffung der finanziellen Garantien durch die türkische Regierung zusammen, nicht aber mit einem Wankendwerden ihres Entschlusses durch Einflüsterungen von anderer Seite. Mögen in der asiatischen Türkei Schmalspurbahnen in weitestem Umfang

nach allen Richtungen mit Vortheil gebaut werden, für das grosse Unternehmen der internationalen Bagdadbahn, die dem Verkehr Europas mit Ostasien dienen soll, kann nur die Vollspur ebenso in Frage kommen, wie schon ihr Anfangsglied, die anatolische Bahn, u. W. in dieser Spurbreite hergestellt ist. Es muss hier auch der allgemeinen Behauptung widersprochen werden, dass eine Schmalspurbahn dreimal weniger koste als eine Vollspurbahn. Wo der Grunderwerb gar nichts kostet, wo die Geländeverhältnisse im allgemeinen günstig sind, wo Verkehr und Betrieb die Anwendung leichten Materials jedenfalls ausschliessen, da schrumpft der Kostenunterschied zwischen Voll- und Schmalspur aufs äusserste zusammen. Die Bagdadbahn schmalspurig zu bauen, wäre in hohem Grade unzweckmässig, trotz Pressel's Ansichten, über dessen nicht ausreichende praktische Befähigung sich der von uns a. a. O. mitgetheilte sonst so warme Nachruf deutlich genug äusserte.

— **Eisenbahnen auf Kuba.** Der Militärguvernör der neuen Republik Kuba hat ein allgemeines Eisenbahngesetz für die Insel erlassen, welches die Einrichtung von Körperschaften für den Bau von Eisenbahnen, ihre Geschäftsführung sowie die Art der regierungsseitig geführten Aufsicht bestimmt. „Railr. Gaz." bemerkt dazu, dass in der ganzen Welt, mit Ausnahme von Grossbritannien, die Regierungen die Anlage des Eisenbahnnetzes bestimmen und in der Hauptsache dafür sorgen, dass jeder Eisenbahnlinie auch ein gewisses Herrschaftsgebiet gesichert werde, wie denn auch gewöhnlich verlangt werde, dass die Körperschaft, die die Konzession für eine aussichtsreiche Linie erhält, Zweigbahnen oder andere sonst vielleicht nicht zur Ausführung kommende minder günstige Linien baue. Das neue kubanische Gesetz bestimmt indessen ausdrücklich, dass keine Körperschaft gegen Wettbewerb geschützt werden soll, doch wird der Eisenbahnkommission, die aus drei Mitgliedern des Kabinets besteht, das Recht gegeben, den Bau einer Linie, die ihr nicht als von öffentlichem Nutzen erscheint, zu verhindern. Augenscheinlich haben diese drei Vertreter der öffentlichen Gewalt vollständige Macht über die Tarife, die Gesellschaften müssen sich ihren Anordnungen unterwerfen und „die Kommission soll", wie es wörtlich heisst, „zuerst die Macht haben, solche Tarife nach Anhören der Gesellschaften zu ändern und zu verbessern; sodann sollen diese in Zwischenräumen von nicht weniger als 2 Jahren der erneuten Durchsicht der Kommission unterworfen werden". Nirgends ist etwas von dem Recht der Gesellschaften, solche Tarife festzusetzen, dass sich die Kapitalanlage verzinsen kann, in dem neuen Gesetz zu finden. Das einzige Recht der Gesellschaften besteht darin, sich wegen Ungerechtigkeiten der Kommissionsmitglieder an den Obersten Gerichtshof der Insel wenden zu können. Diesen Ausführungen fügt „Railr. Gaz." noch einiges über den Verkehr auf der Insel hinzu und bemerkt, dass Kuba den Nachtheil aller Inseln mittlerer Grösse habe, dass es keinen grösseren Verkehr entwickeln könne, dass die Bahnen im Gegensatz zu den grossen Linien von Newyork nach Pittsburgh, von Buffalo nach Chicago, von Chicago nach Omaha, die durch tausende Meilen Eisenbahn und Land gespeist werden, nur auf lokalen Verkehr angewiesen sind. Daher werde auch die Erschliessung durch Eisenbahnen nie einen solchen Aufschwung herbeiführen, wie dies seiner Zeit bei den westlichen Staaten der Fall gewesen sei. Denn die Insel sei schmal und keine Gegend weit vom Meere entfernt. Ausserdem hat Kuba stets von seinen Häfen aus durch die billigste Verkehrsart Zugang zu den Weltmärkten, so dass es aus billigem Eisenbahntransport keinen so grossen Nutzen ziehen kann, als Länder im Innern grosser Erdtheile.

Allgemeines.

— **Eine Fährbrücke,** d. h. eine hochliegende Brücke, an welcher hängend die Fährschale wasserfrei auf Rollen von einem Ufer zum anderen hinübergeführt wird, ist jetzt in Duluth im nordamerikanischen Staate Minnesota im Bau („Eng. News" 1902, Heft 12, S. 227).

Duluth liegt an der äussersten Westspitze des oberen Sees und hat einen sehr guten natürlichen Hafen, der durch eine Halbinsel, Minnesota-Point, geschützt wird. Da aber die natürliche Einfahrt unbequem war, wurde 1870/71 da, wo die Halbinsel am Festlande ansetzt, nahezu 10 km von der Spitze, ein 76 m breiter Kanal für Seeschiffe hindurch geführt, welcher nun aber die Bevölkerung der Halbinsel von der eigentlichen Stadt und dem Festlande abschnitt und die Ausnutzung der Halbinsel für die Erweiterung der Hafen- und Industrieanlagen sowie für Sommerausflüge der Städter hinderte. Ruder- und Dampffähren sowie eine versuchsweise ausgeführte Fussgängerhängebrücke erwiesen sich wegen der erforderlichen Durchfahrtshöhe über dem Kanal von 41 m und wegen der den Stürmen sehr ausgesetzten Lage als unzureichend und gefährlich, zumal die Hinüberführung elektrischer Strassenbahn- und Eisenbahnwagen auf die Dauer nicht zu umgehen sein wird. Man stellte verschiedene Entwürfe für Drehbrücken auf, stiess aber immer auf Bedenken, bis endlich im Jahre 1899 die Aufmerksamkeit des Stadtingeniörs auf eine von Arnodin in Rouen in Frankreich erbaute „Fährbrücke" gelenkt wurde. Die nach diesem Vorbild entworfene Lösung fand die Genehmigung aller betheiligten Behörden, und es kam mit der Duluth Canal Bridge Co. ein Vertrag über die Ausführung zustande, wonach die Gründungsarbeiten jetzt bereits im Gange sind.

Die Brücke erhält einen Ueberbau aus Fachwerkträgern System Pratt von rund 120 m Spannweite, deren untere Gurtung 41,1 m über Hochwasser liegt. Der Ueberbau ruht auf Thürmen aus stählernem Fachwerk und ist mit ihnen steif verbunden. Die erforderliche Beweglichkeit wird durch Rollen unter dem Fuss des einen Thurms gewährleistet. Die unteren Gurtungen der Fachwerkträger haben kastenförmigen, nach unten offenen Querschnitt, 0,406 m breit, 0,511 m hoch. Auf den nach innen gewendeten Flanschen der unteren Gurtwinkel liegen Schienen aus Vierkanteisen, welche die Rollen des Fährschalengehänges tragen, in jeder Gurtung acht Rollenpaare. Die Endpunkte der Bewegung der Fährschale liegen innerhalb der Auflagerthürme. Letztere konnten aus diesem Grunde nur an drei Seiten versteifte Fachwerkwände erhalten. Die vierte Seite musste offen bleiben. Die Versteifung der Portalpfosten wird durch aussen angesetzte Strebepfeiler aus Stahlfachwerk bewirkt.

Das Gehänge hat von Schienenoberkante der Rollenbahn bis Unterkante der Fährschale eine Höhe von 37,82 m. Die Schale trägt eine Fahrbahn 5,18 m breit, 15,24 m lang mit 2,13 m breiten seitlichen Fusswegen, deren mittlerer Theil auf 9,14 m Länge zum Schutz gegen die Witterung mit allseitig geschlossenen Kabinen überbaut ist. Ueber der Fahrbahn wird elektrische Drahtleitung angebracht, damit auch elektrische Wagen die Fähre benutzen können. Die Bewegung des Gehänges nebst der Schale soll durch Elektrizität bewirkt werden mittelst einer Anordnung von Rollen und Drahtseilen, auf deren nähere Beschreibung wir ohne Wiedergabe der Zeichnungen verzichten müssen. Es sei nur noch erwähnt, dass die Motoren unterhalb des Schalenfussbodens angebracht werden und dass eine Vorrichtung zur Bewegung von Hand für Nothfälle vorgesehen wird.

In der statischen Berechnung spielt das Moment des Winddrucks auf das freischwebende Gehänge eine grosse Rolle. Der Winddruck, zu (annähernd) 250 kg/qm angenommen, überträgt gerade die gesammte Nutzlast des beweglichen Theils auf eine Rollenbahn, so dass die betreffenden Bauglieder mit dem Doppelten der ruhenden Nutzlast zu berechnen sind.

Bücherschau.

— **Ueber den Artikel 54 der Reichsverfassung.** Von Victor Kurs. Berlin 1902. Druck: Deutscher Verlag, Ges. m. b. H.

Von dem Wunsche geleitet, ein möglichst vollständiges Nachschlagebuch für die Entwickelung der Schifffahrtsgebührenfrage zu geben, hat der durch seine Thätigkeit im Interesse der deutschen Binnenschifffahrt bekannte Verfasser hier eine Arbeit geliefert, welche den im Laufe der letzten 30 Jahre auf diesem Gebiete erwachsenen Stoff nach sorgfältiger Sichtung in anschaulicher Weise zusammenfasst. Den nächsten Anlass zu diesen Erörterungen bot ihm das im Verlage von Julius Springer zu Berlin erschienene Buch des Professors Dr. Hermann Schumacher: „Zur Frage der Binnenschifffahrtsabgaben." Den im Abschnitt A dieses Buches entwickelten Anschauungen ist Major a. D. Kurs in einer in den Conrad'schen „Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik", 22. Band, 5. Heft, veröffentlichten Abhandlung „Zur Auslegung des Artikels 54 der Verfassung des Deutschen Reiches" entgegengetreten. Die dort gegebenen Darlegungen führt er in dem jetzt vorliegenden Buche weiter aus. Im übrigen aber hält auch er den durch den gedachten Verfassungsartikel geschaffenen Rechtszustand angesichts der Anforderungen, die der heutige Verkehr an die Entwickelung eines leistungsfähigen Wasserstrassennetzes stellt, für verbesserungsbedürftig und legt seine Ansicht dahin fest, „dass zwar der Artikel 54 der Reichsverfassung Abgaben, die, ausser den Kosten für Instandhaltung und laufende Ausbesserung sowie für Schleusen- usw. Betrieb und sonstige Verwaltung einschl. Pensionslast auch die Kosten grösserer Wiederherstellungsarbeiten und Umbauten sowie die Verzinsung und Tilgung der ersten Anlagekapitalien der im Interesse der Schifffahrt unternommenen Bauten decken sollen, nicht erlaubt, dass aber die Vereinbarer der Verfassung an den Umfang und die Kosten der modernen grossartigen Schifffahrtstrassenbauten, wie sie seit 1879 erfolgt und geplant sind, nicht gedacht haben und auch nicht haben denken können, und dass auf die neuesten von diesen Bauten auch der Begriff der künstlichen im Staatseigenthum befindlichen Wasserstrassen in dem bei der Vereinbarung der Verfassung gedachten Sinne nicht mehr anwendbar ist, da bei ihnen die Interessenten zu ‚Mitunternehmern' geworden sind".

— Liliputausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches. Verlag von Otto Liebmann in Berlin. Preis gebunden 1 ℳ. — **Liliputausgabe des Handelsgesetzbuches, der Civilprozessordnung und der Konkursordnung.** Verlag wie oben. Preis gebunden 1 ℳ.

Die kleine handliche Ausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches erfreut sich im Publikum einer steigenden Beliebtheit, und die Verlagshandlung hat gegenwärtig als neue Folge das 33. bis 44. Tausend im Druck erscheinen lassen. Hieran schliesst sich als 2. Band ein in gleicher Form herausgegebener Abdruck des Handelsgesetzbuches, der Civilprozessordnung und der Konkursordnung. Wir zweifeln nicht, dass sich auch diese Ausgabe in gleicher Weise wie der erste Band Aufnahme und Verbreitung schaffen wird. Die sinnreiche Art, wie mit möglichster Raumersparniss der Wortlaut der umfangreichen Gesetze auf eine geringe Seitenzahl zusammengedrängt ist, wird das Werkchen namentlich auch für den Verkehrsbeamten zu einem zweckmässigen Reisebegleiter machen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Tarif, Theil II.

Frachtsatzberichtigung.

Auf Seite 10 des vom 1. Juli 1901 gültigen Nachtrages II zum genannten Verbandstarife ist der Frachtsatz für Serie II des Ausnahmetarifes Nr. 14 (Petroleum) in der Relation Plopeni-Buchs von 494 Cts. auf 694 Cts. pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 28. Mai 1902. (1462)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1902 wird die Station Wasenweiler, welche seither nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 31. Mai 1902. (1463)

Gr. Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife IV/V, IV/VI und IV/VII, westdeutscher und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1902 wird folgender Ausnahmetarif eingeführt: Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Steinhuder Meerbahn.

1. Dieser Ausnahmetarif gelangt zur Anwendung für:
   a) Düngemittel wie unter Ziffer 1 des Rohstofftarifs sowie in den Ausnahmetarifen 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4 a (Staubkalk — Kalkäsche — zum Düngen), 4 b (Mergel zum Düngen) und 4 c (Rübenerde zum Düngen) genannt;
   b) Erde, Kies, Grand und Sand,
   c) Kartoffeln des Rohstofftarifs;
   d) Rüben usw. wie unter Ziffer 4 des Rohstofftarifs genannt;
   e) Holz usw. wie unter Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) und unter Ziffer 6 des Rohstofftarifs genannt;
   f) Wegebaustoffe wie im Ausnahmetarif 5 genannt;
   g) Steinkohlen und Braunkohlen wie im Spezialtarif III genannt,

   wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der oben genannten Kleinbahn oder umgekehrt versandt werden.
2. Für die Beförderung der unter 1 genannten Güter nach oder von der Staatsbahn - Uebergangsstation Wunstorf werden die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieser Station berechnet. Ausnahmesätze jedoch nur bei Erfüllung der für den betreffenden Ausnahmetarif geltenden Bedingungen.
3. Die Beförderung auf der Kleinbahn erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnengütertarifs dieser Bahn.

Hannover, den 28. Mai 1902. (1464)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV und Gruppenwechseltarif IV/V.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 wird folgender Ausnahmetarif eingeführt: Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Genthiner Kleinbahn.

1. Der Ausnahmetarif gilt für die Beförderung gebrannter Steine wie unter Ziffer 6 der Position Steine des Spezialtarifs III im deutschen Eisenbahngütertarife Theil I, Abtheilung B genannt, wenn sie in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen von Milow, Station der Genthiner Kleinbahn, nach den Stationen der Strecken:
   Schönhausen-Stendal-Uelzen,
   Schönhausen-Stendal-Wittenberge,
   Schönhausen-Stendal-Oebisfelde,
   Schönhausen-Stendal-Magdeburg
   über die Statsbahnstation Schönhausen abgefertigt werden.
2. Für die Beförderung der unter 1 genannten Steine von der Staatsbahnübergangsstation Schönhausen werden die regelrechten Frachtsätze der Station Schönhausen um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.
3. Die Beförderung auf der Kleinbahn erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Sätzen des Binnentarifs dieser Bahn.

Hannover, den 30. Mai 1902. (1465)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Juni d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag V, welcher u. a. neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für Kohlen usw. in Einzelsendungen nach den Stationen Greifenberg i. Pm., Naugard, Plathe, Regenwalde und Treptow a. R. der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, ferner von den Stationen Duisburg-Hochfeld Nord, Mülheim a. d. Ruhr, Recklinghausen und Recklinghausen-Bruch sowie nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Stettin enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.

Essen, den 28. Mai 1902. (1466)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für den nordostdeutsch - sächsischen Gütertarif vom 15. Mai 1902 ein Berichtigungsblatt herausgegeben. Soweit die Erhöhungen nicht schon veröffentlicht sind, treten dieselben am 15. Juli d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Bromberg, den 30. Mai 1902. (1467)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Direktion.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen bei Duisburg etc.

Mit dem 5. Juni d. J. wird die Zeche Sprockhövel bei Sprockhövel mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich für

10 t . . . . 19,50 ℳ
12,5 „ . . . . 23,50 „
15 „ . . . . 27,50 „

Essen, den 30. Mai 1902. (1468)

Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit dem 1. Juni d. J. werden die Stationen Allendorf (Oberhessen), Mainzlar und Treis des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in die Tarifhefte A 1—5, C und D einbezogen. Gleichzeitig treten für die Stationen Geilshausen, Kesselbach, Londorf und Odenhausen Entfernungskürzungen ein. Die neuen Entfernungen für Heidingsfeld bad. B. gelten auch für Heidingsfeld bayer. Stb. im rheinisch-Nassau-bayerischen Verkehre.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 29. Mai 1902. (1469)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Neubrandenburg der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a für Giesserei - Roheisen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 29. Mai 1902. (1470)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Auf Seite 98 des Tarifs für den vor-

bezeichneten Verkehr ist in dem Verzeichniss der nach Stückgutklasse II tarifirenden Artikel hinter Nummer 7 einzuschalten:

7a. Geflügel, todtes, mit Ausnahme von Wildpret, welches nach der Klasse I tarifirt.

Auf Seite 34 des Tarifs ist bei „Geflügel, todtes" der Positionshinweis von T a auf G 7 a zu berichtigen.

Breslau, am 27. Mai 1902. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Die im Gütertarif für obigen Verband vorgesehenen Ausnahmetarife 14 (für Zucker — Rübenzucker — jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenze) und 14a (für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen) sowie der Seehafen-Ausnahmetarif x (Zucker — Rübenzucker — jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J auf den Verkehr der Station Ebeleben der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn ausgedehnt.

Hannover, den 28. Mai 1902. (1472)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts A und Berichtigungen des Abschnitts B.

Nähere Auskunft ertheilen unser Verkehrsbüreau und unsere Stationen.

Stettin, den 26. Mai 1902. (1473)
Direktion.
Schirmer.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. gelangt Heft 3 des Theils II A (königlich bayerische Staatsbahnen) unter gleichzeitiger Aufhebung des Hefts 3 vom 1. April 1901 zur Ausgabe. Dasselbe kann zum Preise von 1,20 ℳ. von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 29. Mai 1902. (1474)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Innerer Verkehr der königlich bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902.

Mit 1. Juni 1902 tritt nachstehender neue Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 12c
für
Abfallschwefelsäure,
Rückstand aus der Petroleumraffinerie, zu Düngezwecken, bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen
ab Nürnberg-Doos nach Puchheim 0,472 ℳ. für 100 kg.

Auf Seite 169 des Heftes C II ist entsprechender Eintrag zu machen.

Die Frachtbriefe und Frachtkarten müssen die volle Inhaltsbezeichnung haben: „Abfallschwefelsäure, Rückstand aus der Petroleumraffinerie zu Düngezwecken."

München, den 31. Mai 1902. (1475)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Juni 1902 werden für Petroleum und Naphta von Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau nach Eubigheim ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 30. Mai 1902. (1476)
Gr. Generaldirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab wird die an der württembergischen Nebenbahn Ebingen-Onstmettingen liegende Station Truchtelfingen in die Tarifhefte A 4 und B 4 aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (1477)

Frankfurt a/M., den 29. Mai 1902.
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit ist ein Nachtrag VI zum Tarifheft B 1 (Mainz-Main-Neckarbahn) herausgegeben worden, enthaltend Aenderungen der Vorbemerkungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die darin enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Friedrichsfeld M. N. B. gelten auch für Friedrichsfeld bad. Bahn.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 29. Mai 1902. (1478)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab kommt die im Nachtrage X zum Gütertarif vom 1. April 1899 für die Ueberführung von Wagenladungen zwischen Eidelstedt Staatsbhf. und Eidelstedt Ost vorgesehene Gebühr von 0,50 ℳ. für den Wagen in Wegfall.

Essen, den 28. Mai 1902. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Nonnweiler (Bezirk St. Johann-Saarbrücken) nach Station Diedenhofen der Reichseisenbahnen tritt am 1. Juni d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,25 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 28. Mai 1902. (1480)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 ist zum Heft 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) vom 1. September 1901 der Nachtrag I ausgegeben worden.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, Entfernungen für die mit Gültigkeit vom 10. Januar 1902 in den Tarif aufgenommene Station Hölzlebruck und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 3a, 5b und 10a, die im Verfügungswege zwischenzeitlich durchgeführt wurden.

Karlsruhe, den 30. Mai 1902. (1481)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Vom 10. Juni d. J. ab wird Neubrandenburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen des Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. Mai 1902. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif, Theil III.

Mit Gültigkeit vom 4. Juli alten/17. Juli neuen Stils 1902 werden auf Seite 426 des genannten Tarifs im Verkehr von Hoffnungsthal die Frachtsätze des Schnittpunkts III — bei gleichzeitiger Erhöhung der Entfernung dieses Schnittpunktes von 1011 km auf 1111 km — wie folgt erhöht:

Für den Ausnahmetarif 2 C a auf 1,40 R.,
Für den Ausnahmetarif 2 C b auf 1,40 R.,
Für den Ausnahmetarif 2 D auf 1,13 R. für 100 kg.

Bromberg, den 30. Mai 1902. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 10. Juni d. J. treten im Verkehre zwischen Halle a/S. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und den Stationen Immendingen W. B. und Villingen W. B. der württembergischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. Mai 1902. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Juni d. J. tritt in unserem Binnenverkehr zwischen den Stationen Kauzleben und Schöningen ein Ausnahmetarif für Kohlen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Oschersleben, 29. Mai 1902. (1485H&V)
Der Vorstand.

---

4. Generalversammlungen.

Die 32. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Sonnabend, den 28. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags,

in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts

über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1901 und Beschlussfassung über dieselbe;
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz;
3. Wahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 27. Mai 1902. (1486)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien, sowie für die Hochlegung der Breisacher Bahn soll die Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen für weitere 4 Bauwerke zusammen vergeben werden, nämlich:

Loos VIII, umfassend:

eine Strassenbrücke von 34,6 m Stützweite und 16,0 m Gesammtbreite im Gewicht von	212 200 kg
eine 2 gleisige Bahnbrücke von 15,0 m Lichtweite, vollwandige Bogenträger mit Buckelplattenabdeckung, im Gewicht von	69 800 „
zwei gleiche eingleisige Bahnbrücken von 6,0 m Lichtweite, Blechträger mit Buckelplattenabdeckung im annähernden Gewicht von zusammen	20 000 „
Gesammtgewicht rund	302 000 kg

Die Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen an Werktagen auf unserem Geschäftszimmer Deutschordenstrasse 3 III. Stock zur Einsicht auf. Dieselben werden auch, soweit der Vorrath reicht, gegen Einsendung durch Postanweisung von 5 M. nach auswärts abgegeben.

Die Angebote, welche den Preis für 100 kg der vollständig fertig aufgestellten Konstruktionen enthalten sollen, sind bis längstens

Sonnabend, den 7. Juni d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenkonstruktionen“ versehen einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Freiburg, den 26. Mai 1902. (1487)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Verdingung
von Arbeiten einschliesslich Lieferung der Materialien zur Herstellung von
acht Arbeiterwohnhäusern
für je 4 Familien
nebst den zugehörigen Nebengebäuden und sämmtlichen übrigen Nebenanlagen in der Arbeiterkolonie Leinhausen (bei Hannover).

Loos I: Erd-, Maurer-, Asphalt-, Beton-, Zimmer-, Glaser-, Anstreicher-, Ofenarbeiten und Nebenanlagen.

Loos II: Klempner- und Dachdeckerarbeiten (Holzcementdächer usw.).

Loos III: Tischler- und Schlosserarbeiten.

Termin: Montag, den 16. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, Thielenplatz 4, Zimmer 22 IV, 3 Treppen.

Zeichnungen, Berechnungen und Bedingungen können im technischen Büreau (Abth. B) daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung für Loos I von 3 M., für Loos II von 1 M., für Loos III von 2 M., für sämmtliche drei Loose von zusammen 5 M. in baar — nicht in Briefmarken — vom technischen Büreau (Abth. B), Zimmer 22 IV daselbst, nur von letzterem, bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt entweder für jedes Loos besonders oder für zwei Loose zusammen, oder aber auch für alle drei Loose für die schlüsselfertige Ablieferung sämmtlicher Bauten und Nebenanlagen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 30. Mai 1902. (1488)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

1. Stab- und Formeisen.
2. Eisenblechen.
3. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Bufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stahlschlaufen, Drahtkordel und Telegraphenstützen.
4. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Feuerbüchsplatten, Messing-, Blech-, Draht-, Röhren und -Wagenbeschlagtheile, Bankazinn, Antimon, Zinkblech, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, Kupferdrahtseil, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
5. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 18. Juni 1902“ spätestens bis Mittwoch, den 18. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben. Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 16. Juli 1902 festgesetzt.

Karlsruhe, den 30. Mai 1902. (1489)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung der Lieferung von Betriebsinventarien.

Die Lieferung a) von Signal- und Handlaternen, b) von Haarbesen, Schrubbern, Cylinder-, Abort-, Wagenpolster-, Wagenwasch-, Theer-, Scheuer-, Weichenbürsten, Handfegern, Kokosdecken (Fussdecken) und Feuereimern aus Segeltuch, c) von Trinkbechern, Waschbecken, Giesskannen, Petroleum- und Oelkannen, Kohlenkasten, Patronen- und Zugführertaschen, Aexten, Beilen, Brechstangen, Nagelklauen, Steinschlaggabeln, Durchtreibern, Schrott-, Hand-, Schienennagel- und Aufsatzhämmern, Possekeln, Erd-, Kreuz-, Rode-, Stopf- und Spitzhauen, Dechseln, Kneifzangen und Schienenzangen soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 10. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen für die unter a—c genannten Gegenstände — je besonders — sind gegen postgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ vom Vorstande unseres Rechnungsbüreaus zu beziehen.

Danzig, den 27. Mai 1902. (1490)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 1090 t Schienen aus Stahl und Eisen, 160 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 575 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 750 t Eisenschwellen, 70 t Gussschrott, 15 t Blechschrott, 0,4 t Bleischrott, 3,7 t Zinkschrott, 0,2 t Kupferschrott und 0,46 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 14. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 28. Juni d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 23. Mai 1902. (1491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Achswellen 20 t, Drehspähne von Stahl und Eisen 390 t, Eisenblechschrott 125 t, Eisenschrott 650 t, Formeisenschrott 70 t, Gummiabfälle mit Einlage 2 t, Gusseisenschrott 410 t, Hartblei etc. 2,4 t, Kupferabfälle 29 t, Messingblech 0,1 t, Radreifen 170 t, Radscheiben 90 t, Radsterne 40 t, Rothguss in Stücken 2 t, Rothguss- und Messingspähne, gemischt mit Weissguss 20 t, Siederohrenden 30 t, Stahlschrott 65,4 t, Sprungfedern 0,5 t, verschiedene Abfälle von Schläuchen, Wagendecken, Seil usw. 0,5 t.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau in Malstatt-Burbach, Ecke St. Johanner- und Sophienstrasse, Zimmer 22, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Werkstatts-Materialien“ versehene Gebote sind bis zum 12. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 20. Juni d. J.

St. Johann-Saarbrücken, 28. Mai 1902. (1492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 44. | 7. Juni 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Britisch-Indiens.

Der Anschluss der sibirischen Bahn nach Westen.

Nachrichten:

Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für Privatanschlussb. — Einführung von Oelspülung bei den Stehorten. — Waarenverkauf durch Automaten auf Bahnhöfen während der für den gewerblichen Verkehr nicht freigegebenen Stunden. — Aktiengesellschaft für die Weiterführung der Bahn von Barmstedt nach Oldesloe. — Lokalbahn-Aktiengesellschaft München. — Jahresbericht der Rottweiler Handelskammer. — Deutscher Eisenbahn-Beamtenverein. — Verband mittlerer Staatseisenbahnbeamten.

Oesterreich: Das neue Elektrizitätswerk der Buschtěhrader Eisenbahn in Kladno. — Antrag auf Einführung einer IV. Wagenklasse bei den österr. Staatsb. — Die bosnischen Bahnen. — Geschäftsbericht der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Personentarife der Aussig-Teplitzer E. — Kohlenlieferungsbedingnisse der österr. Staatsbahnen.

Uebrige europäische Länder: Schweizer. Militär-Eisenbahnwesen. — Gotthardbahn. — Verwaltungsrath der schweizer. Bundesbahnen. — Betriebsergebnisse der schweizer. Bundesbahnen. — Anatolische Eisenbahngesellschaft.

Fremde Welttheile: Vollendung der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek. — Eisenbahnen im brasilianischen Staate Sao Paulo.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Eisenbahnen Britisch-Indiens.

Von Dr. E. Jung in Leipzig.

Das jetzt Britisch-Indien überziehende Eisenbahnnetz verdankt seinen Ursprung der Thätigkeit Lord Dalhousie's. Die Verwaltung dieses fähigsten aller Generalguvernöre hat in Indien dauerhaftere Spuren hinterlassen, als die irgend eines anderen Vizekönigs seit den Tagen Clive's. Wie er den Gangeskanal, noch immer das grösste Werk seiner Art in Ostindien, eröffnete, so war er es auch, der den ersten Spatenstich bei dem Bau einer Eisenbahn that. Es war sein Plan, sorgfältig gewählte Schienenstränge durch die Länge und Breite Vorderindiens zu ziehen und durch sie alle grossen Städte und Militärlager mit einander zu verbinden. Diese Hauptlinien sollten von Privatgesellschaften erbaut werden, denen die Regierung einen Mindestertrag von 5 % für ihr Anlagekapital zuzusichern haben würde, wogegen ihr selbst eine gewisse Kontrole der Verwaltung einzuräumen sei.

Die erste Eisenbahnlinie wurde demgemäss 1843 von Sir Macdonald Stephenson projektirt, demselben, der später einen so thätigen Antheil an der Bildung der East Indian Railway Company nahm. Doch wurde diese Linie niemals ernstlich in Angriff genommen, da der Ausbruch einer finanziellen Krise in England bald darauf jedes grössere wirthschaftliche Unternehmen in Indien lahm legte. Erst 1850 wurden die ersten Arbeiten für eine von Bombay ausgehende Bahn wirklich begonnen und 1853 die erste 44 km lange Strecke nach Thana, der ehemals so reichen und den Portugiesen gehörigen Stadt, eröffnet. In diesem Jahre legte Lord Dalhousie seinen oben entwickelten umfassenden Plan den Direktoren der ostindischen Kompagnie in London vor, der im grossen und ganzen heute ausgeführt dasteht, nachdem ihn Lord Mayo 1869 und dessen Nachfolger später erweitert haben. Lord Mayo begann den Verkehr durch Zweigbahnen, die von den Hauptlinien ausgingen und zu den eigentlichen Produktionsgebieten führten, zu heben und dadurch das Land wirksam zu erschliessen. Er suchte das durch die Erbauung von Staatsbahnen zu erreichen mit geringerer Spurweite, die daher auch billiger waren, als die bereits bestehenden, unter Zinsgarantie angelegten Linien.

Die Eisenbahnen Indiens zerfallen in vier Klassen. In erster Linie stehen die garantirten Eisenbahnen, die zum grössten Theile zwischen 1855 und 1875 erbaut worden sind. Sie folgen in der Regel den grossen, durch die natürliche Gestaltung des Bodens vorgezeichneten Verkehrslinien und befriedigen die ersten natürlichen Bedürfnisse nationalen Lebens, die kommerziellen sowohl wie die politischen. In zweiter Linie folgte ein System von staatlichen Zweigbahnen, die während der letzten 30 Jahre entstanden sind und von denen einige erst in zukünftigen Jahren dem Staate einen Zinsgewinn bringen werden. Zur dritten Klasse gehört eine Anzahl von Eisenbahnen, die von Privatgesellschaften unter gewissen Bewilligungen der Regierung erbaut worden sind. Die vierte Klasse begreift die Eisenbahnen der einheimischen Tributärstaaten.

Jede Klasse dieser Eisenbahnen ist nach einem anderen System erbaut worden, wenn man die Art und Weise ins Auge fasst, nach der das Baukapital aufgebracht wurde. Die garantirten Eisenbahnen sind von Gesellschaften angelegt worden, die sich in England bildeten und das erforderliche Kapital von ihren Aktionären empfingen, denen die indische Regierung eine Verzinsung ihres Anlagekapitals mit 5 % gewährleistete. Ein über diesen Prozentsatz hinausgehender Gewinn sollte zu gleichen Theilen an die Gesellschaft und die Regierung gehen, doch behielt sich die Regierung das Recht vor, diese Linien nach Ablauf einer bestimmten Anzahl von Jahren für den jeweiligen an der Börse notirten Preis für eigene Rechnung anzukaufen. Der Bau dieser Eisenbahnen ist von den Gesellschaftsbeamten, aber unter Aufsicht der Regierung, ausgeführt worden.

Die Staatseisenbahnen sind aus öffentlichen Mitteln und unter der Leitung von Regierungsingeniören ausgeführt worden. Die dritte Klasse, die unterstützten (assisted) Eisenbahngesellschaften, sind neueren Datums. Sie beschaffen das erforderliche Kapital unter einer niedrigen Zinsgarantie der Regierung, die mit Landkonzessionen und anderen Bewilligungen verbunden ist. Die Zinsgarantie ist in der Regel auf eine geringe

Anzahl von Jahren beschränkt, aber in jedem einzelnen Falle wird ein besonderes Abkommen getroffen.

Die Eisenbahnen der einheimischen Staaten werden mit Kapitalien erbaut, die in dem betreffenden Staat aufgebracht worden sind. Doch ist bisher in der Regel sowohl die Ausführung des Baues, als die Verwaltung der Bahn entweder von einem Stab von Beamten der indischen Regierung oder der grossen Hauptlinien besorgt worden, für welche diese Bahnen als Verkehrsförderer von grossem Werth sind. Frankreich und Portugal haben in ihrem indischen Besitz gleichfalls kleine Eisenbahnlinien angelegt.

Die garantirten Linien, zu denen früher fast alle Hauptlinien Indiens gehörten, sind, nachdem der Staat von seinem Kaufrecht sehr ausgiebigen Gebrauch gemacht hat, auf die bescheidene Länge von 2 088 km heruntergedrückt worden. Zu dieser Klasse gehören jetzt nur noch zwei Linien: die Madras-Eisenbahn mit den Abzweigungen zur Great Indian Peninsulabahn nach Raichur und nach Beypur an der gegenüberliegenden Küste, von wo Linien nach Bangalore und Bellary laufen, im ganzen 1 350,5 km, und die Bombay, Baroda and Central Indiabahn, die von Bombay in direkter Richtung nordwärts die fruchtbare Ebene von Gujarat durchzieht, bei Ahmadabad die Rajputana-Malwa-Staatsbahn erreicht und schliesslich Anschluss an die East Indian und die Punjab- and Delhi-Systeme in Delhi und Agra findet. Diese Linie hat eine Länge von 738 km, die Gesammtlänge der garantirten Bahnen beträgt demnach 2 088,5 km.

Die Länge der Staatsbahnen ist durch die Uebernahme alter Linien der garantirten Gesellschaften sowie auch durch Ausführung eigener sehr bedeutend gewachsen, von 1886 bis Ende 1900 von 7 094 auf 30 306 km. Von den garantirten Eisenbahnen wurden mehrere der bedeutendsten übernommen, so die 2 944 km lange East Indian, die im Gangesthal aufwärts von Kalkutta (Howrah) bis Delhi geht mit einer Abzweigung nach Jabalpur, dann die 1 349 km lange Eastern Bengalbahn, die den fruchtbarsten Theil des Gangesthales durchläuft und mit der Northern Bengal-Staatsbahn in Verbindung steht, die 2 173 km lange Great Indian-Peninsulabahn, die von Bombay ausgeht und einen Arm nordostwärts nach Jabalpur mit Abzweigung nach Nagpur entsendet, sowie eine andere südostwärts zur Grenze von Madras. Die längste aller Staatsbahnen ist die 4 810 km lange North Western, die von Lahore bis Peshawar an der Nordwestgrenze des Landes führt. Aber es gibt heute nicht weniger als 29 verschiedene Staatsbahnen, darunter noch mehrere andere von sehr ansehnlicher Länge, davon zwei in Birma, die bis zur Grenze führen.

Die „assisted"-Eisenbahnen haben seit 1896 eine ganz ausserordentliche Ausdehnung erfahren, ihre Kilometerlänge ist von 645 auf 2 422 km gewachsen. Es befinden sich darunter einige Linien von ganz ansehnlicher Länge, wie die 678 km lange Southern-Punjabbahn, die im Jahre 1897 eröffnet wurde, oder die 248 km lange Tapti Valleybahn, von der 1898 aber erst 58 km dem Betrieb übergeben wurden. Auch die 81,6 km lange, wunderbar gebaute Bergbahn Darjeeling-Himalaya gehört hierher; über sie werden wir später sprechen.

Bei dem Bau dieser Bahnklasse ging die Regierung von dem Gedanken aus, entweder eine niedrige Zinsgarantie zu gewähren oder eine höhere Garantie für einen kurzen Zeitraum zu übernehmen. Das Bestreben der Gesellschaft muss daher durchaus darauf gerichtet sein, den Betrieb der von ihr erbauten Bahn so gewinnbringend wie möglich zu machen, da, abgesehen von der garantirten kleinen Rente, der ganze Gewinn durch ihre eigenen Bemühungen zu erzielen ist, verbunden mit einer möglichst haushälterischen Verwaltung. Die Regierung macht sich für die unter der niedrigen Garantie, ehe die Bahn einen Gewinn abwirft, vorgestreckte Summe bezahlt, indem sie auf einen Theil des Gewinnes Anspruch erhebt, sobald dieser die garantirten Einnahmen übersteigt. Aber dieser im allgemeinen befolgte Grundsatz erfährt auf fast jeder dieser Linien eine Abweichung, besonders in Bezug auf die Höhe der garantirten Einnahmen und die Dauer der Garantie.

Die Eisenbahnen in den Tributärstaaten, die auf Kosten der einheimischen Herrscher erbaut wurden, haben heute eine Länge von 4 597 km erreicht. Es sind dies 28 einzelne Linien, in den verschiedensten Staaten erbaut und zum grossen Theil kürzere Strecken, einige jedoch auch von ansehnlicher Länge, wie die 534 km lange Linie Bhavnagar-Gondal-Junagad-Porbandar im westlichen Indien, die 864 km lange Jodhpore-Bikaner Bahn in Rajputana, die Eisenbahn des Nizam von Haidarabad (528 km) in diesem Staat und die erst 1899 eröffnete Bahn Hyderabad-Godavari Valley, die jetzt 616 km lang ist. Zwei Eisenbahnen, die durch die einheimischen Staaten Gwalior und Holkar führen, wurden von der Regierung erbaut, nicht von den Fürsten dieser Staaten, die aber der Regierung die zu dem Bau erforderlichen Gelder zur Verfügung stellten. Die Regierung hat den Betrieb vollkommen in ihren Händen und führt ihn in Verbindung mit der Rajputana-Malwa-Eisenbahn durch.

Die indischen Eisenbahnwagen bieten eine unübertroffene Bequemlichkeit, und dabei gibt man wenig aus. Ein Wagen I. Klasse hat nur vier Sitzplätze, und befinden sich drei Freunde in einem Abtheil, dann kann man sicher sein, dass man allein und ungestört gelassen wird. Die vier Sitze können ganz nach Belieben in Ruhelager verwandelt werden, und man hat Tischchen, Vorhänge an der äusseren Seite und blaue Fensterscheiben, damit die Augen durch das blendende Sonnenlicht der tropischen Hitze nicht zu sehr angegriffen werden. Jeder Wagen ist weiss lackirt, durch ein vorspringendes Dach gegen die Sonnenstrahlen geschützt und hat eine doppelte Decke, durch die in den Sommermonaten frisches Wasser läuft. Vom Wagen aus tritt man in ein Wasserkloset, wo man eine Douche und eine erfrischende Waschung vornehmen kann. Der Transport des Gepäcks ist sehr theuer, aber wenn man I. Klasse reist, kann man beliebig viel Freigepäck mitnehmen. Man sollte eigentlich immer I. Klasse reisen, ausgenommen, wenn man mit den nicht immer sehr sauberen Hindus, die gewöhnlich II. Klasse fahren, in unmittelbare Berührung kommen will. Es gibt auch Wagen für Frauen (natürlich indische), allein III. Klasse, und sogar eine IV. Klasse, in der man ganz ausserordentlich billig fährt. Die Indier reisen sehr gern und viel und sind entzückt von den Eisenbahnen; darum bietet auch in Indien ein Zug einen Anblick, wie man ihn sich malerischer nicht denken kann. Hält ein Zug, so läuft ein Indier mit seinen nackten Beinen die Wagen entlang und schreit mit näselnder Stimme: pani! pani! (Wasser! Wasser!), und Hunderte von nackten Armen strecken ihren wie Gold glänzenden Becher heraus, um das Wasser in Empfang zu nehmen.

In der Ebene Nordindiens darf man in der heissen Jahreszeit nur bei Nacht reisen; eine Tagesfahrt ist eine Tollkühnheit, die alljährlich so und so vielen Europäern, auch wenn sie die übliche Kiste mit Eis mit sich führen, das Leben kostet. In den Eisenbahnwagen I. Klasse laufen bei Nacht die vier Lagerstätten, immer zwei nach Art der Schiffskabinen über einander, die Fensterreihen entlang. Man führt vollständige Bettsachen mit sich und lässt sich von einem in der III. Wagenklasse fahrenden Diener begleiten, der die Lagerstätte bereitet und auf den Stationen zu allerlei nothwendigen Handleistungen sich einstellt. In der heissen Jahreszeit sind in den zwei vordersten Fenstern jedes Abtheils dichte Bastmatten angebracht, die durch Umdrehung in einem unten befindlichen Wasserkasten nass gehalten werden. Durch die feuchte Masse kommt der Wind, den die Bewegung des Zuges erregt, gekühlt hinein und fächelt die glühenden Schläfen des Reisenden; alle übrigen Fenster bleiben natürlich geöffnet. Trotz dieser Einrichtungen ist eine Eisenbahnfahrt in einer indischen Sommernacht kein Vergnügen; man vermisst, besonders während des Aufenthalts auf den Stationen, unter deren Verdachung sich die Gluth zu einer betäubenden Schwüle steigert, schmerzlich den kräftigen Luftzug des häuslichen Pankha, des

grossen indischen Fächers, der von März bis Ende Oktober unablässig über dem Haupte des Europäers gezogen werden muss.

Eine ganz eigene Fahrt ist die mit der Bahn nach Darjeeling auf einer der wunderbarsten Hochbahnen der Welt. Von Kalkutta aus wird nach sechsstündiger Fahrt der Ganges erreicht, an dessen rechtem Ufer die Eastern Bengal State Railway endet. Man überschreitet den Fluss in einem Dampfboot, nimmt an Bord die abendliche Mahlzeit ein und besteigt auf dem anderen Ufer den Zug der Northern Bengal State Railway, einer schmalspurigen und in jeder Hinsicht elenden Bahn, wie sie wohl in Indien einzig in ihrer Art dasteht. Nachdem man auf den schmalen Lagerstätten der dürftigen, schlecht gebauten und stossenden Wagen die ganze Nacht durchgerüttelt ist, wird man gegen 8 Uhr Morgens durch ein gutes Frühstück in Siliguri, der Endstation dieser Bahn, gestärkt.

In Siliguri ist endlich der Fuss der Berge erreicht; es ist der Ausgangspunkt für die berühmte Himalayabahn, eines der Wunderwerke unseres Jahrhunderts. Von Kalkutta nach Darjeeling ist die Entfernung 580 km, aber erst nachdem man Siliguri hinter sich hat, steigt die Bahn zu der schwindelnden Höhe von 2 325 m an, somit zu einer Höhe, die nur noch von der Bahn übertroffen wird, die von Callao, dem Hafen Limas, über die Anden nach Oroya führt. Und dabei ist es nicht einmal eine Zahnradbahn, sondern eine gewöhnliche Eisenbahn en miniature, mit einer Spurweite von nur 2 Fuss (0,6 m). Auf einer Strecke von nur 81 km auf dem Gebirgsrücken bietet diese verwegene Bahn eine Steigung von 4,5 und sogar 7 % oder durchschnittlich ungefähr 28 auf tausend und Kurven von nur 21 m Halbmesser.

Der Zug besteht aus spielwaarenähnlichen Wagen, die an den Seiten offen sind und je für acht Personen nothdürftig Platz gewähren. Die Fahrgeschwindigkeit ist natürlich gering; um die 81 km von Siliguri zurückzulegen, braucht der Zug über acht Stunden. Die Steigung beginnt in einem den Namen Terai führenden Dschungel, dessen tödtliche Fieberdünste weithin berüchtigt sind; den Versuch, in diesen eine Nacht der heissen oder der Regenzeit zuzubringen, bezahlt der Europäer mit dem Leben. Die Bahn dreht und wendet sich in Krümmungen, die jeden Techniker in Erstaunen setzen; mehrfach ringelt sich der Zug wie auf einer Wendeltreppe förmlich den Berg hinauf, gleitet dann an schwindelnden Abgründen entlang, dem Rand derselben an einigen Stellen so nahe, dass der aus dem Wägelchen hinausreichende Fuss über demselben schwebt. Zuweilen mündet die Bahn in einer Sackgasse, aus der die keuchende Lokomotive ihn in eine andere zurücktreibt, so dass stellenweise der Anstieg im Zickzack durch abwechselndes Ziehen und Schieben bewirkt wird. Obwohl Bergrutsche und sonstige Störungen des Verkehres sehr häufig sind, ist doch seit Eröffnung der Bahn im Jahre 1880 ein Verlust von Menschenleben noch nicht zu beklagen gewesen.

Nach fünfstündiger Fahrt wird Karseong erreicht. Hier tritt man, um zu frühstücken, in ein aus Wellblech und Holz erbautes Schweizerhäuschen, wie man sie in den prosaischesten Gewerbestädten Europas sieht. Während bis dahin noch eine ganz bedeutende Wärme herrschte, beginnt jetzt eine schnelle Abkühlung. Viele Reisende bleiben deshalb einige Tage in der Station, um bei dem ungeheuren Temperaturabstand wenigstens den schroffen Uebergang zu vermeiden; man weiss, dass der Kirchhof von Darjeeling eine grosse Anzahl europäischer Grabschriften aufweist. Die an der Strasse liegenden Dörfer werden immer charakteristischer. Wo der Zug hält, stehen die Kinder dicht an ihm und schreien, indem sie den Takt dazu treten, unablässig und mit schwer nachahmlicher Schnelligkeit: Salam Sahib, Bakshish! Um 5 Uhr Nachmittags langt man in Darjeeling an; es ist der einzige Zug, der innerhalb 24 Stunden hinauffährt, wie auch ebenso nur ein entsprechender Zug täglich hinabfährt.

Hier sei auch des selbstgewissen Auftretens der Europäer gedacht und der Ehrerbietung, die ihnen überall von den Eingeborenen gezollt wird. Vor einem Eisenbahnschalter mögen sich die Massen noch so sehr stauen, sobald ein Europäer naht, weicht alles respektvoll zur Seite, und der Knäuel schliesst sich erst wieder, nachdem das höhere Wesen sein Geschäft beendigt hat.

Es ist schwer, Worte zu finden, um den Tumult zu beschreiben, der die Bahnstation einer volkreichen indischen Stadt kurz vor Abgang eines Zuges erfüllt. Die Eingeborenen benutzen die Eisenbahn in so ausgiebigem Maasse, dass die Wagen der III. Klasse, in der man sehr billig, ungefähr für ein Siebentel des Fahrpreises I. Klasse, reist, fast ausnahmslos überfüllt sind; nur Eingeborene der ersten Stände sieht man in der II., sehr wenige in der I. Klasse. Wenn die Massen unter Lärmen und Schreien auf den Zug losstürmen, von einem vollgepfropften Wagen zum anderen sich schiebend, ist die Luft von einem Brausen erfüllt, das, durch die Verdachung des Bahnsteigs zurückgeworfen, dem Getöse der Meeresbrandung vergleichbar ist. Erschallen nun gar dazwischen die schrillen Töne der Abfahrtssignale, die durch Hammerschläge auf herabhängende Metallstäbe erzeugt werden, so glaubt man in ein wahres Pandämonium gerathen zu sein.

Für die Stellung der Europäer den eingeborenen Beamten der Eisenbahn gegenüber gibt Richard Garbe in seinen „Indischen Reiseskizzen“ einen charakteristischen Beleg. „Ich stritt“, so schreibt er, „auf der Plattform in einer Eisenbahnstation über die Frage, ob von Kâghaz, ‚Papier‘, der reguläre hindustanische Plural Kaghazâng oder der persische Kaghazât üblich sei. In grosser Geschäftigkeit sortirte auf dem Bahnsteig ein einheimischer Sekretär (Bâbu) die Post und vertheilte eilig Hunderte von Briefen und Poststücken an so und so viele Unterbeamte. Plötzlich ruft mein Reisegefährter: ‚Bâbu! Wie heisst der Plural von Kâghaz?‘ Die Unterbeamten traten sofort bei Seite, das ganze Postgeschäft wurde unterbrochen und konnte erst wieder seinen Fortgang nehmen, nachdem der Bâbu uns ehrerbietig Auskunft gegeben und eine Reihe sonstiger müssiger Fragen beantwortet hatte, wo er seine Schulbildung genossen usw.“

Ein Vergleich zwischen dem Eisenbahnwesen Indiens im Jahre 1878 und seinem Stande am Ende des Jahres 1900 ist lehrreich. Im Jahre 1878 betrug die Länge aller indischen Bahnen 13 144 km, wovon 9 670 km garantirte und 3 474 km staatliche Eisenbahnen waren. Das gesammte für diese Bahnen verausgabte Kapital betrug 115 059 454 £, wovon 95 430 863 £ auf die ersten und 19 628 591 £ auf die zweiten entfielen. Die Zahl der beförderten Reisenden war 38 519 792, die der Waaren und Mineralien 8 171 617 t; an Vieh wurden mit der Eisenbahn versandt 594 294 Stück. Die Einnahmen erreichten die Höhe von 10 404 753 £, die Ausgaben von 5 206 938 £, so dass ein Ueberschuss von 5 197 815 £ verblieb, wovon nur 195 787 £ auf Rechnung der Staatsbahnen kamen.

Dagegen hatten am 31. Dezember 1900 die Eisenbahnen Indiens, ohne die drei auf portugiesischem und französischem Gebiete liegenden Strecken, im ganzen 118,4 km, eine Länge von 39 344 km, und zwar waren erbaut mit einer Spurweite von 5 Fuss 6 Zoll englisch (broad gauge oder standard gauge) 22 355 km, mit einer Spurweite von 1 m 16 037 km und mit verschiedenen anderen Spurweiten 952 km. Befördert wurden 177 614 000 Reisende und 43 095 000 t Güter. Die Einnahmen erreichten die Höhe von 20 975 434 £, die Ausgaben von 9 978 516 £, so dass ein Ueberschuss von 10 996 918 £ verblieb. Damit verzinste sich das Anlagekapital mit 4,16 %.

Mit dem fortschreitenden Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes hat sich naturgemäss die Wichtigkeit der alten Heerstrassen vermindert. Vom militärischen Standpunkte aus ist die schnelle Beförderung durch Eisenbahnen heute an die Stelle der alten Marschrouten in gleichem Maasse getreten wie in irgend einem europäischen Staat. Wie Portsmouth in England, so ist Bombay in Indien der nationale Hafen geworden für die Ein- und Ausschiffung von Truppen. Sind sie dort gelandet, so begeben sie sich nach einer Rastpause zu der Gesundheitsstation Derlali auf dem Hochland des Dekkan, von wo sie ihr Endziel, so weit entfernt es auch immer sein mag, in bequemen Abschnitten mit der Eisenbahn erreichen können.

Die grosse Heerstrasse, die dem ganzen Thal des Ganges folgt und von Kalkutta bis zur Nordwestgrenze Indiens führt, die zuerst im 16. Jahrhundert von dem Afghanenkaiser Sher Shah als eine Strasse für Armeen gedacht und unter Lord William Bentinck weiter ausgebaut worden ist, wird heute von Truppen nur noch in seltenen Fällen beschritten. Das Denkmal, das zum Gedächtniss der Eröffnung der militärischen Strasse von Bombay auf den Bhor Ghat für den Wagenverkehr eröffnet wurde, besuchen heute nur noch wenige Reisende. Eisenbahnen haben die breitesten Ströme überbrückt und sind durch die schlimmsten Sümpfe gezogen worden. Sie haben in luftigen Zickzacklinien die Wälle der Ghats erklommen und sind auf festgegründeten Dämmen über den beweglichen Boden des gangelischen Deltas geführt worden. Und doch haben die Eisenbahnen trotz der ersten und wichtigsten Stelle, die sie im militärischen wie im kommerziellen Verkehr einnehmen, die Landstrassen nicht verdrängt und überflüssig gemacht, man darf eher behaupten, dass der Werth und die Bedeutung der letzteren durch die Eisenbahnen erst recht gestiegen ist. Sie fördern die Regelmässigkeit des örtlichen Verkehrs, von dem der Fortschritt der Kultur in so hohem Maasse abhängig ist. Der Ersatz des nackten Läufers durch den Postwagen und des Lastochsen durch den Frachtwagen stehen neben den Eisenbahnen als beredte Zeugen der britischen Herrschaft da.

Der Anschluss der sibirischen Bahn nach Westen.

Die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ beschäftigt sich in ausführlicher Weise (Nr. 85 und Nr. 86) mit der Frage, wie die sibirische Bahn am geeignetsten mit der zu erbauenden Nordbahn zu verbinden wäre. Anlass zu den Auseinandersetzungen gibt der Zeitung der Umstand, dass diese Frage vor einiger Zeit die Kommission für neue Bahnlinien beim Finanzministerium beschäftigt hat und somit demnächst eine Entscheidung in dieser für den Verkehr zwischen Sibirien und dem Hafen von St. Petersburg nicht unwichtigen Frage getroffen werden muss.

Die „Handels- und Industriezeitung“ führt nun näher aus, wie sich der Verkehr seit Eröffnung des Betriebes auf der westsibirischen Bahn im Jahre 1895 und seit der Beendigung des Baues der mittelsibirischen Bahn im Jahre 1899 auf der sibirischen Eisenbahn entwickelt hat. In dem fünfjährigen Zeitraum von 1897—1901 hat sich der Güterverkehr mehr als verdoppelt. Der Verkehr weist nämlich folgende Zahlen auf. Es wurden befördert:

im Jahre		der Zuwachs betrug
1897 . . .	26 823 000 Pud	—
1898 . . .	37 438 000 „	39,5 %
1899 . . .	40 471 000 „	8,1 „
1900 . . .	40 603 000 „	0,3 „
1901 . . .	55 669 000 „	37,0 „

Dieses Ergebniss gibt jedoch nach Meinung unserer Quelle insofern kein vollständig zutreffendes Bild, als der Getreideverkehr wesentlich beeinflusst worden ist von den ausserordentlich ungünstigen Ernten, die in einem grossen Theile von Sibirien sogar eine vollständige Missernte ergaben. Infolge dieser Verhältnisse hat an Getreide in den vorbezeichneten Zeiträumen nur eine Steigerung von 18 000 000 auf 20 000 000 Pud stattgefunden. Es hat also gerade bei diesem wichtigen Transportartikel fast gar keine Steigerung stattgefunden. Berücksichtigt man das, so erscheint allerdings das Wachsthum der übrigen bewegten Mengen in einem noch günstigeren Lichte, denn sie wiesen eine Zunahme um das Dreifache auf.

Unter diesen letzteren Transportmengen nehmen dann Butter, Felle, Fleisch und Fett eine besonders wichtige Stelle ein. Namentlich ist Butter ein bedeutender Handelsartikel geworden, der bereits im Jahre 1901: 2 500 000 Pud (= 40 950 t) lieferte. Die Entwickelung, die bisher die Güterausfuhr aus dem eben erst erschlossenen Sibirien genommen hat, wobei offenbar die wirthschaftliche Entwickelung von Land und Leuten kaum über das Anfangsstadium hinausgekommen ist, gibt dem amtlichen Blatte Anlass zu der Annahme, dass die nächste Zeit schon einen gewaltigen Aufschwung bringen wird. In einer Berathung bei der Leitung der sibirischen Bahn ist man denn auch zu dem Ergebniss gekommen, dass schon im Betriebsjahre 1907, also nach Verlauf von nur fünf Jahren, die Güterbewegung einen Umfang von 130 000 000 Pud (= 2 129 400 t) haben werde. Diese Hebung des Verkehrs, die man jetzt schon mit einer gewissen Bestimmtheit glaubt voraussehen zu können und zu deren Bewältigung es nunmehr unerlässlich erscheint, energische Maassregeln zu ergreifen, um den sibirischen Gütern einen ungehinderten Abfluss zu verschaffen, ist übrigens schon im Jahre 1898 Gegenstand der Berathung gewesen.

Am 29. April 1898 hat nämlich unter dem Vorsitze des russischen Kaisers eine gemeinschaftliche Sitzung desKomitees für die sibirische Eisenbahn und des Oekonomiedepartements des Reichsrathes stattgefunden, bei der die Frage berathen wurde, ob und in welcher Richtung etwa eine Bahn Kurgan-Schadrinsk-Ostrowskaja geführt werden sollte. Bei dieser Gelegenheit ist in die Niederschrift das folgende aufgenommen worden: „Es unterliegt keinem Zweifel, dass mit Inbetriebnahme der Bahn von Perm nach Kotlass die Anhäufungen der Güter an der sibirischen Hauptbahn wesentlich abnehmen werden. Aber selbstverständlich darf man unter keinen Umständen der Hoffnung sich hingeben, dass die Perm-Kotlass-Eisenbahn allein schon wirksam genug sein wird, um eine regelmässige und regelrechte Güterbewegung auf der westsibirischen Eisenbahn sicher zu stellen. Nach Kotlass würden sich offenbar nur diejenigen sibirischen Güter hinziehen, die für den Hafen von Archangelsk bestimmt sind, so dass alle übrigen sibirischen Güter für andere Orte des europäischen Russlands wiederum ausschliesslich auf die Ssamara-Slatoust-Eisenbahn angewiesen sind. Diese Bahn hat aber infolge der gebirgigen Theilstrecke von Tscheljäbinsk bis Ufim und infolge ihrer ausserordentlich geringen Durchlassfähigkeit nur eine sehr geringe Leistungsfähigkeit, und eine Erhöhung dieser letzteren sei nur mit unverhältnissmässig grossen Kosten möglich. Unter solchen Umständen gewinnt das nordöstliche Eisenbahnnetz eine ganz besonders grosse Bedeutung, wobei in erster Reihe die Linie von Wjätka nach Kostroma in Betracht kommt, welche einen Theil der sibirischen Güter aufnehmen kann, die ihr von der Ural- und Perm-Kotlass-Eisenbahn zugeführt werden würden. Aber nicht minder kommen alle von Tscheljäbinsk aus nach Osten und Südwesten geplanten Eisenbahnbauten in Betracht, die eine Umgehung und Entlastung der Ssamara-Slatoustbahn zum Gegenstande haben. Als solche Eisenbahnen kämen namentlich in Betracht: erstens von einer Station der Strecke Jekaterinburg-Tscheljäbinsk (die Moskau-Kasan Eisenbahngesellschaft hat die Station Kyschtym hierzu in Aussicht genommen. D. Verf.) nach Kasan. Zur Ausführung der Vorarbeiten hat die Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft bereits die Allerhöchste Genehmigung erhalten; zweitens von Tscheljäbinsk über Orenburg nach Zarizyn, für deren Ausbau in erster Reihe die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft zu interessiren wäre (die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft hat bereits die Bahn von Zarizyn über Tichorjezkaja nach Noworossiisk am schwarzen Meere in ihrem Besitze. D. Verf.). Nach Meinung der Versammlung gebietet die gesammte Lage der Dinge von selbst, der Lösung der schwierigen Frage jede mögliche Unterstützung angedeihen zu lassen, da eine solche dazu beitragen könnte, dem klar und bestimmt auftretenden Bedürfnisse Abhilfe zu schaffen und den sibirischen Gütern den Zugang zum Innern Russlands zu erleichtern.“

So hat man bereits im Jahre 1898 die Dinge aufgefasst, trotz alledem aber ist bis heute so gut wie nichts gethan, um auf dem richtig erkannten Wege vorwärts zu schreiten. Erst jetzt, wo nach Ansicht der betheiligten, maassgebenden Instanzen die Gefahr der vollständigen Stockung des Verkehres vor der Thür steht, erinnert man sich jener Sitzung vom 29. April 1898, in der der Kaiser gewissermaassen den Weg, der zu beschreiten ist, vorgezeichnet hat. Nun fragt es sich, wo zunächst angegriffen werden soll, um dem dringendsten Bedürfnisse vor der Hand wenigstens Abhilfe zu schaffen. Hierbei kommen natürlich wesentlich die Handelsbeziehungen, die zwischen Sibirien und Russland bereits bestehen oder sich voraussichtlich demnächst entwickeln werden, in Betracht. In dieser Beziehung ist zweierlei von Bedeutung: erstens der Getreideverkehr von Sibirien und zweitens der Austausch der übrigen Rohmaterialien, die Sibirien liefert gegen Industrieerzeugnisse, die Sibirien von Moskau bezieht.

Was den ersteren Verkehr anlangt, so ist von jeher das Bestreben ausschlaggebend gewesen, das sibirische Getreide möglichst von den russischen Märkten fern zu halten, um angeblich nicht die Preise zu drücken. Zu dem Zwecke wurde die

Bahn von Perm nach Kotlass gebaut, damit das Getreide seinen Weg über Archangelsk direkt an den europäischen Markt nehmen soll; dem gleichen Wunsche entspringt auch der Plan, für das sibirische Getreide von Tscheljäbinsk über Orenburg-Zarizyn-Tichorjezkaja nach Noworossiisk einen zweiten Weg zu schaffen, auf dem das Getreide das schwarze Meer erreicht — gleichfalls ohne die russischen Binnenmärkte zu berühren. Thatsächlich wäre es ja möglich, das sibirische Getreide auf diese Weise mit Umgehung der russischen Märkte an die entsprechenden Ausfuhrhäfen zu bringen, aber es fragt sich, ob der Zweck erreicht werden wird, ob wirklich der Einfluss des billigeren sibirischen Getreides auf die Preisgestaltung ganz ausgeschlossen werden kann. Bisher sind die Mengen, die in Sibirien frei wurden, so gering gewesen, dass schon aus diesem Grunde z. Zt. ein irgend wie begründetes Urtheil kaum gefällt werden kann. Sollte in den nächsten Jahren an Stelle der steten Missernten einmal eine Reihe guter Ernten treten, dann wird es sich erst zeigen, wie eine grosse Menge Getreide, das untergebracht sein will, auf die Preisbildung der im europäischen Russland vorhandenen Ueberschüsse an Getreide wirken wird, und ob es thatsächlich möglich sein wird, gewissermaassen auf mechanischem Wege, durch Leitung des Abflusses des sibirischen Getreides um die russischen Märkte herum, die gefürchtete Einwirkung auszuschalten.

Was dagegen den Austausch der übrigen Güter zwischen Russland und Sibirien anlangt, so herrscht darüber ziemliches Einverständniss, dass es von grosser Wichtigkeit ist, mit Moskau eine genügende Verbindung herzustellen. In dieser Beziehung scheint ausserdem das Projekt der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft, die eine direkte Verbindung zwischen Kyschtym und Moskau plant, das weitaus rationellste zu sein; aber es hat einen politischen Fehler: es würde Moskau ein erdrückendes Uebergewicht über Petersburg geben, und das soll, wie wir schon wiederholt Gelegenheit gehabt haben darzulegen, augenblicklich wenigstens vermieden werden. Daher wird zunächst die sogen. Nordbahn für Rechnung des Staates gebaut, und die brennende Frage ist augenblicklich, wie die Nordbahn mit Umgehung der schon jetzt überlasteten Strecken mit der sibirischen Bahn verbunden werden kann. Bei Lösung dieser Aufgabe ist gewissermaassen eine Vorbedingung, dass Jekaterinburg als für den Güterverkehr wichtigster Punkt berührt oder durch eine Zweigbahn mit dieser Stadt verbunden wird. Es sind nun von der Kommission nach eingehender Berathung folgende drei Linien als die empfehlenswerthesten bezeichnet worden: 1. Tschepzy (Station der Perm-Wjätkabahn) -Krassnoufimsk-Kyschtym (Station der Jekaterinenbahn) mit einer Zweigbahn Krassnoufimsk-Jekaterinburg, 2. Tschepzy - Krassnoufimsk - Jekaterinburg-Schadrinsk-Kurgan (Station der westsibirischen Bahn) und 3. Perm - Kungur - Krassnoufimsk - Jekaterinburg - Schadrinsk-Kurgan.

Um die Längenverhältnisse der einzelnen Verbindungslinien mit einander vergleichen zu können, muss man die Strecke von Kurgan bis Wjätka nach jeder der angegebenen verschiedenen Linien bestimmen. Diese Strecke beträgt über Tscheljäbinsk - Kyschtym - Krassnoufimsk - Tschepzy mit Einschluss der Zweigbahn Krassnoufimsk-Jekaterinburg im ganzen 1 146 Werst (= 1 223 km), wovon neu zu erbauen wären 789 Werst (= 842 km). Die Linienführung Tschepzy - Krassnoufimsk - Jekaterinburg-Schadrinsk-Kurgan ergibt eine Länge von 1 108 Werst (= 1 183 Kilometer) zwischen Kurgan und Wjätka, wovon 853 Werst (= 910 km) neu zu erbauen wären. Nach der geplanten Linienführung Perm-Kungur-Jekaterinburg-Schadrinsk-Kurgan ergibt sich eine Entfernung von 1 154 Werst (= 1 231 km), davon 696 Werst (= 742 km) Neubau. Die vierte Linie Perm - Kungur-Krassnoufimsk - Jekaterinburg - Schadrinsk - Kurgan ergibt eine Entfernung von 1 249 Werst (= 1 333 km), wovon 791 Werst (= 844 km) neu zu erbauen wären.

Für die beiden von Perm ausgehenden Verbindungslinien spricht zwar der Umstand, dass sie den Bau einer zweiten Eisenbahnbrücke über die Kama überflüssig machen, dafür aber liegen ihre Theilstrecken Perm-Jekaterinburg oder Perm-Krassnoufimsk-Jekaterinburg in gebirgiger Gegend, so dass ihr Bau trotz des Wegfalls der Brücke theurer werden würde, als die von Tschepzy (westlich von Perm) ausgehenden Linien. Ausserdem würde die zweite Brücke den ausserordentlich grossen Vortheil mit sich bringen, dass die Durchlassfähigkeit erhöht werden würde. Für die drei Verbindungslinien, welche bei Kurgan endigen (davon gehen zwei von Perm und eine von Tschepzy aus), spricht der Umstand, dass sie erstens die Strecke Kurgan-Tscheljäbinsk der westsibirischen Bahn entlasten und zweitens den ziemlich dicht bevölkerten Schadrinsker Kreis durchschneiden würden.

Aus alledem ergibt sich, dass die Richtung Tschepzy-Krassnoufimsk-Jekaterinburg-Schadrinsk-Kurgan am meisten den angestrebten Zwecken entspricht.

Sollte es sich bei der weiteren Bearbeitung des Projektes erweisen, dass die Theilstrecke Krassnoufimsk - Jekaterinburg, weil zu gebirgig, einen Ausbau der Bahn als Hauptbahn, wie es ihre Bedeutung thatsächlich erfordert, nicht gestattet, so wäre nach Meinung der Kommission eine Linienführung Tschepzy-Krassnoufimsk-Kyschtym mit einer Zweigbahn Krassnoufimsk-Jekaterinburg zu wählen, wobei dann beim Bau der vorbezeichneten Zweigbahn darauf Rücksicht zu nehmen wäre, dass die Zweigbahn leistungsfähig genug ist, um den von Tjumen (Station der Jekaterinburg-Tjumen-Eisenbahn und wichtiger Hafenplatz am Turafluss) kommenden Theil des sibirischen Güterzuflusses aufnehmen zu können.

Einen endgültigen Beschluss hat die Kommission bisher noch nicht gefasst, vielmehr haben die Berathungen zur Zeit wesentlich nur den Zweck gehabt, für die Vorarbeiten, die im Laufe des Sommers ausgeführt werden sollen, die Hinweise zu liefern, in welcher Richtung eine Lösung der nicht ganz einfachen Frage anzustreben wäre.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 25./26. d. Mts. findet in Schreiberhau die 77. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Berathungsgegenstände:

1. Aenderung der Zusatzbestimmung II 2 zu § 53 der Verkehrsordnung (zulässiges Mehrgewicht bei Wagenladungen); 2. Erhebung von Nachnahmeprovision bei Zollfrankaturen; 3. Ergänzung des § 37 der allgemeinen Tarifvorschriften (Frachtberechnung für Gegenstände, die mehrere Wagen erfordern); 4. Frachtberechnung für rohe, d. h. unlackirte und ungepolsterte Equipagen; 5. Tarifirung von Hüten; 6. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der Kesselwagengüter und zwar: Kastanienholzextrakt, Palmkernöl und Zinksulfatlösung; 7. Aufnahme von gemahlenem Quebrachoholz und von neuen leeren Holzkisten, Holzkistenbrettern und Räucherspähnen in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 8. Aufnahme verschiedener leicht verderblicher Käsesorten in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 9. Frachtberechnung für Druckausschuss- und Kuvertpapier; 10. Aufnahme von Harzleim in den Spezialtarif I; 11. Frachtberechnung für Abfälle von Häuten und Leder; 12. Aufnahme von gekörnter (granulirter) Emaillemasse in den Spezialtarif II; 13. Frachtberechnung für Brennspähne zur Glasfabrikation; 14. Tarifirung von Rohanthracen und Anthracenrückständen; 15. Frachtberechnung für versetzte Abfalllauge der Sulfitcellulosefabrikation; 16. Versetzung von gebrauchten Dampfpflügen und Dampfdreschmaschinen in den Spezialtarif III; 17. Frachtberechnung für Peptonfuttermittel; 18. Aufnahme von phosphorsaurem Kalk in den Spezialtarif III; 19. Frachtberechnung für Weidefohlen; 20. Aenderung der Tarifvorschriften für Zuchtthiere; 21. Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblutmutterpferde; 22. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung (telegraphische Vorausbestellung von Bettkarten — Schlafwagenplätzen —); 23. Gebührenberechnung für die auf Verlangen gestellten besonderen Personenwagen; 24. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung (Maassnahmen gegen die missbräuchliche Benutzung von Rückfahrkarten).

— **Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für Privatanschlussbahnen.** Die Erfahrungen, welche mit der in der Rheinprovinz und in Westfalen seit längerer Zeit geltenden Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für die dem Kleinbahngesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden Privatanschlussbahnen gemacht worden sind, haben den preussischen Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern Veranlassung gegeben, diese Bestimmungen auch für die Privatanschlussbahnen in den übrigen Provinzen allgemein anwendbar zu machen (vgl. unsere frühere Mittheilung hierüber in Nr. 98 S. 1489 Jahrg. 1900 d. Ztg.). Das „E.-V.-Bl." veröffentlicht in seiner am 27. Mai d. J. ausgegebenen Nr. 23 den Wortlaut der betreffenden Vorschriften, wie sie nunmehr von den zuständigen Stellen — den Regierungspräsidenten, bei der Betriebsvorschrift in Verbindung mit der zuständigen königlichen Eisenbahndirektion — für die in den betreffenden Bezirken bestehenden Privatanschlussbahnen in Kraft zu setzen sind. Die Polizeiverordnung enthält die zur

Nachachtung durch Dritte bestimmten Ordnungsvorschriften und stellt das Betreten solcher Bahnen, soweit sie nicht als Weg dienen, sowie ihrer Böschungen, Gräben, Brücken unter eine Geldstrafe bis zu 60 ℳ, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Betriebsvorschrift regelt die Einrichtungen und den inneren Dienst auf den Anschlussbahnen. Ihre wichtigeren Bestimmungen besagen, dass eine Erweiterung und Aenderung einer solchen Bahn nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden erfolgen darf sowie dass ihre Spurweite entweder 1,435 oder 1 oder 0,75 oder 0,60 m betragen soll, dass aber Ausnahmen hiervon mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig sind. Die grösste zulässige Längsneigung beträgt 1 : 25, der Halbmesser darf bei Krümmungen einer Vollspurbahn nicht geringer als 100 m, bei 1 m Spurweite nicht kleiner als 50 m, bei 0,75 m Spurweite nicht kleiner als 40 m und bei 0,60 m Spurweite nicht kleiner als 25 m sein. Für jede Lokomotive ist nach Maassgabe ihrer Bauart eine Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben, welche aus Sicherheitsrücksichten nicht überschritten werden darf. Diese Geschwindigkeit muss an der Lokomotive angezeichnet sein. Die Bahnstrecke muss mindestens jeden dritten Tag auf ihren ordnungsmässigen Zustand untersucht werden. Bei kurzen Privatanschlüssen mit höchstens täglich zweimaliger Zustellung können längere Untersuchungsfristen durch die Aufsichtsbehörden gestattet werden. Auf vollspurigen Bahnen sollen nicht mehr als 120 Wagenachsen, auf Schmalspurbahnen von 1 m Spurweite höchstens 80, von 0,75 und 0,60 m Spurweite höchstens 60 Wagenachsen in einem Zuge laufen. Auf jeder Anschlussbahn muss einem dazu befähigten Angestellten die verantwortliche Leitung des Betriebes übertragen werden (Betriebsleiter). Diesem sowie den übrigen im Betriebsdienste der Anschlussbahn Angestellten (Aufseher, Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Bremser, Rangirer, Weichensteller, Bahnwärter) sind von dem Inhaber der Bahn schriftliche oder gedruckte Dienstanweisungen über ihre Verrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniss zu ertheilen. Alle beim Betriebe auf der Anschlussbahn vorkommenden Unfälle sind vom Inhaber oder dessen Vertreter sofort der Anschlussstation anzuzeigen. Der Staatsanwaltschaft und der Ortspolizeibehörde ist von denjenigen im Anschlussbahnbetriebe sich ereignenden Unfällen Anzeige zu machen, bei welchen entweder ein Mensch getödtet oder lebensgefährlich verletzt wurde oder der Verdacht vorliegt, dass sie, sei es von Eisenbahnbediensteten, sei es von anderen Personen, vorsätzlich herbeigeführt sind.

— **Einführung von Oelspülung bei den Stehorten** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten soll sich bei diesen Anstalten die Oelspülung auch nach weiterer Prüfung als zweckmässiger und wirthschaftlicher erwiesen haben, als die Wasserspülung.

Es soll daher bei Neubauten solcher Anstalten, wenn irgend thunlich, nur noch Oelspülung angewendet werden. Die bestehenden alten Anlagen sind nach Maassgabe der verfügbaren Mittel umzuwandeln. Zugleich ist die königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg beauftragt, die Versuche mit dem zur Füllung der Syphons und zum Bestreichen der Ablaufwände an Stelle des theuren Urinöls verwendeten Gemisch von Schmieröl und Karbolsäure im Verhältniss von 50 : 1 fortzusetzen und nach Jahresfrist zu berichten, ob diese Mischung sich fernerhin, insbesondere auch in der kalten Jahreszeit bei freiliegenden Anstalten dieser Art, gut bewährt hat.

— **Waarenverkauf durch Automaten auf Bahnhöfen während der für den gewerblichen Verkehr nicht freigegebenen Stunden.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen zwei die Zulässigkeit des Waarenverkaufs durch Automaten während dieser Stunden aussprechende gerichtliche Erkenntnisse zur Kenntnissnahme mitgetheilt. Das eine, vom Strafsenat des Oberlandesgerichts zu Köln gesprochene Urtheil ist unseren Lesern aus der Mittheilung in Nr. 33 S. 546 d. Ztg. unter „Rechtsprechung" bereits bekannt. Das andere, von der Strafkammer des Landgerichts Saarbrücken gefällte vom 18. April d. J. lassen wir hier seinem wesentlichen Inhalt nach folgen:

„Im Gegensatz zu dem schöffengerichtlichen Urtheile ist festzustellen, dass der Waarenverkauf durch den Automaten, wie er hier stattgefunden hat, zu dem Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmung gehört und deshalb nach § 6 der Gewerbeordnung deren Bestimmungen entzogen ist. Wie aus dem vorgelegten Vertrage zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Automatengesellschaft hervorgeht, bezweckt die Eisenbahnverwaltung mit der Erlaubniss zur Aufstellung von Automaten die Einrichtung einer Gelegenheit für die Reisenden zur leichteren Beschaffung von Genussmitteln und Reisebedürfnissen. Das Vorbringen des Angeklagten, dass die Eisenbahnverwaltung durch diesen Vertrag das Interesse des reisenden Publikums wahrzunehmen beabsichtige und dass sie in den Automaten eine Einrichtung erblicke, die namentlich den minder bemittelten Reisenden in hohem Maasse zu statten komme, ist zweifellos zutreffend.

Es entspricht auch der mit der Entwickelung des Reiseverkehrs fortgeschrittenen allgemeinen Anschauung über die Pflichten einer Eisenbahnunternehmung hinsichtlich des Personenverkehres, dass sich diese nicht darauf beschränkt, eine sichere und schnelle Beförderung von Ort zu Ort zu gewähren, sondern dass sie auch Fürsorge dafür trifft, dass das Publikum möglichst behaglich reisen kann, dass ihm Nahrungs- und Genussmittel und andere Gegenstände des Bedarfs leicht zugänglich gemacht, dass die mit einer Reise verbundenen Unbequemlichkeiten auf ein Mindestmaass zurückgeführt werden. Eine Grenze zur Unterscheidung der Veranstaltungen, die in dieser Hinsicht als nothwendige Verkehrserleichterungen von den Eisenbahnunternehmungen verlangt werden können, von denjenigen Einrichtungen, die, ohne gerade nothwendig zu sein, von dem reisenden Publikum als Annehmlichkeit empfunden werden, lässt sich schwer ziehen. Jedenfalls wäre eine solche Unterscheidung nicht geeignet, die Merkmale dafür abzugeben, ob eine Veranstaltung im Interesse der Reisenden als zum Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung gehörig anzusehen ist oder nicht. Maassgebend für die begriffliche Einbeziehung einer Veranstaltung zu diesem Gewerbebetriebe ist, dass die Eisenbahnverwaltung die Veranstaltung in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnunternehmerin getroffen hat und dass die Veranstaltung ihrem Zwecke nach dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung, sei es auch nur mittelbar, dienen soll, und dass sie begrifflich in den Rahmen eines solchen Gewerbebetriebes hineinpasst. Diese Voraussetzungen liegen hier, wie dargethan ist, vor.

Der Umstand, dass die Bahnverwaltung den Betrieb der Einrichtung durch einen Unternehmer ausführen lässt, und dass dieser entsprechend der in dem eingangs bezeichneten Vertrage übernommenen Verpflichtung für die Bedienung des Automaten einen Vertreter, hier den Angeklagten, bestellt hat, ändert nichts daran, dass der Verkauf durch den Automaten zum Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung gehört, der eben insoweit vermöge jener zwiefachen Stellvertretung von dem Angeklagten ausgeübt wird. Die Frage, in welcher Gestalt der Angeklagte die Vergütung für diese Thätigkeit bezieht, bleibt hier vollkommen ausser Betracht. Unerheblich ist auch der Umstand, dass auch Nichtreisende, die den Bahnhof betreten, dem Automaten Waaren entnehmen können, wie ja auch andere, lediglich im Interesse der Reisenden und zur Erfüllung von Obliegenheiten des Eisenbahnunternehmens getroffene Einrichtungen — z. B. die Aufbewahrungsstellen für Handgepäck, Aufgabestellen für Depeschen, Aborte — auch Nichtreisenden zugänglich sind.

Des weiteren kommt nicht in Betracht, dass der Automat zwar innerhalb des Bahnhofsgebäudes, aber ausserhalb der Bahnhofsperre aufgestellt ist, weil sich der Betrieb des Eisenbahnunternehmens auf dem Bahnhofe innerhalb und ausserhalb der Bahnsteigschranken vollzieht und weil diese im übrigen nicht den Zweck haben, das nichtreisende Publikum von dem abgesperrten Raum auszuschliessen, sondern nur die Bestimmung, ihm den Zutritt zu diesem Raum zu erschweren. Da somit der Waarenverkauf durch den Automaten in diesem Falle durch § 6 der Gewerbeordnung deren Bestimmungen entzogen ist, so bestand für den Angeklagten nicht die Verpflichtung, den Automaten zu den Stunden zu schliessen, für welche die Gewerbeordnung den Gewerbebetrieb in offenen Verkaufsräumen untersagt."

— **Eine Aktiengesellschaft für die Weiterführung der Bahn von Barmstedt nach Oldesloe** ist, wie der „Hamb. Korrespondent" meldet, Mitte Mai in Altona begründet worden. In der Versammlung waren die Landräthe v. Bonin-Wandsbek und v. Ilsemann-Segeberg, die Bürgermeister Anz-Elmshorn, Mewes-Oldesloe, Rhode-Barmstedt und etwa 50 Gemeindevorsteher und Grossgrundbesitzer aus den Kreisen Pinneberg, Stormarn und Segeberg anwesend. Herr Bürgermeister Anz-Elmshorn leitete die Verhandlungen, die mit der Bekanntgabe, dass 1 000 Aktien gleich einer Million Mark gezeichnet seien, eröffnet wurden. Das noch fehlende Kapital müsse durch eine Anleihe aufgebracht werden. Die Bahn ist als Vollbahn gedacht und soll eine direkte Verbindung von Berlin bis Brunsbüttel herstellen. Der zur Verlesung gebrachte Gesellschaftsvertrag, der den Forderungen der Eisenbahnbehörde entspricht, wurde genehmigt und darauf die Aktiengesellschaft begründet.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft München.** Wie der Geschäftsbericht für 1901 mittheilt, hielten sich die Einnahmen in den ersten Monaten zwar auf derselben Höhe wie im Frühjahre, ja es trat sogar bis Ende Mai bei einzelnen Linien eine Steigerung ein, doch wandelte sich dieses Mehrerträgniss bis zum Jahresschluss in einen starken Ausfall um. Von dem Rückgang waren hauptsächlich die deutschen Linien getroffen, deren Einnahmen von 2 168 470 ℳ i. J. 1900 auf 2 016 046 ℳ i. J. 1901 sanken; die

Personenbeförderung fiel von 3 237 813 auf 3 128 275, an Gütern wurden 599 942 t gegen 628 603 t befördert. Die Gesammtbeförderung auf den 17 Linien der Gesellschaft stieg jedoch von 1 481 749 Personen auf 1 513 754 und von 562 690 t Gütern auf 575 917 t; die gesammten Einnahmen betrugen 3 210 197 ℳ gegen 3 186 531 ℳ. Bei den Strecken Murnau-Garmisch-Partenkirchen und Oberdorf-Füssen war zwar gegenüber dem Jahre 1900, in dem die Oberammergauer Passionsspiele stattfanden, mit einem Rückgang gerechnet worden, doch wird der Ausfall, der sich ergeben hat, in der Hauptsache auf die Verminderung des Güterverkehres zurückgeführt. Auf der Isarthalbahn brachte die Ausdehnung des Vororttarifes bis Ebenhausen eine solche Steigerung des Personenverkehres, dass dadurch das Mindererträgniss im übrigen Verkehr zum grossen Theil ausgeglichen wurde. Die Betriebsausgaben der deutschen Linien stellten sich auf 1 284 050 ℳ (im Vorjahre 1 276 881 ℳ), was einen Ueberschuss von 731 996 ℳ (891 589) ℳ ergab. Der Betriebskoeffizient ist von 58,4 % auf 63,6 % gestiegen. Die Verwaltung ist jedoch der Ansicht, dass mit dem Jahre 1901 der äusserste denkbare Tiefstand des Ueberschusses erreicht wurde. Bereits die ersten Monate des laufenden Jahres ergaben Mehrerträgnisse gegen die gleiche Zeit des Vorjahres, in der noch keineswegs der Rückgang zu verspüren war. Dadurch eröffnen sich für die zweite Jahreshälfte um so bessere Aussichten. Ausserdem berechtigt der Stand der Betriebskosten im laufenden Jahre zu der Hoffnung auf eine Besserung des Ueberschusses. Die ungarischen Lokalbahnen lassen trotz der allgemein ungünstigen Lage nach den vorläufigen Ausweisen eine neuerliche Steigerung des Erträgnisses erwarten. An der Centralbank für Eisenbahnwerthe in Berlin, die mit 6 000 000 ℳ Aktien und 25 000 000 ℳ Anleiheschuld arbeitet, ist die Gesellschaft noch mit 9 500 000 ℳ Schuldverschreibungen betheiligt; die Bank zahlte für 1900/01 eine Dividende von 5 % aus, für 1901/02 sei eine mindestens gleich hohe Dividende zu erwarten. Die Abschreibungen und Zuweisungen zu den Erneuerungs- und Tilgungsbeständen betragen bei der Lokalbahngesellschaft 203 526 (197 266) ℳ, die Anleihezinsen erforderten 1 202 575 (1 209 625) ℳ; der Reingewinn beziffert sich auf 117 326 (474 478) ℳ und wird, wie bereits mitgetheilt, ganz auf neue Rechnung vorgetragen. (Im Vorjahre wurden 4 % Dividende auf 10 000 000 ℳ Aktienkapital vertheilt.)

— Jahresbericht der Rottweiler Handelskammer und die Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Der Bericht beschäftigt sich auch in diesem Jahre ausführlich mit dieser Frage und führt hierzu aus: „Die Ueberzeugung, dass die jetzige Zersplitterung grosse Nachtheile hat nicht nur für den Staatsbeutel, sondern auch für alle am Verkehr betheiligten Kreise, ist heute eine fast allgemeine. Wir glauben, dass Württemberg sich nach einem Wege umsehen sollte, der uns zu einer deutschen Eisenbahneinheit oder wenigstens zu etwas ähnlichem führt. Von den verschiedenen zur Prüfung vorgeschlagenen Wegen, nämlich: 1. Ausgestaltung des Aufsichtsraths des Reichs über die einzelnen Eisenbahnverwaltungen, 2. Uebertragung der sämmtlichen Eisenbahnen auf das Reich, 3. engerer Zusammenschluss der süddeutschen Verwaltungen, 4. Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft kommt nach Ansicht der Kammer nur der letzte in Betracht.“

— Deutscher Eisenbahnbeamtenverein. Die diesjährige Generalversammlung dieses Vereins fand in den Tagen vom 11. bis 13. Mai d. J. in Coburg statt. Nach Erledigung der regelmässigen Geschäfts- und Kassenangelegenheiten kam auch die Angelegenheit der Errichtung eines Genesungsheimes zur Erörterung. Nach längeren Verhandlungen gelangte ein Antrag zum Beschlusse, dass der bereits gesammelte Genesungsheimfonds von 1 800 ℳ dem Vereinsvermögen zugeführt wird, dass dem letzteren aber alljährlich 400 ℳ zu Badezwecken für unterstützungsbedürftige Mitglieder entnommen werden sollen.

— Verband mittlerer Staatseisenbahnbeamten. In Köln tagte in der Zeit vom 25. bis 27. Mai d. J. die zehnte Mitgliederversammlung dieses Verbandes. Wie wir dem „Flügelrad“ entnehmen, feierte am erstgedachten Tage die Ortsgruppe Köln des genannten Verbandes ihr neuntes Stiftungsfest, zu welchem auch die Abgeordneten der übrigen Ortsgruppen sich eingefunden hatten. Als Vertreter der königlichen Eisenbahndirektion Köln nahmen an der Feier Regierungsrath Schuch, Bau- und Betriebsinspektor Mende und Regierungsassessor Hermann theil, von denen der erstere die Begrüssung des Vorstandes mit einer Ansprache erwiderte, in denen er der Wirksamkeit des Verbandes volle Anerkennung zollte und namentlich der Verbandsthätigkeit auf dem Gebiete der Hinterbliebenenfürsorge und des Unterstützungswesens in ehrender Weise gedachte. Auf dem Verbandstage waren 117 Ortsgruppen mit einer Gesammtzahl von 8 317 Mitgliedern durch 87 Abgeordnete vertreten.

Oesterreich.

— Das neue Elektrizitätswerk der Buschtěhrader Eisenbahn in Kladno. Die Buschtěhrader Eisenbahn hat, wie die Zeitschrift „Bahn frei“ meldet, kürzlich in der Station Kladno ein Elektrizitätswerk zu dem Zwecke errichtet, um den nothwendigen Bedarf an Betriebswasser für diese Hauptstation des Kladnoer Kohlenrevieres zu decken. Gleichzeitig mit dieser Wasserförderungsanlage wurden die Betriebsverhältnisse der Station durch Einführen der elektrischen Beleuchtung des ausgedehnten Stationsplatzes, welcher zu Verschub- und Abwagezwecken insbesondere zur Nachtzeit stark in Anspruch genommen ist, erheblich verbessert. Was die Wasserstation selbst betrifft, so wird das Wasser aus der etwa 2,5 km entfernten, im Wald „Zabity“ befindlichen Teichanlage mittelst elektrischer Kraftübertragung von der Station aus gefördert, wobei in der Stunde 20 cbm Wasser auf eine Höhe von 48 m gehoben werden. Den für den Kraftbetrieb und für die Beleuchtung nöthigen elektrischen Strom erzeugen abwechselnd zwei Dynamomaschinen von 16 bezw. 24 Kilowatt Leistung, welche von zwei liegenden, schnelllaufenden Dampfmaschinen mittelst Riemens angetrieben werden. Eine Akkumulatorenbatterie sichert den Kraft- und Lichtbetrieb bei Eintritt von etwaigen Störungen der Hauptanlagen.

— Antrag auf Einführung einer IV. Wagenklasse bei den österreichischen Staatsbahnen. Anlässlich der Berathungen über die geplante Fahrkartensteuer im Steuerausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde von einigen Abgeordneten der Antrag gestellt, eine IV. Wagenklasse mit Sitzplätzen einzuführen und diese von der Fahrkartensteuer frei zu lassen. Der Antrag wurde nach längerer Erörterung abgelehnt, nachdem sich die Regierung gegen eine Vermehrung der Wagenklassen und gegen eine weitere Herabdrückung des Personenfahrpreises entschieden ausgesprochen hatte. Die Einführung der IV. Wagenklasse bei den Staatsbahnen würde eine Vermehrung des Fahrparkes um etwa 400 neue Wagen sowie die Umgestaltung von weiteren 800 Wagen erforderlich machen. Hierfür würden Kosten von mindestens 4 800 000 Kr. entstehen; dazu kämen die Kosten für bauliche Umgestaltungen in den Bahnhöfen wegen Verlängerung der Zuggarnituren und erhöhte Betriebskosten, die bei einer jährlichen Mehrleistung von 50 000 000 Wagenachskm auf 2 000 000 Kr. zu schätzen sind. Die grössten Bedenken aber erregte bei der Regierung der zu erwartende Einnahmeausfall. Bei den preussischen Staatsbahnen stellt sich das Verhältniss der Personenkilometer in der III. zu der in der IV. Klasse wie 47 : 53. Unter Zugrundelegung dieses Verhältnisses würden sich mit Berücksichtigung des Abfalles aus der II. und III. Klasse folgende Jahresziffern in Millionen Personenkilometern für die österreichischen Staatsbahnen ergeben:

	ohne IV. Klasse	mit IV. Klasse
I. Klasse	7,3	7,3
II. „	111,5	100,0
III. „	1 845,0	878,5
IV. „	—	978,0

Wird nun der Fahrpreis in der IV. Klasse mit 1,5 Heller (3/5 des normalen Fahrpreises der III. Klasse) angenommen, so ergibt sich folgende Verminderung der Einnahmen in Kronen:

	ohne IV. Klasse	mit IV. Klasse
I Klasse	516 954	516 954
II. „	4 734 932	4 222 000
III. „	42 685 953	40 293 350
IV. „	—	14 670 000
	47 937 839	39 702 304

Die Mindereinnahme beträgt sonach 8 235 535 Kr.

— Die bosnischen Bahnen. Gelegentlich der Berathung des bosnischen Budgets in der Abordnung des österreichischen Reichsraths hob der Reichsfinanzminister gegenüber den von einzelnen Delegirten geäusserten Bedenken hervor, dass bei der Beurtheilung der bosnischen Bahnfragen nicht ausser Acht gelassen werden dürfe, dass alle Bahnen, welche nach Bosnien oder dem Orient führen, jedenfalls ungarisches Gebiet berühren müssen, ebenso wie ja auch Ungarn, wenn es mit dem Westen Europas in Verbindung tritt, keinen anderen Weg habe als den über das österreichische Staatsgebiet. Man müsse daher an die Erstellung der einzelnen Linien, insbesondere auch an die Linie Banjaluka-Jajce, vom rein österreichischen Standpunkte keine allzu grossen Hoffnungen knüpfen, weil die Unterschiede in der Entfernung, wenn man die gesammte Länge der Linie in Betracht ziehe, verhältnissmässig doch nur sehr geringe sind. Der Minister fügte bei, dass seines Erachtens die Bahn Banjaluka-Jajce nicht so sehr dem österreichischen Verkehre nutzen werde, als man annimmt, denn ob das fremde Gebiet z. B. von Marchegg bis Belgrad geht oder nur von der steierischen Grenze bis zur bosnischen, das ist vom

Staatsbahnbetriebsstandpunkte, wenn überhaupt fremdes Gebiet in Betracht gezogen werden muss, ziemlich gleichgültig. Der Minister besprach sodann die finanzielle Unmöglichkeit, die Bahn Bugojno-Arzano vollspurig auszubauen, und bemerkte, er wäre froh, wenn Bosnien so viele Bahnen dem Bahnverkehre liefern könnte, als die Schmalspurbahnen zu bewältigen imstande sind.

— **Geschäftsbericht der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In dem Geschäftsberichte dieser Bahn, welcher in der am 31. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung zur Verlesung gelangte, sind u. a. die Mittheilungen über die Wirkung der auf Veranlassung der Regierung durchgeführten Tarifherabsetzungen sowie über die Höhe der Steuerleistung von Interesse. Der Bericht führt darüber folgendes aus: „Nachdem sich schon im Jahre 1887 und ebenso in allen folgenden Jahren mit Ausnahme von 1899 Reingewinne ergeben haben, welche die durch die Konzession und durch das dieser zu Grunde liegende Uebereinkommen so bedeutsam gewordene Grenze von 200 Kr. für jede ganze Aktie überstiegen, hat die Regierung von dem ihr zufolge jenes Umstandes zustehenden Rechte, Tarifherabsetzungen anzuordnen, wiederholt und in sehr weitem Umfange Gebrauch gemacht und uns insbesondere auch dazu verhalten, den im Jahre 1890 auf den Staatsbahnen eingeführten sogenannten Kreuzerzonentarif für den Personenverkehr mit 1. April 1891 zu übernehmen, dessen Wirkung sich darin ausspricht, dass die durchschnittlichen Transporteinnahmen für Personen und Gepäck für 1 000 Personenkm im Jahre 1901 26,85 Kr. gegen 41,47 Kr. im Jahre 1887 auf Grund des konzessionsmässigen Tarifes betragen. Es lässt sich nachweisen, dass die jetzigen Einnahmen für Personen und Gepäck nicht hinreichen, um die auf diesen Verkehrszweig entfallenden reinen Betriebsausgaben zu decken, so dass dieser, für den 39 % der Zugleistungen aufgewendet werden, und der bei anderen Hauptbahnen eine reiche Ertragsquelle bietet, bei der Nordbahn einen Theil des im Güterverkehre sich ergebenden Gewinnes aufzehrt. Obwohl wir in einem Berichte, den wir vor Einführung des Kreuzerzonentarifes erstatteten, nachwiesen, dass sie die bezeichneten Folgen haben müsse, konnten wir uns ihr im Grunde der bekannten zwingenden Bestimmungen unserer Konzession nicht entziehen, und eben deshalb war es uns bisher nicht möglich, eine Besserung dieses Verhältnisses mit Aussicht auf Erfolg anzustreben, obgleich die Staatseisenbahnverwaltung jenen Tarif längst wieder aufgehoben und durch einen höheren ersetzt hat. Aber auch die allmählichen Ermässigungen unseres Gütertarifes waren wenn auch nicht von ebenso einschneidender, so doch von grosser Bedeutung, da die durchschnittlichen Transporteinnahmen im Frachtenverkehre im Jahre 1901 für 1 000 Nettotkm 34,28 Kr. gegen 39,04 Kr. im Jahre 1887 auf Grund des konzessionsmässigen Tarifs betrugen. Wenn die in dem ebengenannten Jahre erzielten Durchschnittserträgnisse auf die im Jahre 1901 in beiden Verkehrszweigen bewirkte Transportleistung angewendet werden, so ergibt sich eine Summe von rund 20 000 000 Kr. als die im letzten Jahre zum Ausdruck gekommene Wirkung aller in dem zwischenliegenden Zeitabschnitt uns aufgetragenen Tarifherabsetzungen. Da nun der Personenverkehr seit der Uebernahme des Kreuzerzonentarifes nicht nur keinen Nutzen abwarf, sondern immer grössere Theile des Ertrages aus dem Güterverkehr aufzehrte, und da auch die für den letzteren anzuwendenden Tarife fortwährend herabgesetzt wurden, so musste ein so jäher Rückgang in der Frachtenbewegung, wie er im Berichtsjahre zu Tage trat, ein so ungünstiges Ergebniss mit sich bringen, wie wir es Ihnen mitzutheilen genöthigt waren. Da der in diesem Jahre erzielte Reingewinn des Hauptbahnnetzes um 2 952 792 Kr. hinter der Grenze von 200 Kr. für eine ganze Aktie zurückgeblieben ist, erwuchs uns infolge der Bestimmung des § 21 der Konzessionsurkunde der Anspruch auf eine derartige Abänderung unserer Tarife, welche voraussichtlich geeignet ist, einen solchen Ausfall in Zukunft zu vermeiden. Wir haben in pflichtgemässer Wahrung Ihrer Interessen die hierauf bezüglichen Anträge alsbald nach dem Abschlusse der Rechnungen dem Eisenbahnministerium unterbreitet und unser Augenmerk dabei in Würdigung der Ihnen eben mitgetheilten Ergebnisse hauptsächlich auf den Personentarif gerichtet, während wir bezüglich des Gütertarifes durchgreifende Erhöhungen, welche die Produktion benachtheiligen könnten, gern vermeiden möchten. Wir hoffen, dass das Eisenbahnministerium dem uns zustehenden Anspruche gerecht werden und dass dadurch der beabsichtigte günstige Erfolg hinsichtlich des Reingewinnes aus dem Hauptbahnnetze gesichert werden wird. Dem Reinerträgnisse von 17 300 000 Kr. steht folgende Bemessung an Erwerbsteuer sammt Zuschlägen für das Berichtsjahr und für alle Zweige unseres Geschäftes gegenüber: an Erwerbsteuer selbst 4 157 153 Kr., an Zuschlägen aller Art 4 025 164 Kr., zusammen 8 182 317 Kr. Im Vergleiche mit dem Vorjahre ergibt sich bei der ersten infolge der niedrigeren Bemessungsgrundlage sowie der Herabsetzung des Steuerfusses von 10,5 % auf 10,05 % eine Abminderung um 197 010 Kr., während die Zuschläge ungeachtet dieser Umstände um 52 377 Kr. zugenommen haben, wobei sich deren durchschnittliches Verhältniss zur Staatssteuer auf 96,8 % (gegen 91,2 % für das Jahr 1900 und gegen 89,6 % für 1899) gehoben hat. Die ganze Vorschreibung verminderte sich daher um 144 633 Kr. Die Erledigung des Rekurses wegen der Erwerbsteuer für das Jahr 1899 ist in jüngster Zeit erfolgt. Aus ihr ergeben sich erheblichere Abschreibungen an Erwerbsteuer und Zuschlägen, welche dem laufenden Geschäftsjahre zu statten kommen. Auch die Erwerbsteuervorschreibungen für die Jahre 1900 und 1901 haben mehrfachen Anlass geboten, von den uns zustehenden Rechtsmitteln Gebrauch zu machen. Auf eine ganze Aktie entfallen als Erwerbsteuer, sammt Zuschlägen nach der Vorschreibung für 1901: 109 Kr. 81 H., während den Aktionären vom Reingewinne 233 Kr. 29 H. verbleiben. Die Gesellschaft hat somit, abgesehen von ihren sonstigen Leistungen für öffentliche Zwecke (Grund- und Gebäudesteuer, Gebühren und dergl.), 32 % ihres Gesammterträgnisses als Erwerbsteuer sammt Zuschlägen entrichtet."

— **Die Personentarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Mit Rücksicht auf Zeitungsmeldungen, betreffend die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn auf den Linien ihres alten Netzes beabsichtigte Erhöhung der Personentarife, wird von der Gesellschaft mitgetheilt, dass die Verwaltung schon vor längerer Zeit eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet habe, in welcher sie für die Linie Aussig-Komotau in der II. und III. Wagenklasse die Gleichstellung ihrer Personentarife mit den derzeitigen Tarifen der Staatsbahnen, und zwar spätestens für den Zeitpunkt der Einführung der Fahrkartensteuer, in Aussicht nahm. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn habe im Jahre 1890 freiwillig den Kreuzerzonentarif der Staatsbahnen auf ihren Linien eingeführt, sei aber der im Jahre 1895 auf den Staatsbahnen erfolgten Erhöhung dieses Tarifes bisher nicht gefolgt. Da auch auf den anderen grossen Anschlussbahnen zumeist noch höhere Personentarife zur Erhebung gelangen, so erscheine die ausserordentliche Billigkeit der Personentarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als eine Ausnahme. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn habe in den letzten Jahren — ganz abgesehen von der allgemeinen Steigerung der Kosten des Eisenbahnbetriebes für den Personenverkehr grosse Opfer gebracht durch erhebliche Vermehrung der Personenzüge sowohl im Lokalverkehr, wie behufs Gewinnung neuer Anschlüsse im internationalen Verkehr, ferner durch Anschaffung neuer Personenwagen, Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung usw. Da die geplante Regelung der Personentarife sich auch durchaus im Rahmen der konzessionsmässigen beziehungsweise der mit der Regierung zuletzt im Jahre 1882 vereinbarten Höchsttarife bewege, so erwarte die Gesellschaft, dass das Eisenbahnministerium der beabsichtigten Maassnahme zustimmen werde.

— **Kohlenlieferungsbedingnisse der österreichischen Staatsbahnen.** Die Wiener Börsenkammer, durch welche die im Frühjahr 1901 abgehaltene Enquete zum Zwecke der Feststellung von Grundsätzen für den Handel in Mineralkohlen einberufen wurde, hat sich auch an das Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen gewendet, in geeigneter Weise auf die grössten Kohlenabnehmer, die Eisenbahnen, einzuwirken, damit auch sie die von der gedachten Enquete aufgestellten Grundsätze annehmen. Diesem Wunsche entsprechend hat das Eisenbahnministerium vor allem die Kohlenlieferungsbedingnisse der österreichischen Staatsbahnen einer entsprechenden Durchsicht unterzogen und auch die grossen Privatbahnverwaltungen zu einem gleichen Vorgehen eingeladen. Bei der gedachten Arbeit wurde den aufgestellten Grundsätzen insofern Rechnung getragen, als die bisher geltende bindende Vorschrift über die Gattung und Beschaffenheit der Kohle fallen gelassen und es den Lieferanten überlassen wurde, künftighin die zur Beurtheilung der angebotenen Kohle erforderlichen Angaben, wie Herkunft, Kohlengattung, Maschenweite des Siebes, Korngrösse usw. im Angebot selbst anzugeben. Ausserdem wurde vorgeschrieben, dass der Preis für die Tonne in Kronen und Hellern frei Wagen der Abstellstation, welche eine Station der österreichischen Staatsbahnen sein muss, anzugeben ist, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtkosten. Eine namhafte Erleichterung für den Lieferanten wurde dadurch gewährt, dass die bisher vorgeschriebene 25 prozentige Mehr- und Minderleistung auf 10 % herabgemindert wurde. Auch wurde hinsichtlich der Aenderung der Frachtkosten während der Lieferung festgesetzt, dass diese zu Gunsten und Lasten des Käufers gehen, sonach den Lieferanten nicht berühren. Eine wesentliche Aenderung der bisher üblichen Lieferungsausschreibungen zu Gunsten der Lieferanten ist auch darin zu erblicken, dass der Vorbehalt wegen Ausdehnung des Abschlusses auf drei Jahre fallen gelassen und der Termin für die Annahme der Angebote um einen Monat gekürzt wurde.

Uebrige europäische Länder.

— **Schweizerisches Militäreisenbahnwesen.** Der schweizerische Bundesrath hat eine eingehende Regelung der Organisation des Militäreisenbahnwesens erlassen, welche bezeugt, dass mit regem Eifer auch diese Seite der Landesvertheidigung betrieben wird und ihr die Eisenbahnen möglichst weit dienstbar gemacht werden. Die im Frieden nothwendigen Vorarbeiten für das Beförderungswesen im Kriegsfall unterstehen dem Leiter der Generalstabsabtheilung und werden ausgeführt von der Eisenbahnsektion der Generalstabsabtheilung unter Beihilfe der Dienstabtheilungen des Eisenbahndepartemens, der Organe der Generaldirektion der Bundesbahnen, der Offiziere der Eisenbahnsektion des Generalstabs und der Militäreisenbahnkommission. Die Aufgaben dieser Stellen sind genau vorgezeichnet. U. a. muss der Generalstabsabtheilung vom Eingang jedes Konzessionsgesuchs für eine neue Eisenbahn Kenntniss gegeben werden. Das Militärdepartement wird darauf etwaige Einwendungen gegen die Konzessionirung geltend machen und erklären, ob der neuen Bahn eine militärische Bedeutung zukommt. Auch bei der Bauausführung kann sich die Militärbehörde Aufsicht und gewisse Maassnahmen sichern. Von allen Umbauten und Neuanlagen auf den bestehenden Bahnen ist ihnen Mittheilung zu machen. Die Eisenbahnoffiziere werden wie bisher aus Beamten des Eisenbahn- und Dampfschiffdienstes gewählt. Im Mobilmachungsfalle geht die Leitung des gesammten Beförderungswesens an den dem Armeekommando unterstellten Vorsteher des Transportdienstes über. Es wird im Betriebe einer jeden Eisenbahnbetriebsgruppe (Kreis der Bundesbahnen) eine aus 3 Offizieren und 118 Mann bestehende militärische Eisenbahnarbeiterabtheilung gebildet, die im Frieden nur persönlich organisirt sind und ausser zeitweiligen Kontrolversammlungen keinen weiteren Dienst haben.

— **Gotthardbahn.** Am 1. d. Mts. waren zwei Jahrzehnte seit Eröffnung der Gotthardbahn verflossen, nachdem ungefähr 10 Jahre an ihr gearbeitet war. Bekanntlich haben Deutschland, Italien und die Schweiz bedeutende Summen zu dieser Weltverkehrsader beigesteuert, welche ihre grosse Bedeutung besonders für diese drei Staaten wohl bewährt hat. Am 1. Juni 1882 fanden unter reger Theilnahme auch aus Deutschland die grossen Eröffnungsfeierlichkeiten statt. Für das Jahr 1908, wenn nicht schon früher, ist der Rückkauf der Gotthardbahn durch die schweizerische Eidgenossenschaft vorgesehen.

— **Der Verwaltungsrath der schweizerischen Bundesbahnen** hat am 30. Mai als Mitglieder der Kreisdirektion St. Gallen die bisherigen Direktoren der Vereinigten Schweizerbahnen Stamm und Seitz sowie den bisherigen Generalsekretär der Vereinigten Schweizerbahnen Seiler vorgeschlagen und die Organisation der Kreisdirektion St. Gallen genehmigt. Weitere Wahlen wurden vorgenommen bezw. genehmigt, so die des Ingeniörs A. v. Steiger zum Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung. Ferner wurde u. a. der Antrag der Generaldirektion zu der Eingabe der Maschinenfabrik Oerlikon und der Vertrag mit diesem Unternehmen, betreffend Erprobung eines neuen Systems elektrischer Zugförderung auf einer geeigneten Bahnstrecke der Bundesbahnen, genehmigt, sodann die Rechnung und Geschäftsführung der Bundesbahnen für 1901 usw. Der Ueberschuss der ehemaligen Centralbahn mit 1 480 000 Fr. wird nach Abzug von 300 000 Fr. für besondere Zuwendung an das Personal auf die Kursverluste der 3,5 prozentigen Bundesanleihe abgeschrieben.

— **Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen.** Die Kreisdirektion 3 (ehemalige Nordostbahn) weist für das Jahr 1901 über die 3,5 prozentige Verzinsung des Rückkaufkapitals hinaus einen Ueberschuss von 228 000 Fr. auf. Der Betrag wird zu Abschreibungen auf die Kursverluste der Ausgabe der 3,5 prozentigen Bundesanleihe von 1899 verwendet.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901 betragen die gesammten Roheinnahmen auf der Staatslinie 7 492 380 Fr., d. i. 1 999 743 Fr. oder 36,4 % mehr als im Vorjahre, auf dem Ergänzungsnetz 2 418 410 Fr., d. i. 567 445 Fr. oder 30,7 % mehr und auf der Zweigbahn 100 563 Fr., d. i. 7 235 Fr. oder 6,7 % weniger. Die Einnahme für das Gesammtnetz stellt sich auf 10 011 353 Fr., d. i. 2 559 592 Fr. oder 34,36 % mehr als in 1900. Dagegen sind die ordentlichen Betriebsausgaben nur um 324 289 Fr. oder 9,3 % auf 3 826 403 Fr. gewachsen, wodurch der Betriebskoeffizient, der von 34,65 % in 1897 und 51 % in 1898 auf 65,20 % in 1899 gestiegen war, aber für 1900 wieder auf 47 % herabgedrückt wurde, sich diesmal weiter auf 38,2 % ermässigt. Auf Grund der Staatsgarantie hatte die Regierung für 1901 zu entrichten: für die Stammlinie 717 362 Fr. (1900: 2 721 743 Fr., 1899: 4 077 316 Fr.) und für die Ergänzungslinie Eskischehir-Konia L. t. 131 744 Fr. (wie i. V.). Der Bericht stellt fest, dass die Garantiezahlungen bereits voll eingegangen sind. Nach Abzug des für den Dienst der Obligationen erforderlichen Betrages von 8 163 931 Fr. (i. V. 8 164 333 Franken) und der Dotirung des Erneuerungsfonds mit 420 000 Fr. bleibt zur Verfügung der Generalversammlung ein Reingewinn von 2 296 531 Fr. (i. V. 2 269 995 Fr.), woraus 110 593 Fr. der ordentlichen, 200 000 Fr. der ausserordentlichen Reserve überwiesen, 1 863 605 Fr. als 5 % Dividende vertheilt, 30 000 Fr. für Aktientilgung zurückgestellt und 92 332 Fr. vorgetragen werden.

Fremde Welttheile.

— **Die Vollendung der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek** darf nach einem den „Berl. N. Nachr.“ aus Windhoek zugehenden Berichte vom 20. April d. J. mit Bestimmtheit Ende August d. J. erwartet werden. „Damit ist unsere Kolonie“, so heisst es dort, „in ein neues Zeitalter, wenn man so sagen darf, in das ‚Zeitalter des Dampfes‘ getreten. Wenn man den Werdegang der Kolonie, d. h. die Entwickelung derselben vom Jahre 1894 an, mit angesehen hat, wenn man selbst den Weg Windhoek-Swakopmund und umgekehrt mit dem Ochsenwagen innerhalb vier Wochen und noch länger hat zurücklegen müssen, so kann man jetzt nur seiner Freude Ausdruck geben, dass diese Zeit schwieriger und kostspieliger Verbindung mit der Küste und damit auch mit der Heimath endlich vorbei ist. Vom 1. September d. J. ab kann man in knapp drei Tagen in Swakopmund sein; die aus Deutschland ankommenden Güter und Posten können in eben derselben Zeit den Empfänger erreichen, und vor allem müssen die Frachtpreise und damit auch die Waaren der Kaufleute in Windhoek billiger werden, Die Zeiten, dass 100 Pfund etwa 25 ℳ Frachtkosten, wie 1897. verursachten, sind vorüber, und der Wagentransport der Güter wird sich ab Bahnstrecke nur noch nach dem Norden, also nach den Plätzen Onaruru, Ontjo und Grootfontein, nothwendig erweisen. Für den Süden — Gibeon und Keetmannshoop — bleibt der Eingangshafen vor der Hand noch Lüderitzbucht; ein erster Versuch, für Gibeon den Frachtverkehr über Windhoek zu leiten, wird zur Zeit vorgenommen.“

— **Ueber die Eisenbahnen im brasilianischen Staate Sao Paulo** bringt die „Revue Générale d. ch. d. f.“ im Maihefte eine ausführliche Darlegung, der wir entnehmen, dass auch in diesem Gebiete, das seit Jahrzehnten so vielen deutschen Einwanderern zur zweiten Heimath geworden ist, Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb in raschem und erfreulichem Fortschreiten begriffen sind. Am 26. Juni d. J. sind es 50 Jahre her, dass die Gesetzgebung des damaligen Kaiserreichs Brasilien sich zum ersten Male mit dem neuen Verkehrsmittel beschäftigte, das um jene Zeit in Europa und Nordamerika bereits einen so gewaltigen Umschwung in allen wirthschaftlichen Verhältnissen hervorgerufen hatte. Eine kaiserliche Verordnung vom gedachten Tage genehmigte den Bau von Eisenbahnen, die, ausgehend von der Reichshauptstadt Rio de Janeiro, in nördlicher Richtung die alten Bergwerksbezirke und Diamantenfelder der Provinz Minhas Geraes aufschliessen, in westlicher Richtung aber die Verbindung mit der durch ihren Kaffeebau berühmten Provinz Sao Paulo herstellen sollten. Eher noch, als dies letztere Werk seiner Vollendung entgegenging, wurde durch die kaiserliche Verordnung vom 26. April 1856 der Bau einer Bahn von dem das Ausgangsthor der letzteren Provinz bildenden Hafen Santos nach deren Hauptstadt Sao Paulo und weiter nach Jundiahy genehmigt. Der Bau dieser im ganzen 139 km langen Strecke wurde am 24. November 1860 in Angriff genommen und im Jahre 1867 nach Aufwendung eines Kostenbetrages von rund 50 000 000 ℳ beendigt. Diese Linie bildet den gemeinsamen Stamm des gesammten Bahnnetzes im heutigen Staate Sao Paulo. Von der unmittelbar am Meere gelegenen Stadt Santos ausgehend, durchquert sie zunächst auf 22 km Länge ein ebenes, sumpfiges Gelände und ersteigt dann das 780 m hohe Küstengebirge auf vier geneigten Ebenen von je 2 km Länge. Zwischen die einzelnen schiefen Ebenen sind waagerechte Flächen eingeschaltet, wo die Maschinen aufgestellt sind, welche die Eisenbahnzüge an Drahtseilen in Bewegung setzen. Die durchschnittliche Neigung der einzelnen Ebenen ist 1:10. Von der höchstgelegenen Station Alto de Serra ist Sao Paulo 49 km und Jundiahy noch weitere 60 km entfernt. Die Spurweite dieser Bahn ist 1,6 m. Sie hat seit ihrer Eröffnung ununterbrochen günstige Betriebsergebnisse aufzuweisen gehabt, indem die Reineinnahmen bis zum Jahre 1874 durchweg ausgereicht haben, um den Aktionären einen Gewinnantheil von 6 % zu gewähren. Allerdings hat in dieser Zeit die Provinz, die eine Verzinsung bis zu 7 % gewährleistet hatte, je 1 % Zubusse leisten müssen. Seit dem Jahre 1874 aber haben die Reineinnahmen den Betrag von 8 % überschritten, abgesehen allerdings von den Jahren 1892 und 1894, in denen ein starker Rückgang des auswärtigen Ver-

kehres und die Theuerung aller Bedürfnisse die Gewinnantheile der Aktionäre auf 6 und 7 % ermässigte. Schon während der Zeit, wo die Linie Santos-Jundiahy noch im Bau begriffen war, wurde die Frage ihrer Verlängerung in der Richtung nach Campinas eifrig erörtert. Die Verhandlungen gelangten jedoch erst im Jahre 1868 zum Abschluss, wo eine kaiserliche Verordnung die „Companhia Paulista für die Bahn von Jundiahy nach Campinas" begründete, welche bald darauf die Genehmigung erhielt, ihre Linie über Campinas hinaus bis zur Stadt San Joao do Rio Claro fortzusetzen. Ihr Bau begann 1876 und wurde 1880 vollendet.

Für seitliche Abzweigungen dieser Bahnstrecken bot die Hochebene, auf welcher die Hauptstadt Sao Paulo liegt, den natürlichen Ausgangspunkt, indem sich von hier aus die fruchtbaren Thäler der Flüsse Paranapanema und Tiete nach Nordwesten und Mogy-Guassu nach Norden erstrecken. Die glänzenden und nachhaltigen Erfolge, welche die Bahn von Santos nach Sao Paulo und Jundiahy erzielte, haben dann zur Begründung weiterer Eisenbahngesellschaften Veranlassung gegeben, unter denen die „Vereinigte Sorocaba- und Ytu-Bahngesellschaft" und die „Mogy-Bahngesellschaft" die bedeutendsten sind. Diese Gesellschaften sowie die Companhia Paulista haben sich den weiteren Ausbau ihrer Linien auf das äusserste angelegen sein lassen. Gegenwärtig verwaltet die Mogy-Gesellschaft ein Netz von 844 km, die Vereinigte Sorocaba- und Ytu-Gesellschaft ein solches von 905 km und die Companhia Paulista ein solches von 823 km, während die Santos-Jundiahybahn auf ihre ursprüngliche Betriebslänge von 139 km beschränkt geblieben ist. Ausserdem aber ist von Osten her durch die „Brasilianische Centralbahn" eine Verbindungslinie zwischen Rio de Janeiro und Sao Paulo hergestellt, von der 276 km auf dem Gebiete des letztgenannten Staates liegen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme dieser Linie erfolgte am 8. Juli 1877. Im Jahre 1890 wurde sie von der Bundesregierung zurückgekauft. — Am Schlusse des Jahres 1899 betrug die Gesammtlänge aller auf dem Gebiete des Staates Sao Paulo belegenen Bahnen — einschliesslich des Besitzes von 12 kleineren Bahngesellschaften — 3311 km. Die Gesammtzahl der im Jahre 1898 von den drei jüngeren grossen Bahngesellschaften beförderten Reisenden stellte sich auf 2750000, das Gesammtgewicht der gefahrenen Güter auf 1167000 t. Dagegen entfielen auf die Santos-Jundiahybahn allein 1267000 Reisende und 1211000 t Güter.

Allgemeines.

— **Die Gleislegemaschine von Hurley**, eine eigenartige Vorrichtung, welche Ersparniss von Zeit und Arbeitskraft beim Vorstrecken neuer Gleise bezweckt, ist (nach „Eng. News" Nr. 17 S. 322) auf der Bessemer & Lake Eriebahn bei Greenville Pa. zuerst in Anwendung gekommen. Am Kopf des Oberbauzuges steht der Maschinenwagen, welcher die Bewegung des Zuges und das Vorziehen der Schienen und Schwellen bis zur Verlegestelle bewirkt. Zu letzterem Zweck trägt der Maschinenwagen einen Auslegerkrahn aus Eisenfachwerk, welcher 18 m über das jeweilige Ende des verlegten Gleises hinausragt und einen Arbeitsraum von 2,4 m Höhe unter sich frei lässt. Auf den Maschinenwagen nebst Kessel- und Tenderwagen folgen die Wagen mit den Schwellen und dann die mit den Schienen und dem Kleineisenzeug. Auf den Wagen sind nun Rollen angebracht, auf welchen zwei Schienenreihen lose verlascht durch die Maschine nach vorn gezogen werden. Jedes Schienenpaar wird unterwegs mit den erforderlichen Schwellen beladen und erreicht so den Auslegerkrahn. Hier werden die Schwellen auf die obere Gurtung gelegt und auf ihr zur Spitze geschoben, von wo sie auf die Bettung hinabgelassen werden. Die vordersten Schienen kommen nach Lösung der Laschen unter dem Auslegerkrahn zu hängen, werden auf die bereits verlegten Schwellen hinabgelassen, genagelt und verlascht. Der Maschinenwagen als Spitze des Zuges rückt dann auf das neue Schienenpaar vor. Man kann angeblich mit diesem Oberbauzug und 40 Mann Bedienung 3,2 km Gleis in einem Tage legen.

Bei der zweifellosen Verwickeltheit der Maschinerie und demnach theueren Beschaffung dürfte ein wirthschaftlicher Nutzen wohl nur bei reichlich langen Baustrecken zu erzielen sein.

— **Die Verschiebung einer 335 m langen eisernen Brücke** wurde (nach „Eng. News" Nr. 16 S. 301 und Nr. 17 S. 336) am 13. April d. J. in Pittsburg Pa. bewirkt. Die alte Eisenbahnbrücke über den Alleghany wurde auf hölzerne Verlängerungen der Pfeiler um etwa 7,6 m stromab beiseite geschoben, um einem neuen Ueberbau Platz zu machen. Die Arbeit war in ungefähr 7 Stunden beendet. Die alte Brücke hatte engmaschige Gitterträger und eine unten liegende Fahrbahn. Die neue Brücke soll zwei Fahrbahnen übereinander erhalten. Die untere soll dem Verschiebeverkehr zur Bedienung verschiedener Güterschuppen sowie dem Zugverkehr der Alleghany-Thalbahn dienen, die obere dagegen von den durchgehenden Zügen des Nordwestnetzes der Pennsylvaniabahn befahren werden.

Bücherschau.

— **Eisenbahnkunde.** Gemeinverständliche Darstellungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Schriftleitung: Ed. Hassfurter und Johann Cadau, Expeditoren in München. Herausgegeben und verlegt von Moriz Schmid. Erscheint monatlich. Vierteljahrspreis 90 ₰. — Diese seit dem Beginn dieses Jahres in München erscheinende Monatsschrift hat sich zur Aufgabe gestellt, durch gemeinverständliche Darstellungen aus dem Verkehrswesen die Weiterbildung der unteren Eisenbahnbeamten zu fördern und sie dadurch für ihren Beruf tüchtiger und leistungsfähiger zu machen. Sie tritt auf diese Weise gewissermaassen in Wettbewerb mit den seit vier Jahren erscheinenden „Bayerischen Verkehrsheften", die sich ein ähnliches Ziel gestellt haben. Jedenfalls darf man es als ein erfreuliches Zeichen begrüssen, dass aus den Kreisen der bayerischen Verkehrsbeamten selbst ein so reges und thatkräftiges Streben nach Erweiterung und Vertiefung ihrer Fachbildung hervortritt, und nur die Zukunft kann lehren, ob sich in diesem Falle der alte Erfahrungssatz, dass der Wettbewerb die Leistungen steigert und erhöht, bewähren wird, oder ob vielleicht durch eine Zersplitterung der verfügbaren Kräfte der Werth der erzielten Gesammtleistung wird beeinträchtigt werden. — Die uns vorliegenden Hefte Nr. 4 und Nr. 5 bieten ein überaus mannigfaltiges Material in einer Form und Fassung, die dem Verständniss ihres Leserkreises und damit dem zu erreichenden Zwecke in bester Weise angepasst ist. Unter den zahlreichen Aufsätzen erschienen uns: „Die Gütertarifsysteme" vom Eisenbahnassessor E. Schmid, „Die civilrechtlichen Folgen schuldhafter Amtsführung" vom Expeditor J. Cadau und „Die Aufgabe der Zugpackmeister bei Begleitung der Stückgüterzüge" vom Expeditor Hassfurter besonders beachtenswerth.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Bingerbrück-Neunkirchen gelegene Station Münster a/St. führt von jetzt ab die amtliche Bezeichnung

„Bad Münster a/St.".

Mainz, den 31. Mai 1902. (1493)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Hohlglaswaaren ab Losoncz nach München und Nürnberg direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 4. Juni 1902. (1494)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum Verbands-Gütertarif der Nachtrag 5 in Kraft. Er enthält u. a. anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Papier in Mengen von 10000 kg und einen neuen Ausnahmetarif (33) für Wolle (Schafwolle) usw. Ausserdem werden durch ihn verschiedene Stationen in bereits bestehende Ausnahmetarife einbezogen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ₰ = 18 Heller bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 4. Juni 1902. (1495)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 wird die bayerische Station Rottershausen in den oben bezeichneten Thiertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Theilfrachtsätze bis Aschaffenburg und Gemünden geben die betheiligten Dienststellen Aufschluss.

München, den 2. Juni 1902. (1496)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

a) Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

b) Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Theil II, Heft 1a vom 1. November 1894.

An Stelle des Tarifheftes 3 im ostdeutsch-österreichischen Verbande vom 1. November 1897 nebst Nachtrag I—III, sowie des Tarifheftes 1a im westdeutsch-österreichisch-ungarischen Verbande (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. November 1894 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande am 1. Juli 1902 ein neues Tarifheft 3 in Kraft, das geänderte und eine Anzahl neuer Frachtsätze für den Klassentarif und für bestimmte Artikel enthält.

Die durch das neue Tarifheft eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 1. August 1902.

Der neue Tarif kann vom 15. Juni 1902 ab von den bekannten Dienststellen zum Preise von 1,10 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 2. Juni 1902. (1497)

Königliche Eisenbahndirektion, **namens der Verbandsverwaltungen.**

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 8. Juni d. J. ab treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Fracht- und Eilgütern zwischen der Station Eckernförde der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz und Posen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juni 1902. (1498)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Der auf Seite 26 des südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefts II C vorgesehene Frachtsatz der Frachtstückgutklasse 2 Friedberg i. H.-Wädensweil wird mit Wirkung vom 15. Juli l. J. von 498 in 598 Cts. berichtigt.

Karlsruhe, den 28. Mai 1902. (1499)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 10. Juni 1902 wird zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag VII herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen, Entfernungsabkürzungen infolge Eröffnung neuer Strecken, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8a (Giesserei-Roheisen) für die Station Hochdahl des Direktionsbezirks Elberfeld und des Ausnahmetarifs 9 Klasse II (Eisen und Stahl II) für die Stationen Blankenburg b. Berlin, Buch und Seegefeld des Direktionsbezirks Berlin, die seit dem 1. April d. J. ab gültige Fassung des Ausnahmetarifs 14a (Rohzucker), sowie eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs E 2 (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern).

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 31. Mai 1902. (1500)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 9 für Eisen des Spezialtarifs II von Kray Süd nach Anclam ein Frachtsatz von 1,78 ℳ für 100 kg zur Einführung gebracht.

Essen, den 2. Juni 1902. (1501)

Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die auf Seite 89 des Gütertarifs vom 1. April d. J. angegebene Entfernung Erfurt-Wuitz-Mumsdorf wird auf 109 km berichtigt.

Erfurt, den 3. Juni 1902. (1502)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 werden im Verkehr von Ludwigshafen a. Rhein nach Neckargerach für Petroleum und von Ludwigshafen a. Rhein nach Röthenbach i. Baden für Getreide ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 2. Juni 1902. (1503)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Vom 15. Juni d. J. an finden für Mehl und Mühlenfabrikate nach und von Mannheim Industriehafen (loko und transit) allgemein die gegen seither um 2—3 ₰ für 100 kg niedrigeren Frachtsätze der Station Mannheim bad. Bahn Anwendung.

Stuttgart, den 3. Juni 1902. (1504)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1902 treten für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut unter Aufrechterhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vom 1. April 1895 ab gültigen Tarifs für den ungarisch-deutschen Viehverkehr die folgenden direkten Frachtsätze bezw. Fahrpreise für Thierbegleiter in Kraft:

	Kilometer	Frachtsatz für 100 kg	Fahrgeld für einen Begleiter für die Hinfahrt
		Markpfennig	
Zwischen Gattaja und Berlin Anhalt-Dresd. Bhf., Görlitzer Bhf., Schlesischer Bhf. .	1 206	1 416	1 863
Dresden-Altstadt, -Neustadt . . .	1 157	1 070	1 697
Dresden-Friedrichstadt . .	1 159	1 074	1 701
Zwischen Nagy-Szalonta und Cassel-Oberstadt . . .	1 357	1 623	2 195

Berlin, den 5. Juni 1902. (1505)

Königliche Eisenbahndirektion, für die betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ab 15. Juni d. J. gelangen für die Beförderung von Trocken-Trebern bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief die nachstehenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Gmunden	Redl-Zipf
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Station der süddeutschen Eisenbahngesellschaft: Gross-Biberau .	1,41	1,41

München, den 4. Juni 1902. (1506)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif. Theil II, Heft A.

Zu diesem Tarif für den Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken vom 1. August 1900 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung. Nähere Auskunft ertheilen unser Verkehrsbüreau hierselbst sowie die sämmtlichen Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen unseres Verwaltungsbezirks.

Die neuen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) daselbst genehmigt worden. (1507)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Mai 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

1. Stab- und Formeisen.
2. Eisenblechen.
3. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Bufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stahlschlaufen, Drahtkordel und Telegraphenstützen.
4. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Feuerbüchsplatten, Messing-, Blech-, Draht-, Röhren und -Wagenbeschlagtheile, Bankazinn, Antimon, Zinkblech, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, Kupferdrahtseil, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
5. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 18. Juni 1902" spätestens bis Mittwoch, den 18. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben. Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 16. Juli 1902 festgesetzt.

Karlsruhe, den 30. Mai 1902. (1508)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 1 284 100 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 970 000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 1 311 500 Stück Klemmplatten, 8989 t Laschen, 16 800 Stück Uebergangslaschen, 1594 t Stemmlaschen, 950 000 Stück Unterlagsplatten.

Gruppe B. 580 t Hakennägel, 543 t Hakenschrauben, 1 891 t Laschenschrauben, 2789 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für Gruppe A, 1 ℳ für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 24. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 22. Juli d. J.
Essen (Ruhr), den 31. Mai 1902. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung folgender Oberbaumaterialien, Profil 6 d, und zwar:

4 000 lfde. m Schienen,
350 Paar Laschen,
2 000 Laschenbolzen mit Bundmuttern,
700 Stossunterlagsplatten,
4 700 Mittelunterlagsplatten,
12 000 Schwellenschrauben,
8 000 Hakennägel,
1 einfache Kreuzungsweiche 1:10,
1 einfache Rechtsweiche 1 : 10,
1 einfache Linksweiche 1 : 10,
1 komplette Zungenvorrichtung zu 1 Rechtsweiche 1 : 9,
2 lose Zungen zu 1 Rechtsweiche 1 : 9,
1 000 Vertikalbolzen K. M. E.,
250 Weichenunterlagsplatten ohne Neigung mit 3 Löchern,
100 Weichenunterlagsplatten ohne Neigung mit 2 Löchern,
2 700 imprägnirte, kieferne Schwellen,
36 cbm Weichenschwellen,
1 600 cbm Steinschlag aus Hartgestein

soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von der diesseitigen Kasse II gegen post- und bestellfreie Einsendung von 1,00 ℳ bezogen werden. Angebote sind postfrei mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" bis zum Eröffnungstage: den 23. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Schöneberg, den 5. Juni 1902. (1510)
Colonnenstrasse 31.
Betriebsabtheilung der Militär-Eisenbahn.

Ankauf von Schüttungsboden.

Der für den Umbau des oberschlesischen Bahnhofes in Breslau erforderliche Schüttungsboden in einer Theilmenge von 120 000 cbm soll durch Ankauf erworben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 20. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 3. Juni 1902. (1511)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von 1 900 t Granitbruchsteinen zu dem Bau der südlichen Hälfte der Unterführung der Brüderstrasse auf dem umzubauenden oberschlesischen Bahnhofe in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 14. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Breslau, den 3. Juni 1902. (1512)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von 370 000 kg grauem Giesserei-Roheisen in 2 Loosen und 30 000 kg deutschem Hämatit-Roheisen in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 17. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. Juli 1902.

Berlin, den 2. Juni 1902. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Vergebung eiserner Brückenkonstruktionen.

Der Termin zur Einreichung der Angebote für die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen (Loos VIII) des neuen Güterbahnhofes Freiburg i/B. wird bis

Sonnabend, den 14. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

verlängert.

Freiburg, den 3. Juni 1902. (1514)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Darmstadt und Mainz-Neuthor lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie: Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle und Spähne, Messingabfälle, Messing und Rothguss in Stücken und Spähnen, Weissmetall in Stücken und Spähnen, Eisenschrott, Dreh- und Bohrspähne aus Eisen und Stahl, Blechschrott, Weissblechabfälle, Gussschrott, Achsbüchsen, Brandguss, Stahlschrott, Blei, Glasbrocken, Gummiabfälle usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 25. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 10 Tage. (1515)
Mainz, den 28. Mai 1902.
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

4 alte Lokomotiven (darunter 1 Tenderlokomotive), 1 Personenwagen I/II. Klasse und 9 Güterwagen (darunter 2 bedeckte), die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr geeignet sind, sollen einzeln verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Centralbüreau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 20. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhaueruferstrasse 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. k. Mts.

Magdeburg, den 30. Mai 1902. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 16. Berlin, am 7. Juni 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	54588	1	Bund	3 eis. Maschinenth. —	5	1	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A	1	1	Korb	Kleidung —	25	2	Kiel	K. E.-D. Altona	
3	A A W	1010	1	eis. Benzinfass	leer —	127	3	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
4	A Ch	6742	1	Sack	Fleisch —	50	4	Baden	Badische Stsb.	
5	A E	—	1	Eisenbl.-Büchse	leer —	8	5	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
6	A E G N	54769	1	Kiste	leer —	35	6	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
7	A F	100	1	Pack	Matratze —	19	7	Weener	Oldenburgische Stsb.	bez.: Osnabrück H. 2/5.
8	A G	375	1	ansch. Syrupfass	leer —	ca. 53	8	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
9	A H	2953	1	Fass	leer —	8,5	9	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
10	A H	—	1	Stück	eis. Steinrammer —	30	10	Uelzen	"	
11	A K	1134	1	Sack	Flaschenverschlüsse	28,5	11	Minden i/W.	"	
12	A M	12	1	—	Riemscheibe —	21	12	Bielefeld	"	
13	A M	355	1	Gestell	2 eiserne Messer zu einer Mähmaschine	7	13	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
14	A S	54	1	Blechdose	leer —	2,5	14	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
15	A S	4, 5, 6, 7	4	Kisten	leer —	94	15	"	"	
16	A S	2034	1	Kiste	? —	41	16	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
17	B	—	1	Stück	verz. Kochtopf m. Deckel	7	17	Greven	K. E.-D. Münster	oder Kessel.
18	B?	—	6	"	eis. Träger —	116	18	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
19	B	5620	1	—	hölzerne Riemscheibe	11	19	Wurzen	Sächsische Stsb.	in Papier.
20	B	49198	1	—	eiserner Gartenstuhl	9,5	20	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	in Stroh.
21	B	2807	1	Kiste	Uhren —	65	21	Essen West	K. E.-D. Essen	
22	B	3715	1	"	Aufnehmer u. Packete	44	22	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
23	B B	I	2	—	Unterlagsbalken, 3 × 0,30 × 0,30 m	120	23	Wanne	K. E.-D. Essen	
24	B & Co	1866/72	7	—	Leitern —	—	24	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
25	B H	1241	1	Korb	l. Flaschen —	32	25	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
26	B W	990	1	Kiste	Bilder u. Rahmen —	22	26	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
27	C B	—	1	"	Käse —	5	27	Lübeck	Lübeck-Büchener E.	
28	C F O	2543	1	Fass	leer —	12,5	28	Wannsee	K. E.-D. Berlin	
29	C H	59	1	"	Schmalz —	200	29	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
30	C R	4116	1	Kiste	Houten's Kakao u. Krebsextrakt	46	30	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
31	C S	—	1	Pack	gebr. Säcke —	17	31	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
32	D	225/7	3	Säcke	Glaubersalz —	300	32	Barmen-Heubruch	K. E.-D. Elberfeld	C. Dicke' & Co. Barmen / Odenkirchen.
33	D G	IV	1	Pack	Säcke —	28	33	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
34	D u. K H C	688	1	Fass	Petroleum —	188	34	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
35	D N	7	1	Pack	Säcke —	23	35	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
36	D R N I G	2696	1	Fass	Petroleum —	189	36	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
37	E G	391	1	Bund	2 Stühle —	13	37	Peine	K. E.-D. Hannover	
38	F G R F	44	1	Stück	geb. Eisenschiene —	16	38	Leipzig Th. B. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
39	F D	1784	1	Sack	Zuckerrübensamen —	50	39	Neuss	K. E.-D. Cöln	
40	F H	7850	1	Kiste	Säure —	38	40	Wanne	K. E.-D. Essen	
41	F K oder E K	95 oder 2495	1	"	Porzellanfiguren —	78	41	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
42	F K	1208	1	Bällchen	anscheinend Leinen	20	42	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
43	F M	44898	1	Kiste	Nudeln —	40	43	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
44	F S	8910	1	Fass	Sanneröl —	205	44	Steinach	K. E.-D. Erfurt	
45	G E	1/2	2	Kisten	Ketten, Schraubenschlüssel, Stricke, Flaschenzüge etc.	57 / 851	45	Bochum S.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
46	G G	198	1	Fass	ansch. Farbe —	138	46	Kehl	Badische Stsb.	
47	G M	4933	9	Stück	Eisenrohre —	90	47	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
48	G M	—	1	„	gusseis. Spülstein —	20	48	Diedenhofen	Reichsbahn	
49	G S D	5212	1	Kiste	Likör —	55	49	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
50	G U	—	1	—	Lagerbock —	10	50	Offenburg	Badische Stsb.	zur landwirthsch. Maschine.
51	H	—	3	Stück	Gusstheile —	6,5	51	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
52	H	1046	1	Ballen	Baumwollwaaren —	18	52	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
53	H H	3000	1	Fass	Talkum —	121	53	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
54	H L	6923/25	2	Lattenkisten	Packstroh —	47	54	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
55	H N S	1—15	10 4 1	— — —	Kuppelstangen — Bügel — Mutter —	46	55	Dortmund	K. E.-D. Essen	
56	H R	13726	1	Fass	Oel —	203	56	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
57	H S	38742	2	Kisten	Margarine —	56	57	Rastatt	Badische Stsb.	
58	H W	2040	1	Kiste	Cigarren —	33	58	Mehlem	K. E.-D. Cöln	
59	J D	—	3	Bund	7 Korbblechflaschen —	13,5	59	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
60	J E	249	1	—	Decke aus alten Säcken	9	60	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
61	J G	—	1	Bund	4 leere Körbe —	15	61	Altona	K. E.-D. Altona	
62	J H	132	1	„	2 Rohrstühle —	8	62	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
63	J J	361 a	1	Stück	Eisenwaare —	5	63	Posen	K. E.-D. Posen	
64	J & R	201	1	Verschlag	Nähmaschinenuntergestell	14	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	J V	206	1	„	Messingblech —	104	65	Altona	„	
66	J W	—	1	Koffer	1 Anzug, Wäsche für Herren, Etuis mit Flöte und Noten	18,5	66	Niefern	Badische Stsb.	
67	K	—	1	Bund	∧-Eisen —	55	67	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
68	K A	2046/7	2	Pack	Papier —	55	68	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
69	K G	226	1	Verschlag	Marmelade —	13,5	69	Wannsee	K. E.-D. Berlin	
70	K K	6044	1	Bund	Flacheisen —	44	70	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
71	K L	—	1	Sack	3 ger. Schinken —	24	71	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
72	K L	—	1	Pack	2 Kisten fr. Blumen —	7	72	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
73	K S	5	1	Holzkoffer	Kleider —	42	73	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
74	K S W	74333	1	Ring	getheertes Seil —	26	74	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
75	L	5	1	Holzkoffer	? —	16	75	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
76	L	9	1	Topf	Gelee —	7	76	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
77	L G	2911	1	Korb	Messingwaaren —	53	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
78	L G	2	1	Korbfl.	ansch. Spirituosen —	9	78	Posen	K. E.-D. Posen	
79	L P	2396	1	Ballen	baumwollene Waaren	15	79	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
80	M	240	1	—	Flaschenkasten —	3	80	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
81	M	—	1	Kiste	Eier —	98	81	Oberhausen	„	
82	M	2	20	Kisten	Käse —	103	82	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
83	M	1071	1	Fass	gefüllt? —	225	83	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
84	M A B G	—	1	Bierfass	leer —	32	84	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
85	M B	1822	1	Stück	Maschinentheil —	30	85	Duisburg	K. E.-D. Essen	Lager.
86	M E	3495	1	Bund	Flachstahl —	58	86	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
87	MK	100	1	Kiste	buntes Papier —	63	87	Gräfenthal	K. E.-D. Erfurt	
88	M N	—	1	Kübel	Butter —	32,5	88	Wanne	K. E.-D. Essen	
89	M Sch & Co.	6932	2	—	Betthäupter —	32	89	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
90	M W	—	3	Zuber	leer —	26	90	Homburg Oberh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	N L	473	1	Kiste	leere Flaschen —	56	91	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
92	O	—	1	Stück	Fenstereisen —	7	92	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
93	R	—	1	„	Flacheisen —	11	93			
94	O S	10	1	Verschlag	11 Latten, 9 Bretter —	30	94	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
95	P undeutlich	37114	1	Sack	Reis —	50	95	„	„	
96	P B & Co.	11	1	Kiste	Käse —	31	96	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
97	P C	342	1	„	Eisenw. —	60	97	Esch	Reichsbahn	
98	P H	7	5	Bund	Bandeisen —	199	98	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
99	P M	1461	1	Sack	? —	34	99	Ochtrup	K. E.-D. Münster	
100	P R	20	1	„	l. Säcke —	20	100	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
101	Pr IV	—	1	Stück	runde eis. Scheibe —	63	101	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
102	R III	5604	3	„	Stahlplatten —	6	102	Grevesmühlen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
103	R	338	1	Fass	leer —	127	103	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
104	R E	995	1	Eimer	Honig —	28	104	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
105	R G	II	1	Benzinfass	leer —	69	105	Wilhelmshafen	Oldenburgische Stsb.	
106	R K	108	1	Stück	Walze —	4	106	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
107	R K	6110	1	Kiste	Handgriffe aus Holz —	20	107	Crefeld.	K. E.-D. Cöln	
108	R O C K	—	1	Fass	leer —	53	108	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
109	R O G	10283 10290	2	Eimer	Gelee —	32	109	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
110	R O G	9545	1	Kübel	Gelee —	55	110	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
111	R S	II	1	—	Holzkette —	41	111	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
112	R S	566, 560, 586 933/4	5	Kisten	leer —	30	112	Düren	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
113	S	24	1	Korb	ansch. Kleider, Wäsche	33	113	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
114	S	479	1	Fass	leer —	35	114	Bremen H. B.	K. E.-D. Hannover	
115	S	—	20	Stück	Kupferrohre —	250	115	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
116	S roth	—	1	„	gusseis. Zweigrohr —	7	116	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
117	S B	30	1	Verschlag	frische Gurken —	15	117	Ensdorf	St. Johann=Saarbr.	
118	S O C	399	1	Kiste	Eisenw. —	131	118	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
119	S P	2	1	„	Bettzeug, Esslöffel, Nähzeug, Damenstrümpfe	—	119	Hamburg	K. E.-D. Altona	lagert im Fundbüreau der Polizeibehörde.
120	S P	4	1	brauner Koffer	Teppich, Bettzeug, Damenwäsche	50	120	„	„	
121	T	24	2	Pack	6 graue Kartoffelkörbe	9	121	Baal	K. E.-D. Cöln	
122	T	1	1	Fass	gefüllt? —	268	122	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
123	T	926	1	—	Tisch —	47	123	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
124	TC	3505	1	Karbolineumfass	leer —	38	124	Bremen Freibez.	K. E.-D. Hannover	
125	T C	7017 a	1	Kiste	leer —	18	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
126	T D C	903	1	—	ansch. Syrupfass, leer	ca. 53	126	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
127	T H	69	1	Kiste	Feilen —	44	127	Herchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	T L	—	1	„	Kandis —	25	128	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
129	V G & F	640, 727, 736, 951	4	—	ansch. Syrupfässer, leer	ca. 212	129	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
130	v L	20	1	Kiste	Zollgut —	22	130	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
131	W I	60652	1	„	Herdsteine für Backöfen	70	131	Hamm	K. E.-D. Essen	
132	W	—	1	Stange	Rundstahl —	86	132	Elsterberg	Sächsische Stsb.	5,70 m lang.
133	W A J	14	1	Verschlag	Holzwaaren —	100	133	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
134	W B	5735	1	Kiste	l. Cigarrenkisten —	27	134	Mannheim	Badische Stsb.	
135	D MW	—	1	Pack	2 Körbe, 1 Spiegel, 1 Eimer, 1 Glas, 1 Tasse, zerbrochen	5	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
136	W H	2299	1	Kiste	leer —	19	136	Hannover	K. E.-D. Hannover	Abs.: W. Hennies, Bockede.
137	W H	200 a	1	Bund	2 neue Stühle —	9	137	Neuss	K. E.-D. Cöln	
138	W P	5032/3	2	—	Sportwagen —	15	138	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
139	W R	II	1	Stahlflasche	leer —	33	139	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
140	W R	1080	1	Fass	ansch. Wein —	160	140	Horb	Württemberg. Stsb.	
141	W Sch	9033	1	Kiste	Holzwolle —	128	141	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
142	W Sch	1204	1	—	Reissbrett mit Mappe	6	142	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
143	Z H	691	2	Kisten	Würfelzucker —	57	143	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
144	Z & G	6484	1	Kiste	6 gefüllte Flaschen —	15	144	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
145	C.F.R. Angleur	—	1	—	Plombirleine —	—	145	Tetschen	Sächsische Stsb.	
146	Ernst Beer	16	1	Cylinder	leer —	20	146	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
147	Beuthen /0	1731	1	Sack	gebr. Kaffee —	14	147	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
148	Böchler (Liebenwalde)	11809	1	Cylinder	leer —	39	148	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
149	Dom. Brodkowitz	—	1	Milchkanne	leer —	7	149	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
150	Cloppenburg	—	1	Sack	altes Bett (Bettdecke)	11	150	Cloppenburg	Oldenburgische Stsb.	
151	Enameline	—	1	Kiste	Enamoline —	3	151	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
152	K. E. D. Essen	—	1		Gitter —	—	152	Hamm	K. E.-D. Essen	
153	R. Gross	1460	1	Bierfass	leer —	33	153	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
154	J. Kaufmann	—	1	Kiste	Selterwasserflaschen	76	154	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
155	K. E. D. Königsberg	—	1	—	Viehgitter —	43	155	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
156	Landwirthschaftskammer Schleswig-Holstein	1	1	—	Viehgitter —	—	156	Jübek	K. E.-D. Altona	
157	Linz	5	1	—	Decke, 6,40 × 3,50 m	—	157	Eil-A. Frankf. a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
158	Lüders & Stange	—	1	Korb	gefüllt —	22	158	Lübeck	Lübeck-Büch. E.	
159	Sylvain Meyer Winzenheim	—	1	—	eis. Schwungrad —	31	159	Schöneberg	Militär-E.	
160	Portland-Cement-Fabrik Kurmark A. Neumann Föhrde 1/27	—	27	Pack	l. Cementsäcke —	135	160	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
161	Sackleihgeschäft Pankow	—	1	Sack	l. Säcke —	7	161	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
162	C. Sandler (Culmbach)	17822	1	Bierfass	leer —	11	162	Grimmen	K. E.-D. Stettin	
163	Schlossbrauerei (Schöneberg)	—	1	„	leer —	12	163	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
164	Unions-Br. (Thorn)	—	1	„	leer —	33	164	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
165	—	7	1	—	Plan, 7,17 X 3,70 m —	37	165	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
166	—	10	1	—	Decke, 6,40 X 3,50 m —	—	166	Eil.-A. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
167	—	40	2	—	Lagerhölzer —	70	167	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
168	—	—	2	—	Ankerschrauben —	44	168	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	123	1	Bierfass	leer —	9	169	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
170	—	280	1	Stück	Pflugschaar —	2,5	170	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
171	—	398	1	Pack	gesalzene Rindshäute	38	171	Strassburg i/E.	Reichsbahn	
172	—	798	1	Fass	leer —	120	172	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
173	—	2,100	1	Stück	eis. Träger —	26	173	Wengerohr	St. Johann-Saarbr.	
174	—	2800-3530	1	„	eis. Träger —	17	174	Syke	K. E.-D. Münster	
175	—	6899 / 1266 X 8	1	„	schmiedeeis. Pfanne —	100	175	Spay	Direktion Mainz	
176	—	9631	1	Bund	Gardinenstangen —	10	176	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
177	—	11221	1	Cylinder	leer —	23	177	Hausach	Badische Stsb.	
178	—	139317	1	Bund	2 Rohrlehnstühle —	10	178	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
179	/ grün	—	3	Stück	Stabeisen —	28 ?	179	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
180	/ weiss	6	1	„	Eisenplatte —	3	180	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
181	// weiss	—	1	Bund	Bandeisen —	20	181	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
182	/ weiss	118—518	1	Stück	Flacheisen —	22	182	Düren	K. E.-D. Cöln	
183	// roth	—	1	„	Rost —	4	183	Hamm	K. E.-D Essen	
184	— grün	—	1	„	dopp. Wagenfeder —	19	184	Mehlauken	K. E.-D. Königsberg	
185	— blau	—	1	Stange	Winkeleisen —	19,5	185	Gronau	K. E.-D. Hannover	
186	— roth	—	1	Stück	Hemmschraube —	5	186	Hameln	„	
187	-- grün	—	1	Bund	Eisen —	63	187	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
188	— blau	—	1	Stück	Herdplatte —	19	188	Frankfurt a/Oder	K. E.-D. Berlin	m. 16 Ringen.
189	S L ▱ G Dunedin	1	1	Kiste	Ausfuhrgut —	115	189	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
190	△	36912/3	2	Säcke	Bohnen —	150	190	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
191	△ S	100	1	Kiste	Schiefersteine —	111	191	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
192	—	—	1	Stück	Achsbüchse —	4	192	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	Zollinland.
193	—	—	1	—	zerbrochenes Achsbuchsuntertheil	9	193	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
194	—	—	1	Stück	Achswelle —	11	194	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
195	—	—	4	„	eis. Anker —	40	195	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
196	—	—	1	—	Arbeitstisch —	170	196	Warstein	Westfäl. Landes-E.	mit Schraubstock und Rohrhalter.
197	—	—	1	Bund	20 Stäbe Bandeisen —	20	197	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
198	—	—	1	Stück	eis. Becken —	5	198	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
199	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	80,5	199	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	1	„	Bettfedern —	10	200	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
201	—	—	5	Stück	Bettstellknöpfe —	1	201	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
202	—	—	1	Sack	wollene Decken und Bettstücke	10	202	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	—	2	Ringe	Bindedraht —	40	203	Alt-Jabel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
204	—	—	1	Tafel	Blech —	20	204	Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	1	Blechkanne	gefüllt? —	57	205	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
206	—	—	1	„	leer —	4,5	206	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	—	Blechwalzmaschine —	93	207	M.-Gladbach am Speik	K. E.-D. Cöln	
208	—	—	1	Sack	anscheinend Bleiweiss	25	208	Grossenbaum	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	—	2	—	Bohlen, 5,5 m lang —	—	209	Peine	K. E.-D. Hannover	
210	—	—	1	Korb	frische Bohnen —	5	210	Darmstadt	Direktion Mainz	
211	—	—	1	Bund	10 eis. Bolzen —	18	211	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
212	—	—	1	Bund	5 eis. Bratkessel —	11	212	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
213	—	—	1	„	12 Bratpfannen —	23	213	Hamm	K. E.-D. Essen	
214	—	—	1	Sack	Cement —	15	214	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	20	Pack	Drahtnägel —	100	215	Osterode	K. E.-D. Königsberg	
216	—	—	1	Koffer	Einwanderergut —	30	216	Gep.-A. Rheine	K. E.-D. Münster	Marcin Rongyos to Oderberg.
217	—	—	1	Kiste	Einwanderergut —	120	217	„	„	[1]
218	—	—	1	Koffer	Einwanderergut —	38	218	„	„	Mirke Ferak, Oderberg.
219	—	—	1	Bund	2 T-Eisen —	2	219	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	1	„	3 Stck. ⊔-Eisen —	60	220	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
221	—	—	1	Ring	Eisendraht —	15	221	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
222	—	—	1	Korb	Eisenguss —	52	222	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	Stück	kurz. Eisenrohr —		223			
224	—	—	1	Bund	1 Hebel, 1 Schraubenschl.	9	224	Colberg	Altdamm-Kolberger	
225	—	—	1	„	9 Piassavabesen —		225			
226	—	—	1	„	Eisenstäbe —	9,5	226	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
227	—	—	1	„	Eisenstangen —	55	227	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
228	—	—	1	Stück	Eisenstange —	10	228	„	„	
229	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	3	229	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
230	—	—	1	Stück	Eisentheil —	30	230	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	Ankerstreben.
231	—	—	1	Pack	verz. Eisentheile (Stützen)	25	231	Giessen	„	
232	—	—	2	Fässer	leer —	71	232	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	
233	—	—	1	Bund	20 Stg. Façoneisen —	43	233	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	Stück	Façoneisen —	32	234	Bretten	Württemberg. Stsb.	6,15 m lang.
235	—	—	1	Bund	12 Fensterdreher —	1	235	Schrimm	K. E.-D. Posen	beim Bahnwärter Günther Km. 168.
236	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	236	Lemförde	K. E.-D. Münster	
237	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	16	237	Friesau=Ebersdorf	K. E.-D. Erfurt	
238	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	75	238	Münster	K. E.-D. Münster	
239	—	—	1	Bund	Flacheisen —	49	239	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
240	—	—	1	Pack in Papier	12 Stück Gardinenhalter (Rosetten)	1,5	240	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
241	—	—	1	Packet*)	4 Gardinenstangen —	4	241	Rheine	K. E.-D. Münster	*) in Papier.
242	—	—	2	Stück	eis. Gasrohre —	64	242	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
243	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	32	243	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
244	—	—	1	Stück	Gasrohr (alt) —	12	244	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	1	„	eis. Gestell —	13	245	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	für Mörtelträger.
246	—	—	1	Pack	leere Gipssäcke —	13	246	Soest	K. E.-D. Cassel	
247	—	—	1	Sack	l. Gipssäcke —	8	247	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	10	Glasballons	leer —	?	248	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
249	—	—	2	Stück	Gussbecken —	8	249	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	„	Gussplatte —	1,5	250	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Sack	Hafer —	70	251	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
252	—	—	1	Pack*)	rohe, geschmiedete Haken	37	252	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
253	—	—	1	schwarzer Handkoffer mit weiss. Beschlag	— —	6,5	253	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
254	—	—	1	Sack	Hanf —	22	254	Wangen i/W.	Württemberg. Stsb.	
255	—	—	1	—	gesalzene Haut —	26	255	Esslingen	„	
256	—	—	1	—	neuer Holzbock, polirt	3	256	Werdau	Sächsische Stsb.	anschd. Fasslager.
257	—	—	2	—	Holzgestelle —		257			
258	—	—	1	Bund	Bretter —	—	258	Duisburg	K. E.-D. Essen	
259	—	—	3	—	eis. Klammern —		259			
260	—	—	4	—	lose Bretter —		260			
261	—	—	1	Pack in Papier	1 Holzkonsol, 3 Holzknöpfe	1	261	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
262	—	—	1	—	Holzrolle —	2,5	262	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	2 m lang.
263	—	—	1	—	Holzstange, 7,1 m lang	5	263	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	anschd. Ladegeräth.
264	—	—	1	Bund	2 Holztheile eines Brunnenstockmodells	17	264	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	1,04 m lang, 17 cm Durchmesser.
265	—	—	2	—	lebende Hühner —	—	265	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
266	—	—	1	Stück	eis. Hutständer —	19	266	Reichenbach i/V. Ob.	Sächsische Stsb.	silb. bronzirt.
267	—	—	1	Kiste	Käse —	7,5	267	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Päckchen	gebr. Kaffee —	1,25	268	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
269	—	—	1	Säckchen	gebr. Kaffee —	12	269	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	20	270	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
271	—	—	1	Bund	3 Kartoffelkratzer —	4	271	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	anschd. Schnittergut.

[1]) Katarzyna Draus to Szedziszon Austria os Po Kolboszawo Kupno.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
272	—	—	1	Packet in grauem und braunem Papier	40 Strähnen gezwirntes Kammgarn	3	272	Gep.-A. Reichenbach i. V. o. B.	Sächsische Stsb.	bekl. 669 Crimmitschau-Reichenbach i. V. o. B.
273	—	—	1	—	Kette, 24 m —	68	273	Eil-A. Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
274	—	—	1	—	Kette, 67,5 m —	126	274	Duisburg-Hochfeld S.	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	—	Kette, 8,20 m —	13	275	Essen H. B.	"	
276	—	—	4	—	Ketten, 3 m —	15	276	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
277	—	—	1	—	Kette, 6 m —	12,5	277	Aue	Sächsische Stsb.	
278	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	33	278	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	brauner Faltenkoffer	Kleider, Wäsche, Reitstiefeln	9	279	Gep.-A. Pelplin	K. E.-D. Danzig	147 Danzig-Pelplin.
280	—	—	1	Pack	2 l. Körbe —	13	280	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	"	8 kl. Körbe —	8	281	Vohwinkel	"	
282	—	—	1	Stück	Kohleneimer —	2,5	282	Neustadt i/Meckl.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
283	—	—	1	Pack	6 Kohlenschaufeln —	7	283	Bonn	K. E.-D. Cöln	in Stroh und Leinen.
284	—	—	1	—	Kohlenschaufel —	2	284	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	ohne Stiel.
285	—	—	1	Ballen	Leder (in braunem Sack verpackt)	20	285	Heidelberg	Badische Stsb.	
286	—	—	1	Bund	28 Leinen, 3-4 m —	5	286	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
287	—	—	1	Stück	Mantelofen	16	287	Duisburg	K. E.-D. Essen	alt.
288	—	—	1	Pack	7 Margarinekübel, leer	17	288	Zollhaus	K. E.-D. Frankf. a/M.	
289	—	—	1	Eimer	Himbeer-Marmelade	13	289	Immendingen	Badische Stsb.	
290	—	—	5	Bund	Maschinenstroh —	32	290	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
291	—	—	1	Stück	Maschinentheil	2	291	Gotha	K. E.-D. Erfurt	Kurbel, roh.
292	—	—	1	Pack	1 Mehlsäcke —	28,5	292	Moabit	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	1	Ring	dünn. Messingdraht —	22	293	Neumühl	K. E.-D. Essen	
294	—	—	1	Stück	verz. Mörtelträger —	5	294	Bocholt	"	
295	—	—	6	—	Müllschippen —	3	295	Bensheim	Direktion Mainz	
296	—	—	1	Korbblechbüchse	Oel —	14	296	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
297	—	—	1	Stück	Ofen —	70	297	Dortmund C. M.	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	Bund	Pferderechen —	12	298	Nortorf	K. E.-D. Altona	
299	—	—	2	Pack	l. Pflanzenkörbe —	35	299	Hameln	K. E.-D. Hannover	
300	—	—	1	Stück	gusseis. Platte —	45	300	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	"	gusseis. Platte —	54	301	Wallhausen a/Helme	K. E.-D. Cassel	
302	—	—	1	"	eis. Rinne —	10	302	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	m. 2 Haken.
303	—	—	2	Reisekörbe	? —	25	303	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
304	—	—	1	Reisekorb	2 l. Reisekörbe —	12	304	Halle a/S.	"	
305	—	—	1	Bund	8 Röhrchen —	3	305	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
306	—	—	1	Stück	schmiedeeis. Rohr —	18	306	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	2,64 m lang.
307	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre —	15	307	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
308	—	—	1	"	5 eis. Rohre —	15	308	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	alt.
309	—	—	1	"	7 Rohrklopfer —	0,5	309	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	"	Rollladeneisen —	46	310	Gr.-Moyeuvre	Reichsbahn	
311	—	—	1	Stück	Rollladenschiene —	70	311	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	5,80 m lang.
312	—	—	1	—	leichtes Ruhebett aus Bambus	13,5	312	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	in gelbem Packpapier.
313	—	—	1	Bund	6 Stg. Rundeisen —	45,5	313	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
314	—	—	5	Stangen	Rundstahl —	15	314	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	1 m lang.
315	—	—	4	—	eis. Rungenbügel —	—	315	Moabit	K. E.-D. Berlin	
316	—	—	1	Bund	Latten —		316			
317	—	—	1	Sack	Rosshaare —	3	317	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
318	—	—	1	"	Rübsamen —	74	318	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Pack	l. Säcke —	4,5	319	Freienohl	K. E.-D. Cassel	
320	—	—	1	Korbballon	Salpetersäure —	55	320	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	1	—	Schemel —	11	321	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
322	—	—	1	—	Fussteppich —		322			
323	—	—	1	—	Schürhaken —		323			
324	—	—	1	Stück	Schlaghammer —	1,5	324	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
325	—	—	1	Packet in Leinen	1 alter Schlauch, 1 Laterne u. Fahrradzubehörtheile	2	325	Eil-A. Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
326	—	—	1	Bund	6 eis. Schlauchverschraubg.	2	326	Marne	"	
327	—	—	2	—	Signalfahnen —	8	327	Hamm	K. E.-D. Essen	
328	—	—	1	Stück	eis. Spiralfeder —	10	328	Annen Nord	"	
329	—	—	1	—	einsitziger Sportwagen	11	329	Gladbeck	"	
330	—	—	1	Rolle	Stacheldraht —	19,5	330	Stolp i/Pomm.	K. E.-D. Danzig	
331	—	—	1	Pack	2,25 m lange dünne Stahlstangen	18,5	331	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	
332	—	—	1	Bund	Stangendraht —	44	332	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
333	—	—	1	braune Papp-schachtel	Strümpfe, Schürze —	—	333	Gep.-A. Cassel	K. E.-D. Cassel	Postbeklebung 714 Hamm.
334	—	—	2	—	ansch. Syrupfässer, leer	ca. 106	334	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
335	—	—	1	—	rothbraune Tragefeder	—	335	Hadmersleben	„	
336	—	—	1	—	gebrauchte Treppenleiter	6	336	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
337	—	—	1	Bund	4 Tischfüsse —	4,5	337	Düdelingen Dorf	Reichsbahn	
338	—	—	1	Stück	Untergestell —	9	338	Darmstadt	Direktion Mainz	mit Rädern.
339	—	—	1	„	gusseis. Unterofen —	44	339	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	„	Ventil —	1,5	340	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
341	—	—	1	Verschlag	leer —	22	341	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
342	—	—	1	—	rothes Viehgitter —	—	342	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
343	—	—	1	—	Viehgitter, 1,90×1,42 m	—	343	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
344	—	—	1	—	eiserner Vorlegebaum	—	344	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
345	—	—	1	Handkoffer	Wäsche u. Kolonialw.	16	345	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
346	—	—	1	Eimer (1 Petrol.- u. 1 Oel-)	Wagenfett —	10,5	346	Aurich	„	
347	—	—	1	Bund	4 verz. Wannen —	26	347	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	1	„	4 l. Waschkörbe —	8	348	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
349	—	—	1	Korb	Wasserkastendeckel	6	349	Kiel	„	
350	—	—	1	Stück	Wasserpfanne —	17,5	350	Weida	Sächsische Stsb.	
351	—	—	1	Rolle	6 l. neue Weidenkörbe	15	351	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	2	Tafeln	Weissblech —	18	352	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
353	—	—	1	Stück	Weissblechrohr —	0,5	353	Königszelt	K. E.-D. Breslau	1,35 m lang.
354	—	—	1	„	Winkeleisen —	28	354	Chemnitz	Sächsische Stsb.	4 m lang.
355	—	—	1	Ballen	Wollwaaren —	23	355	Stolp	K. E.-D. Danzig	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 45. 11. Juni 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verminderung des Verwaltungsaufwandes bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft seit 1894/95.

Die Eisenbahnen der Erde im 19. Jahrhundert.

Nachrichten:
Deutschland: Sitzung des Landeseisenbahnraths. — Braunschweig. Landeseisenbahn. — Geschäftsbericht der pfälzischen Bahnen. — Mansfelder Kleinbahn. — Bayerischer Eisenbahnerverband. — Wohnungsgeldzuschüsse in Sachsen. — IX. internationaler Schifffahrtskongress. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Staatseisenbahnrath. — Das Stuttgarter Komitee für die 3 prozentigen Südbahnprioritäten. — Umarbeitung der Güterklassifikation bei den Eisenbahnen. — Verbesserung der Lage der Bediensteten der Staatsbahnen. — Tunneldurchbruch auf der Waldviertelbahn.

Ungarn: Tarifbegünstigungen für Eissendungen. — Brückenbau.

Uebrige europäische Länder: Der längste Tunnel Skandinaviens. — Staatszinsgewähr für die französischen Bahnen. — Verbindung Paris-London. — Simplontunnel. — Jura-Simplonbahn. — Bau einer neuen Eisenbahn in Portugal. — Reklamewesen der schweizerischen Bundesbahnen. — Der Schweiz-Express.

Fremde Welttheile: Die neue Brücke über den Amou-Darja. — Eisenbahnen im französ. Sudan.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Verminderung des Verwaltungsaufwandes bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft seit 1894/95.

Bei den bekannten, auch in dieser Zeitung erwähnten Berathungen in der zweiten sächsischen Kammer über die ungünstigen Erträgnisse der sächsischen Staatseisenbahnen ist unter anderen Dingen auch die Ersparniss zur Sprache gekommen, die bei der Umgestaltung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung am 1. April 1895 erzielt worden ist. Es ist dabei auf eine Aeusserung hingewiesen worden, die der preussische Eisenbahnminister v. Thielen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. April d. J. gelegentlich der Etatsberathung machte und die nur allgemein dahin ging, dass im Jahre 1902, trotzdem inzwischen das Bahnnetz um rund 8 000 km gewachsen sei, an Beamten des Bürodienstes erheblich weniger als im Jahre 1894 beschäftigt seien. Nach einem Zeitungsbericht sollte die Mittheilung so gelautet haben, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung gegenwärtig 8 000 Beamte im Bürodienste weniger habe, als im Jahre 1894.

Obwohl der Hauptzweck der Umgestaltung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung nicht auf die unmittelbare Erzielung von Ersparnissen an Personal, sondern vielmehr auf die Herstellung einer lebendigeren Verbindung zwischen den betriebs- und verkehrsleitenden Eisenbahnbehörden und der verkehrtreibenden Bevölkerung sowie auf eine grössere Beweglichkeit in der Verwaltung der grossen Verkehrsanstalt gerichtet war und obwohl überdies der thatsächlich erzielte Nutzen sich nicht nur in der Verminderung des Personals ausdrückt, so wird es doch von Interesse sein, einmal klar zu stellen, wie gross denn in Wirklichkeit die Personal- und Kostenersparniss gewesen ist, die durch die neue Verwaltungsordnung und die gleichzeitig in Wirksamkeit getretene, auf die Personalbemessung nicht minder einflussreich gewesene Neuordnung des Etats- und Finanzwesens erzielt worden ist.

Zur Beantwortung dieser Frage ist dem Verfasser dieser Zeilen Einsicht in die vor der Umgestaltung der Behörden angestellten Erhebungen und in die Etatsunterlagen für das Jahr 1902 gestattet worden.

Vorweg sei noch ausdrücklich bemerkt, dass es sich hierbei ausschliesslich um das Personal des inneren Verwaltungsdienstes handelt. Das Personal des äusseren, also besonders des ausführenden Betriebsdienstes ist dabei ganz ausser Betracht gelassen, weil es von der Neuordnung nicht unmittelbar berührt worden ist. Auch darauf sei vorweg hingewiesen, dass alle die vielseitigen und weittragenden Vereinfachungen im inneren Dienste, die gerade bei einem so grossen Unternehmen in hervorragendem Maasse möglich sind, mit und seit der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung in dem Grossbetriebe der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in weitgehendster Form eingeführt worden sind.

Am 1. April 1895, dem Tage des Inkrafttretens der neuen Verwaltungs- und Finanzordnung, ist das höhere, mittlere und untere Personal des eigentlichen Verwaltungsdienstes sofort um ein Sechstel seines Bestandes, nämlich von 18 157 auf 15 100 Arbeitskräfte, vermindert worden. Es wurden unverweilt überzählig und daher theils in Ruhestand versetzt, theils auf Grund eines besonderen Gesetzes zur Verfügung gestellt, theils endlich in frei werdende Stellen des Aussendienstes übergeführt 380 höhere Beamte, 2 180 mittlere Beamte und 497 Unterbeamte und Hausarbeiter, zusammen 3057 Arbeitskräfte.

Dabei blieb die Verwaltung aber nicht stehen. Es folgten vielmehr bei der Durchbildung und weiteren Durchführung der neuen Vorschriften, was selbstverständlich theilweise nur nach und nach vor sich gehen konnte, fortgesetzt neue Vereinfachungen mit weiteren sehr beträchtlichen Personaleinschränkungen in der inneren Verwaltung. Infolge dessen sind heute noch, obwohl das Gebiet der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sich ganz bedeutend ausgedehnt hat und der Verkehr auch sonst erheblich angewachsen ist, einschliesslich des Verwaltungspersonals des inzwischen neu gebildeten Eisenbahndirektionsbezirks Mainz immer noch 2 864 Beamte (315 höhere, 2 329 mittlere und 220 untere) im inneren Verwaltungs-

dienste weniger thätig, als vor Einführung der neuen Verwaltungsordnung, d. h. vor sieben Jahren.

Dieser Thatsache ist in der oben erwähnten Rede des Herrn Ministers Ausdruck gegeben.

Als Werthmesser des finanziellen Erfolges der Organisationsänderung kann aber selbstverständlich die angegebene Personalersparniss, die durch einfache Gegenüberstellung des heutigen Personalbestandes im inneren Dienste mit dem Personalstande vor der Neuordnung ermittelt ist, noch nicht angesehen werden. Sie bleibt, obwohl danach die Ausgaben für den Verwaltungsdienst der Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1902 thatsächlich um rund 7 000 000 *M.* niedriger sind, als die Verwaltungsausgaben der preussischen Staatsbahnen im Jahre 1894 betragen haben, hinter derjenigen Ersparniss doch noch bedeutend zurück, welche der Neuordnung allein für Personalersparnisse wirklich zu gut gerechnet werden muss.

Soll diese Ersparniss ermittelt werden, so darf nicht ausser Betracht bleiben, dass seit dem Jahre 1894/95 nicht nur das Bahngebiet sich wesentlich vergrössert hat, sondern dass auch der zu bewältigende Verkehr ohnedies beträchtlich gestiegen ist. Im Jahre 1894/95 betrugen die Betriebseinnahmen noch nicht eine volle Milliarde Mark, für das Jahr 1902 sind sie auf über 1,4 Milliarden Mark bemessen. Die Zahl der Wagenachskilometer ist in dem gleichen Zeitraum von 9,5 auf 13,5 Milliarden angewachsen. Daraus ist natürlich ein ansehnlicher Geschäftszuwachs entsprungen.

Wäre die Umgestaltung der Verwaltungsordnung unterblieben, so hätten infolge dieses bedeutenden Strecken- und Geschäftszuwachses selbstverständlich die im Jahre 1894 vorhanden gewesenen Verwaltungsbehörden und Beamten vermehrt werden müssen. Sicherlich hätten alsdann wenn nicht mehrere Eisenbahndirektionen, so doch eine grössere Anzahl von Betriebsämtern neu eingerichtet und auch sonst noch Verwaltungsstellen gebildet werden müssen. Hätte diese Verstärkung sich zur Längenausdehnung und zur Verkehrssteigerung auch nur annähernd ebenso verhalten, wie es in der Zeit vor dem Jahre 1894/95 wirklich der Fall gewesen ist, so ergibt sich, dass im Jahre 1902 unter der Neuordnung der Verwaltung 7 500 bis 8 000 höhere, mittlere und untere Beamte im Verwaltungsdienste der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft weniger beschäftigt sind, als beim Fortbestehen der früheren Organisation zur Durchführung der heutigen Aufgaben unter allen Umständen nöthig gewesen wären. In Geld umgerechnet bedeutet dies für die Staatskasse gegenwärtig eine jährliche Minderausgabe von reichlich 18 000 000 Mark. Gewiss ein Ergebniss, das allein schon die Neuordnung des Jahres 1895 rechtfertigt, selbst wenn die Umgestaltung der Verwaltung und nicht minder der davon untrennbaren Neuordnung des Etats- und Finanzwesens auch nicht noch andere erhebliche Vortheile gezeitigt hätte.

Damit dürfte die in der sächsischen Kammer aufgeworfene Frage nach dem unmittelbaren finanziellen Ergebniss der neuen Verwaltungs- und Finanzordnung der preussischen Staatsbahnen geklärt sein. Nur diesem Zwecke dienen diese Zeilen. Es wird damit namentlich nicht beabsichtigt, darzuthun, dass andere, nicht so ausgedehnte Staatsbahnunternehmungen mit derselben Ordnung der Verhältnisse auch dieselben günstigen Erfolge erzielen würden. Eisenbahnfachmänner sind darüber nicht im Unklaren, dass die Verhältnisse der einzelnen Verwaltungen dazu viel zu verschieden sind. Gar manches, was in einem Grossbetriebe von der Bedeutung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft an Vereinfachungen möglich, ja vielleicht als selbstverständlich gegeben und geboten ist, erweist sich anderwärts als undurchführbar, oder aber es lohnt sich nicht, weil auch im Eisenbahnwesen wie auf so manchem anderen Gebiete nur die Masse ansehnlichen Gewinn bringt.

Die Eisenbahnen der Erde im 19. Jahrhundert.

Wir veröffentlichen nachstehend im Anschluss an unsere Mittheilungen in Nr. 38 S. 614 aus dem Maiheft des „Archiv für Eisenbahnwesen" den vom „Reichsanz." wiedergegebenen Auszug aus der erwähnten Abhandlung unter Weglassung der bereits mitgetheilten Tabelle. Die Abhandlung bringt diesmal ausser der Statistik der am 31. Dezember 1900 im Betriebe befindlichen Eisenbahnen der 5 Erdtheile einen Rückblick auf die Entwickelung der Eisenbahnen seit ihrer Entstehung, die durch besondere Zusammenstellungen und durch eine sehr übersichtliche bildliche Darstellung veranschaulicht wird.

Die Anwendung von Spurbahnen zur Fortbewegung von Lasten ist schon Jahrhunderte alt. Sicher ist, dass im Anfang des 16. Jahrhunderts in den Bergwerken am Harz, im Erzgebirge und in Tirol hölzerne Spurbahnen zur Beförderung mit Rädern versehener Kästen (Hunde) benutzt wurden. Diese Beförderungsweise soll zur Zeit der Königin Elisabeth durch deutsche Bergleute, die von dieser Herrscherin angeworben waren, in England bekannt geworden sein, wo sie im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts ausgedehnte Anwendung fand und wo die ursprüngliche hölzerne Spurbahn sich nach und nach zu dem aus Holz und Eisen hergestellten Gleis entwickelte. Diese früheren Spurbahnen und Gleise, auf denen die Fortbewegung der Lasten durch die Muskelkraft von Menschen oder Thieren erfolgte, hatten nur Werth für beschränkte örtliche Zwecke. Erst dem 19. Jahrhundert war es vorbehalten, durch die Verbindung der Spurbahn mit der Dampfkraft, die inzwischen schon auf anderen Gebieten sich zu einer mächtigen Gehilfin des Menschen entwickelt hatte, die Eisenbahnen im heutigen Sinne des Worts und damit ein Verkehrsmittel von grösster Leistungsfähigkeit zu schaffen, das bestimmt sein sollte, den gewaltigsten Einfluss auf alle Verhältnisse des menschlichen Lebens auszuüben und diesem Jahrhundert sein eigenartiges Gepräge aufzudrücken.

Die erste für öffentlichen Verkehr bestimmte Lokomotiveisenbahn, die 21 km lange Strecke Stockton-Darlington in England, wurde am 27. September 1825 eröffnet. Die grosse Bedeutung dieses neuen Beförderungsmittels wurde von einsichtsvollen Männern allerorten erkannt, und obgleich es auch nicht an Zweiflern und solchen fehlte, die Bedenken und Befürchtungen der mannigfachsten Art geltend zu machen suchten, fand die Eisenbahn doch sehr rasch weite Verbreitung: In England waren am Schlusse des Jahres 1840 schon 1 348 km Eisenbahn im Betrieb. In Frankreich, wo die erste Lokomotivbahn zwischen Etienne und Andrézieux im Jahre 1832 eröffnet wurde, waren Ende 1840: 497 km im Betrieb. Deutschlands erste mit Dampf betriebene Eisenbahn war die am 7. Dezember 1835 eröffnete, 6 km lange Strecke Nürnberg-Fürth; wie richtig aber gerade auch in Deutschland gleich von Anfang an die Bedeutung der Eisenbahnen erkannt wurde, geht daraus hervor, dass hier Ende 1840 schon 549 km im Betrieb waren, also mehr als in Frankreich. In Belgien wurde die erste Eisenbahn zwischen Brüssel und Mecheln in demselben Jahre wie in Deutschland, 1835, eröffnet; bis Ende 1840 waren in dem industriereichen Lande 336 km im Betrieb. In Oesterreich-Ungarn wurde die erste Lokomotiveisenbahn zwischen Wien und Wagram im Jahre 1838 eröffnet, am Schlusse des Jahres 1840 waren 144 km im Betrieb. In Russland wurde die erste Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb, die 26 km lange Strecke St. Petersburg-Zarskoje-Sselo, im Jahre 1838 eröffnet; es dauerte dann aber bis zum Jahre 1845, bis eine weitere Strecke (der Warschau-Wiener Eisenbahn) zur Eröffnung kam. Von den übrigen Ländern Europas begannen im vierten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts noch Italien und die Niederlande mit dem Eisenbahnbau, aber nur in sehr geringem Umfange; in Italien wurde als erste Eisenbahn die Strecke Neapel-Portici im Jahre 1839 eröffnet, in den Niederlanden in demselben Jahre die Eisenbahn Amsterdam-Harlem. In allen übrigen europäischen Ländern wurde erst später mit dem Bau von Eisenbahnen vorgegangen. Mit besonderer Thatkraft wurde er in den Vereinigten Staaten von Amerika in Angriff genommen. Dort wurde im Jahre 1830 die erste Eisenbahnstrecke zwischen Baltimore und Ellicotsmills eröffnet und der Bahnbau dann so gefördert, dass Ende 1840 schon 4 584 km Eisenbahnen im Betriebe waren. Von den

übrigen Ländern Amerikas haben im vierten Jahrzehnt die Insel Kuba und Britisch-Nordamerika (Kanada) mit dem Bahnbau begonnen. Auf den 3 übrigen Erdtheilen — Asien, Afrika und Australien — wurde der Bau von Eisenbahnen erst im Laufe des 6. Jahrzehnts des vorigen Jahrhunderts in Angriff genommen.

Am Schlusse des Jahres 1840 waren danach im ganzen rund 7 700 km Eisenbahnen im Betrieb. Die weitere Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde in den sechs Jahrzehnten von 1840 bis 1900 ergibt sich aus der bereits in Nr. 38 S. 614 u. 615 abgedruckten Uebersicht. Aus ihr ist zu ersehen, dass der Zuwachs der Eisenbahnlänge der Erde im ganzen vom Jahrzehnt 1840—50 bis 1880—90 stetig und zwar in beträchtlichem Maasse zugenommen, im letzten Jahrzehnt (1890—1900) dagegen sich bedeutend vermindert hat. Der Zuwachs stieg von 30 900 km im Jahrzehnt 1840—50 auf 69 400 km in 1850—60, weiter auf 101 800 km in 1860—70, auf 162 600 km in 1870—80, auf 244 900 km in 1880—90 und sank dann im letzten Jahrzehnt auf 172 800 km, also um über 70 000 km. In Europa war bereits im Jahrzehnt 1880—90 ein Rückgang der Bauthätigkeit gegen das vorhergehende eingetreten, während diese zu derselben Zeit in Amerika einen in gleicher Höhe vorher nicht dagewesenen Aufschwung aufweist. Dagegen zeigt sich bei letzterem Erdtheil auch im letzten Jahrzehnt der stärkste Rückgang — um 86 000 km —, ein Rückgang, der, nach einer im „Archiv für Eisenbahnwesen“ gegebenen vergleichenden Uebersicht der Zunahme der Bahnlänge in den einzelnen Ländern, ausschliesslich von den Vereinigten Staaten herrührt, wo der frühere rasche Aufschwung zum Theil auf ungesunder Grundlage beruhte. — In Deutschland findet sich der stärkste Aufschwung im Eisenbahnbau in dem Jahrzehnt 1870—80 mit einer Zunahme von 14 200 km; der darauf in den letzten zwei Jahrzehnten eingetretene Rückgang ist nur mässig. In Grossbritannien und Irland hatte der Zuwachs an Eisenbahnlänge bereits im Jahrzehnt 1840—50 mit 9 400 km seine grösste Höhe erreicht, die nur annähernd im Jahrzehnt 1860—70 mit 8 200 km wieder erreicht wurde; später zeigt sich ein stetiger, sehr beträchtlicher Rückgang. Russland dagegen, das allerdings im Verhältniss zu seiner Flächengrösse nur sehr spärlich mit Eisenbahnen versehen ist, weist am Schlusse des Jahrhunderts eine sehr beträchtliche Thätigkeit im Eisenbahnbau auf.

Am Ende des Jahres 1900 waren auf der ganzen Erde 790 125 km Eisenbahnen im Betrieb, eine Länge, die nahezu dem 20 fachen des Umfangs der Erde am Aequator (40 070 km) gleich kommt und das Doppelte der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) noch um mehr als 21 000 km übertrifft. Die für die Eisenbahnlänge angegebenen Zahlen bezeichnen, wie hier bemerkt werden möge, die Bahn-, nicht die Gleislängen, die bei den vielen namentlich in Europa und in Nordamerika sich findenden zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen bedeutend grösser sind. Ferner sei bemerkt, dass in den angegebenen Zahlen ausser den vollspurigen Hauptbahnen auch die für öffentlichen Verkehr bestimmten schmalspurigen sowie die voll- und die schmalspurigen Nebenbahnen, dagegen nicht die unter den Begriff „Kleinbahnen“ fallenden Eisenbahnen, namentlich städtische Strassenbahnen u. dergl., einbegriffen sind.

Von den einzelnen Erdtheilen steht in Bezug auf die Eisenbahnlänge, wie auch in den Vorjahren, Amerika mit 402 171 km, also mit mehr als der Hälfte der gesammten Länge der Eisenbahnen der Erde, obenan. Dann folgen Europa mit 283 525 km und mit wesentlich kleineren Zahlen Asien, Australien und Afrika. Unter den einzelnen Staaten haben die Vereinigten Staaten von Amerika in ihrem weit ausgedehnten Gebiet das grösste Eisenbahnnetz — 311 034 km. Das zweitgrösste Netz hat Deutschland mit 51 391 km. Darauf folgt das europäische Russland mit 48 107 km, Frankreich mit 42 827, Britisch-Ostindien mit 38 235, Oesterreich-Ungarn mit 36 883, Grossbritannien und Irland mit 35 186, Britisch-Nordamerika mit 28 697 km Eisenbahn. Die übrigen Staaten haben durchgängig wesentlich kleinere Netze.

Die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, d. h. das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse, ist am grössten in dem industriereichen, dichtbevölkerten Königreich Belgien, wo nahezu 22 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche kommen. Nicht viel weniger dicht ist das Netz im Königreich Sachsen mit 19 km Eisenbahn auf 100 qkm. Dann folgen in Bezug auf die Dichtigkeit des Netzes: Baden und Elsass-Lothringen mit je 13 km, Grossbritannien und Irland mit 11,4 km, das Deutsche Reich im Durchschnitt und die Schweiz mit je 9,5, die Niederlande mit 8,6, Frankreich mit 8 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Die geringste Dichtigkeit findet sich in Europa in dem weit ausgedehnten, dünn bevölkerten Norwegen mit nur 0,6 km Eisenbahn auf 100 qkm Fläche. Nur wenig grössere Dichtigkeit hat das Eisenbahnnetz des europäischen Russland, wo 0,9 km Eisenbahn auf dieselbe Fläche kommen. Von den aussereuropäischen Ländern stehen in Bezug auf die Dichtigkeit die Vereinigten Staaten mit 4 km auf 100 qkm obenan. Nach diesen folgen die australische Kolonie Viktoria mit 2,3, Portugiesisch-Indien mit 2,2, die britische Kolonie Natal mit 1,7 km auf je 100 qkm. In allen übrigen Ländern ist die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes wesentlich geringer.

Das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl ist in Europa am grössten in dem in einzelnen Landestheilen dünn bevölkerten Königreich Schweden, wo 22,4 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner entfallen. Dann folgen Dänemark mit 12,3, die Schweiz mit 11,4, Frankreich mit 11,1, Bayern, Baden und Elsass-Lothringen mit je 11 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Aussereuropäische Staaten, in denen sich bei geringer Bevölkerung schon ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz findet, weisen für dieses Verhältniss zum Theil wesentlich höhere Zahlen auf, wie die Kolonie Westaustralien 130,6, die Kolonie Queensland 93, Südaustralien 83 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner.

In einer letzten Uebersicht des „Archiv für Eisenbahnwesen“ sind noch Angaben über die in verschiedenen Ländern auf die Eisenbahnen verwandten Geldbeträge, die Anlagekosten, getrennt für die Eisenbahnen in Europa und in aussereuropäischen Ländern, zusammengestellt. Die Eisenbahnen in Europa sind, wenigstens in den wichtigsten Eisenbahnländern, in ihrer gesammten Anlage sorgfältiger ausgeführt und wesentlich besser mit Doppelgleisen, Sicherheitseinrichtungen, Betriebsmitteln usw. ausgestattet und daher auch beträchtlich theurer als die der aussereuropäischen Länder. Die durchschnittlichen Kosten eines Kilometers Bahnlänge waren am höchsten in Grossbritannien und Irland; sie betrugen bei dessen Gesammtnetz 660 070 ℳ, bei den Staatsbahnen Belgiens 364 113 ℳ, in Frankreich 316 319 ℳ, bei dem Gesammtnetz Oesterreichs 277 611 ℳ, bei dem der Schweiz 272 585 ℳ, bei dem Italiens 261 174 ℳ, bei dem Gesammtnetz Deutschlands 255 605 ℳ, bei den Staatsbahnen Ungarns 242 556 ℳ, bei dem Gesammtnetz Spaniens 232 551 ℳ, bei dem der Niederlande 215 614 ℳ, bei dem Rumäniens 182 920 ℳ, bei dem Gesammtnetz Russlands (ohne Finland) 175 165 ℳ, bei dem Serbiens 165 130 ℳ, bei den Staatsbahnen Bulgariens 125 988 ℳ, bei dem Gesammtnetz Dänemarks 107 200 ℳ, bei den Staatsbahnen Schwedens 103 141 ℳ, bei denen Norwegens 90 789 ℳ, bei den schwedischen Privatbahnen 56 586 ℳ und in Finland 55 065 ℳ, in Europa 292 322 ℳ, dagegen in den übrigen Erdtheilen 143 691 ℳ, und zwar in den Vereinigten Staaten von Amerika 158 070 ℳ, in Britisch-Ostindien 149 230 ℳ, in Kanada 146 196 ℳ. Das gesammte Anlagekapital der am Schlusse des Jahres 1900 in Europa in Betrieb gewesenen 283 525 km wird auf 82 880 595 050 Mark berechnet, das der aussereuropäischen Eisenbahnen (506 600 km) auf 72 793 860 600 ℳ, das Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1900 auf 155 674 455 650 Mark oder rund 155,5 Milliarden Mark.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Sitzung des Landeseisenbahnraths.** Für die auf Freitag, den 13. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, anberaumte Sitzung des Landeseisenbahnraths sind folgende Angelegenheiten auf die Tagesordnung gesetzt: 1. Ermässigung des Tarifs für Holz des Spezialtarifs II; 2. Einführung eines Ausnahmetarifs für überseeisch eingeführtes Kupfer usw. von Emden (und den anderen deutschen Nordseehäfen) nach den rheinisch-westfälischen Verbrauchsstationen; 3. Mittheilung über genehmigte Ausnahmetarife usw.

Ausserdem wird über einen von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberathenen, für die Beschlussfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereiteten Antrag von allgemeinem Interesse zu der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs, betreffend Tarifirung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen, berathen werden.

— **Die braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft** hat eine Erhöhung des Aktienkapitals um den Betrag von 1 350 000 ℳ auf 5 000 000 ℳ zur Beschaffung von Betriebsmitteln und Ausführung von Erweiterungsanlagen sowie für den Bau

der Schunterthalbahn vorgenommen. Die neuen Aktien nehmen vom 1. Januar d. J. ab voll an der Dividende Theil. In den letzten drei Jahren hat die Gesellschaft je 6,5 % und in den Jahren 1896 bis 1898 4,75, 5 und 6 % Dividende gezahlt.

— **Geschäftsbericht der pfälzischen Bahnen.** Ueber die allgemeine Geschäftslage und die Hauptergebnisse des Betriebes der pfälzischen Eisenbahnen äussert sich die Direktion in ihrem Bericht wie folgt: Das Jahr 1901 hat nach Deckung der Aktien- und Prioritätszinsen, der Tilgungsbeträge und der Vorzugsbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn einen Passivrest von 437 347 *M.* belassen. Dieses Ergebniss steht hinter demjenigen des Vorjahres um 2 056 280 *M.* zurück, da die Betriebseinnahmen einen Rückgang von 257 736 *M.* aufweisen bei einer gleichzeitigen Steigerung der Betriebsausgaben von 1 458 837 *M.* und einem Mehrbedarfe für Verzinsung und Tilgung von 339 707 *M.* Die Mindereinnahme von rund 257 000 *M.* ist wesentlich durch einen Ausfall beim Ertrage des Güterverkehres im engeren Sinne, d. h. ausschliesslich der Kohlentransporte aus den Saargruben, herbeigeführt. Diesem sich auf 387 864 *M.* beziffernden Ausfalle stehen Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr von rund 180 000 *M.* und aus dem Saarkohlenverkehr von 116 000 *M.* gegenüber. Die Abgleichung der Mehr- und Minderbeträge der „übrigen Einnahmequellen" belassen einen Mindererertrag von 166 000 *M.*, so dass im ganzen eine verbleibende Mindereinnahme in der bezeichneten Höhe von 257 000 *M.* sich ergeben hat. Die Betriebsausgaben des Jahres 1901 sind um volle 1 458 837 *M.* höher gewesen als im Vorjahre. Der Mehraufwand entfällt mit 466 000 *M.* auf den persönlichen, mit nahezu 1 000 000 Mark auf den sachlichen Bedarf. An dem ersteren sind die Löhne der Stations- und Güterbodenarbeiter mit 145 000 *M.* betheiligt. Die Lohnerhöhungen der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter haben 108 000 *M.* und 156 000 *M.* mehr erfordert, so dass die Gesammtmehrausgabe für Arbeiterlöhne im Betriebsjahre 1901 gegen das Vorjahr volle 409 000 *M.* betragen hat. Die entsprechende Ausgabenerhöhung des Jahres 1900 hatte 465 000 *M.*, die des Jahres 1899: 800 000 *M.* und die des Jahres 1898: 600 000 *M.* betragen; es haben sich daher die Arbeiterlöhne innerhalb der letzten vier Betriebsjahre um 2 304 000 *M.* erhöht, und zwar zum grösseren Theil infolge der sehr bedeutenden Aufbesserungen der Einzellohnsätze, in geringerem Maasse durch Vermehrung der Arbeiterzahl infolge der Verkehrssteigerung sowie der gekürzten Arbeitsdauer. Für das laufende Jahr — 1902 — erhöhen sich die Zinsen der Prioritätsanlehen um 79 158 *M.*, die Tilgungsbeträge um 71 900 *M.*, zusammen um 151 058 *M.* Zu dieser Summe treten noch die im Laufe des Jahres fällig werdenden Stückzinsen der im Monat März begebenen Anleihen der Ludwigs- und Nordbahn mit rund 75 000 *M.*, so dass sich der Gesammtmehrbedarf für Verzinsung und Tilgung auf 226 000 *M.* beziffern wird. Bei den eigentlichen Betriebsausgaben werden sich die Personalkosten um den alljährlichen normalen Zuwachs für Neuanstellungen und Gehaltsaufbesserungen im Mindestbetrage von 100 000 *M.* erhöhen. Die Arbeiterlöhne würden einen Rückgang nur dann erfahren können, wenn infolge weiterer erheblicher Verkehrsminderung Betriebseinschränkungen und infolge dessen die Verminderung der Arbeiterzahl nothwendig werden sollte. Bei den sachlichen Ausgaben werden sich die Beschaffungskosten für Kohlen um etwa 400 000 *M* ermässigen; der Preisabschlag anderer Materialien fällt nicht sehr ins Gewicht, da insbesondere der Verbrauch der Werkstätten für Instandhaltung des Fahrparkes ein noch stärkerer sein wird, als für 1901. Immerhin wird für Schienen, Kleineisenzeug und Schwellen mit einem Wenigerbedarfe von etwa 100 000 *M* gerechnet werden dürfen. Der Anfang des Jahres 1902 hat nicht nur keine Besserung, sondern weitere Abschwächung des Verkehrs gebracht, und liegt für Monat Januar bereits ein Ausfall von 158 000 *M.* vor, der allerdings als ein ungewöhnlich hoher bezeichnet werden darf und durch das Betriebsergebniss des Februar infolge besseren Ertrages des Saarkohlenverkehres bis auf 131 000 *M.* wieder eingeholt worden ist, während der Güterverkehr auch noch im Februar einen Ausfall zeigt. Sinken die Einnahmen aus den wichtigsten Quellen des Personen- und Güterverkehres noch weiter herab, so werden die nach Abzug höherer Verzinsung und Personalkosten verbleibenden Ersparungen bei den sachlichen Ausgaben bald ausgeglichen sein und die finanziellen Ergebnisse möglicherweise noch weiteren Rückgang erleiden müssen. An Maassnahmen zur Herabminderung der Ausgaben, insoweit solche unbeschadet der Ordnung und Sicherheit des Betriebes möglich erscheint, sowie an Bestrebungen zur Hebung und Förderung des Verkehrs und Ertrages wird es die Verwaltung, wie seither, auch fernerhin nicht fehlen lassen.

Nachdem der Antrag der Verwaltung wegen Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Betrage von 3 365 000 *M.* zum Zwecke der Herstellung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten und -Anlagen auf den pfälzischen Eisenbahnen mit gesetzlich beschränktem Bau- und Einrichtungskapitale und für Rechnung derselben, dann zum Zwecke der Vermehrung des Fahrmaterials und der Beschaffung von Werkstätte- und sonstigen Einrichtungen in ausführlicher Weise begründet worden ist, wird über die Vereinbarung mit der bayer. Staatsregierung über die Berechnung der dereinstigen etwaigen Einlösungssumme der pfälzischen Eisenbahnen berichtet, dass es nach jahrelangen Verhandlungen gelungen ist, mit der königl. Staatsregierung ein Abkommen über diejenigen Beträge zu erzielen, welche als Abzugsposten an der dereinstigen Einlösungssumme der pfälzischen Eisenbahnen in Betracht zu kommen haben, und wird auf Grund der im Bericht gemachten Ausführungen der Generalversammlung folgender Antrag unterbreitet: „Die Generalversammlung wolle die in den Baurechnungen der einzelnen Gesellschaften vorgetragenen Abzugsposten im Betrage von 5 497 434 *M.* für die pfälzische Ludwigsbahngesellschaft, 1 911 063 *M.* für die pfälzische Maximiliansbahngesellschaft, 3 939 884 *M.* für die pfälzische Nordbahngesellschaft anerkennen und zugleich dem von der königl. Staatsregierung wegen Behandlung der den pfälzischen Eisenbahngesellschaften bis zum Jahre 1900 einschliesslich zugeflossenen Reichszuschüsse im Gesammtbetrage von 7 350 048 *M.* vorgeschlagenen Vergleich, dahingehend, dass zwei Drittel dieser Zuschüsse als Abzugsposten an der seinerzeitigen Einlösungssumme der pfälzischen Eisenbahnen zu gelten haben, die Zustimmung ertheilen." Hierzu ist zu bemerken, dass nach Ziffer VIII der Grundlagen für die Vereinigung der pfälzischen Eisenbahngesellschaften die bayer. Staatsregierung berechtigt ist, vom 1. Januar 1905 an jederzeit das gesammte Besitzthum der drei pfälzischen Eisenbahngesellschaften durch Bezahlung derjenigen Summe zu erwerben, welche auf dem Baukonto jeder Gesellschaft nach Abzug der vom Staate geleisteten Baukapitalzuschüsse verzeichnet ist, unter Hinzufügung derjenigen Summe, welche in dem der Einlösung vorausgehenden vorletzten Betriebsjahre an die Aktionäre jeder Gesellschaft an Zinsen, Vorzugsbezügen und Dividenden hinausgegeben wurde.

— **Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier, Aktiengesellschaft.** Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden von der Gesellschaft, an der bekanntlich die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft betheiligt ist, 748 434 (i. V. 491 372) Wagenkilometer gefahren, 1 297 323 (995 075) Personen auf Fahrscheine befördert und 220 504 (62 455) Kilowattstunden elektrischer Kraft abgegeben. Die Betriebseinnahmen betrugen 323 626 *M.*, die Betriebsausgaben 316 222 *M.*, so dass sich ein Betriebskoeffizient von 94,62 % ergibt. Die Bahnanlage brachte einen Verlust von 32 362 *M.* und die Licht- und Kraftanlage einen Ueberschuss von 39 767 *M.* Der Gesammtüberschuss stellt sich auf 7 404 *M.*, wovon vertragsmässig 740 *M.* an die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft abzuführen sind, so dass 6 664 *M.* verbleiben. Hierzu tritt jedoch, da nach dem mit der in Konkurs gerathenen Firma Kramer, Klett & Co. geschlossenen Pachtvertrag eine Pachtsumme von mindestens 246 000 *M.* zu zahlen gewesen wäre, die gesammte aus dem Vorjahre verbliebene Kautionsrechnung Kramer & Co. mit 101 922 *M.*, so dass sich ein Reingewinn von 107 788 (132 900) *M.* ergibt. Davon gehen an die Rücklage 5 226 (6 645) *M.*, an den Tilgungsbestand 16 250 (5 000) *M.* und an die Sonderrücklage 2 000 (1 000) *M.* Zu besonderen Abschreibungen dienen 15 000 *M.* und der Rest wird der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft mit 69 311 *M.* überwiesen, die ihrerseits vertragsmässig für die Jahre 1901 und 1902: 4,5 % Dividende auf das Aktienkapital von 4 500 000 *M.* zu zahlen hat. Der Erlös der Bahnpfandschuld von 500 000 *M.*, über die in der bevorstehenden Hauptversammlung beschlossen werden soll, ist zur Ausdehnung der Kraftstation bestimmt. Die ersten vier Monate des laufenden Geschäftsjahres erbrachten einen Betriebsüberschuss von 4 502 *M.* gegen einen Betriebsverlust von 28 569 *M* in derselben Zeit des Vorjahres. Die von der Hauptversammlung der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft und von der Versammlung ihrer Obligationsinhaber eingesetzte Revisionskommission hat auch die Verhältnisse der Mansfelder Gesellschaft nachgeprüft und einen Bericht erstattet, der dem Geschäftsbericht beigegeben ist. Er kommt zu dem Schluss, dass, falls die von ihm empfohlenen Verkehrserweiterungen und Betriebsverbesserungen eintreten, das Erträgniss bis etwa 1906 um ungefähr jährlich 0,25 % steigen, die Dividende also im Jahre 1906 sich auf 2¾ bis 3 % stellen werde.

— **Der bayerische Eisenbahnerverband** hat kürzlich in Bamberg seine diesjährige Generalversammlung abgehalten. Nach dem bei diesem Anlass erstatteten Rechenschaftsbericht kann der Verband mit Befriedigung auf seine bisherige Thätigkeit und die erzielten Erfolge zurückblicken. Von seiner Gründung an (1897) ist er unausgesetzt bemüht gewesen, Verbesserungen mannigfacher Art in der Lage des Eisenbahnerstandes zu erreichen. Auf Grund umfassender Ermittelungen und eingehender Erörterungen sind verschiedene Denkschriften — über die allgemeine Lage der unteren Bediensteten und Arbeiter, die Wohnungsverhältnisse, Baugenossenschaften u. a. m. — ausgearbeitet und der Regierung wie dem Landtag unterbreitet worden.

Den damit gegebenen Anregungen schreibt die Verbandsleitung es zu, dass seit dem Bestehen der bayerischen Staatsbahnverwaltung noch niemals so viel Verbesserungen zu Gunsten des niederen Eisenbahnpersonals geschaffen worden sind, wie gerade in den letzten fünf Jahren.

Unter dem, was im Vorjahre erreicht worden ist, werden die am 1. September 1901 in Kraft getretenen neuen Bestimmungen über die Aufnahme in den bayerischen Staatseisenbahndienst hervorgehoben. Was der Verband nach seinem Programm seit Jahren anstrebte, Regelung der Beförderungsverhältnisse, Abschaffung der vielen Kategorien, Reform der Prüfungsvorschriften für das untere Personal, ist durch die neuen Bestimmungen erfüllt worden.

Im November 1901 sind wiederum 4 500 000 ℳ. Hypothekendarlehen für die Baugenossenschaften des Eisenbahnpersonals bewilligt worden.

Einen nicht zu unterschätzenden Erfolg ihrer Bestrebungen erblickt die Verbandsleitung auch darin, dass in dem Verbande alle Klassen des niederen Eisenbahnpersonals zu gemeinsamer Thätigkeit verbunden sind, während früher die verschiedenen Kräfte sich oft nutzlos zersplitterten und selbst gegenseitige Befehdungen nicht zu den Seltenheiten gehörten.

Mit besonderer Genugthuung werden die Leistungen des Verbandes auf dem Gebiete der Selbsthilfe betont. Die Unterstützungskasse hat im Berichtsjahre rund 89 000 ℳ. in Krankheits-, Pensions-, Invaliditäts- und Todesfällen ausgezahlt. Seit ihrer Gründung (1. November 1897) sind rund 195 000 ℳ. für solche Unterstützungen verausgabt worden. Der Unterstützungsfonds, der durch freiwillige Gaben der Mitglieder aufgebracht wird, hat im Berichtsjahre an unverschuldet in Noth gerathene Berufsgenossen rund 1 000 ℳ. gezahlt.

Der den Verbandsmitgliedern durch das Volksbüro in München gewährte Rechtsschutz ist auch im Berichtsjahre vielfach und mit gutem Erfolg in Anspruch genommen worden.

Durch Rabattvereinigungen und Kohlenkassen haben die Mitglieder nicht unerhebliche Vortheile erlangt.

Die Spar- und Darlehnskasse des Verbandes, die 700 Mitglieder zählt, hat im Vorjahre Darlehen im Betrage von 30 300 ℳ. gewährt. Ueber 85 000 ℳ. wären nöthig gewesen, um alle für würdig befundenen Gesuche erledigen zu können.

Die von den Mitgliedern des Verbandes gegründeten Baugenossenschaften haben fast alle ihre Unternehmungen glücklich zu Ende geführt. Die Baugenossenschaft München-Laim erbaute 51 zwei- und dreistöckige Häuser, die Genossenschaft München-Berg am Laim 10 vierstöckige Häuser. In Neu-Ulm wurden 13 Häuser, in Augsburg 15 Häuser, in Kempten 5 Häuser, in Simbach 3 Häuser erbaut. Insgesammt wurden durch diese Genossenschaften 855 Wohnungen innerhalb 2½ Jahren hergestellt. Der Staat hat diesen Genossenschaften bis jetzt rund 3 200 000 ℳ. an 3 prozentigen Hypothekendarlehen gewährt.

Zur Alkoholfrage sprach sich auf Antrag der Obmannschaft Nürnberg die Generalversammlung dahin aus, dass sie die Bestrebungen des Eisenbahndirektors de Terra, die Antialkoholbewegung unter die Eisenbahner zu tragen, wärmstens begrüsse und die Mitglieder auffordere, diese Bewegung nach Kräften zu unterstützen.

Für die Fortbildung der Mitglieder wird durch Einrichtung von Büchereien, die nur reine Fachschriften enthalten sollen, mehr als bisher gesorgt werden. Ein im vorigen Jahre als Nachschlagewerk über die Dienstverhältnisse usw. des niederen Personals der bayerischen Staatsbahnen herausgegebener „Eisenbahner-Kalender" hat grossen Anklang gefunden.

Seit Anfang dieses Jahres erscheint auf Anregung des Verbandes und mit dessen thatkräftiger Unterstützung eine illustrirte Monatsschrift „Eisenbahnkunde", die in erster Linie das untere Eisenbahnpersonal in seiner Aus- und Weiterbildung und dadurch in seinem Fortkommen unterstützen soll. Durch umsichtige Stoffwahl und anschauliche Erörterung von wichtigen und zeitgemässen Fragen und Aufgaben des Verkehrsdienstes soll sie den Gesichtskreis der Bediensteten und Arbeiter erweitern und deren Liebe und Freude zum Berufe stärken und erhöhen.

Für die freundlichen Beziehungen des Ende vorigen Jahres rund 18 500 Mitglieder umfassenden Verbandes zur Regierung ist die Antwort des Generaldirektors der bayerischen Staatsbahnen auf ein ihm von der Generalversammlung zugegangenes Telegramm bezeichnend: „Mit bestem Danke für die telegraphische Begrüssung verbinde ich die Versicherung meines besonderen Interesses an der loyalen Entwickelung des einen namhaften Theil unseres Eisenbahnpersonals umfassenden Verbandes und den Wunsch angenehmen und fruchtbaren Verlaufes der Versammlung."

Man kann nur wünschen, dass dieses schöne Verhältniss auch fernerhin keinerlei Trübung erfahre und für beide Theile weitere erfreuliche Früchte zeitige.

— **Wohnungsgeldzuschüsse in Sachsen.** Die sächsische Beamtenschaft ist durch die kürzlich erfolgte Erledigung der Vorlage über die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen in der sächsischen Ständekammer in ihren seit vielen Jahren gehegten und regierungsseitig als berechtigt anerkannten Hoffnungen arg enttäuscht worden. Die ursprünglich für sechs Beamtenklassen von der Regierung verlangten Zuschüsse für die I. Ortsklasse in Höhe von 1 200, 960, 720, 430, 310 und 240 ℳ. sind durch Beschluss der Kammer auf 400, 320, 240, 180, 150 und 120 ℳ. (und in den übrigen Ortsklassen auf entsprechend weiter abgestufte geringere Beträge) herabgesetzt worden. Die Zuschüsse werden erst vom 1. Januar 1904 gewährt. Abgesehen von der bedeutenden Herabsetzung der beantragten Beträge fällt besonders der Umstand ins Gewicht, dass die sächsischen Beamten abermals auf volle zwei Jahre hinaus vertröstet worden sind, obwohl die Nothwendigkeit der Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen bereits vom vorigen Landtage (1899/1900) im Grundsatz anerkannt worden war und die Regierung schon für den 1. Januar 1900 die Zahlung in Aussicht genommen hatte. Die Zurückverweisung der Vorlage erfolgte damals lediglich aus formellen Gründen. Jetzt ist natürlich die bekannte unerfreuliche Finanzlage für den Beschluss maassgebend gewesen.

— **Neunter internationaler Schiffahrtskongress.** Die Betheiligung an dem in der Zeit vom 29. Juni bis 5. Juli d. J. in Düsseldorf tagenden Kongress ist äusserst rege. In den acht Wochen, seit die Kongressleitung die ersten Einladungsschriften versandte, haben sich — abgesehen von etwa 200 Damen — bereits über 1 400 ordentliche Mitglieder einschreiben lassen, und täglich laufen weitere Anmeldungen ein. Sämmtliche Mitglieder erhalten die mit vielen Plänen und Textabbildungen versehenen Abhandlungen, etwa 100 an der Zahl.

Von der Gelegenheit, während des Kongresses die grossen Bauten und Werke in Rheinland und Westfalen sowie den Kaiser Wilhelm-Kanal und die Hansestädte unter fachmännischer Führung zu besichtigen, wird von den Kongressmitgliedern ein sehr ausgedehnter Gebrauch gemacht werden.

— **Personalnachrichten.** Die zur Zeit bei den pfälzischen Eisenbahnen als Ingeniöre beschäftigten geprüften Staatsbaupraktikanten Adolf Schnabl und Ernst Steindler wurden ab 1. Juli d. J. zu Eisenbahnassessoren bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen unter Genehmigung des vorläufigen Verbleibens in dem Dienste des pfälzischen Eisenbahnen ernannt, und der Eisenbahnassessor Otto Verstl von der Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg zur Generaldirektion berufen.

Oesterreich.

— **Staatseisenbahnrath.** Am 6. d. Mts. trat der Staatseisenbahnrath zur diesjährigen Frühjahrssitzung zusammen. Auf der Tagesordnung stand u. a. ein Antrag wegen Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der Antrag ging dahin, die Regierung zu ersuchen, dass sie die Einlösung der Linien der Nordbahn mit 1. Januar 1904 auf Grund der Konzessionsurkunde vorbereite. Die Antragsteller wiesen darauf hin, dass die Nordbahn überaus wichtige Verkehrsgebiete der Monarchie verbinde und ein Unternehmen von der grössten Leistungsfähigkeit sei, dass daher die ehethunlichste Einlösung dieser Linien ein verkehrspolitisches Gebot sei.

Von anderer Seite wurde gegenüber dem Antrag darauf hingewiesen, dass das Verstaatlichungsprogramm von der Regierung dem Abgeordnetenhause vor kurzem mitgetheilt worden sei. Hierbei habe die Nordbahn nicht in erster Linie gestanden. Die Verstaatlichung könne überhaupt nur schrittweise erfolgen, weil die Staatsverwaltung eine derartige weittragende Aktion langsam vorbereiten müsse und einem Organismus, wie es die Staatsbahnen seien, neue Elemente nur nach und nach und nicht in stürmischer Weise zugeführt werden können. Eine Frage von solcher Wichtigkeit wie die Verstaatlichung könne zwar in schnellem Anlaufe von einer parlamentarischen oder politischen Körperschaft erledigt werden, aber eine Fachkörperschaft wie der Staatseisenbahnrath sei nicht in der Lage, zwischen Thür und Angel oder binnen zweimal 24 Stunden eine solche Angelegenheit ex professo zu entscheiden.

Der Staatseisenbahnrath beschloss über den in Frage stehenden Antrag, den Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten zu beauftragen, in der Herbstsitzung des Staatseisenbahnraths über die unverweilte Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund der Konzessionsurkunde Bericht zu erstatten. Zur Vorbereitung der bezüglichen Vorschläge wurde ein Unterausschuss gewählt.

Ein weiterer Antrag, welcher dem Eisenbahnrath vorlag, ging dahin, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, der Verstaatlichung der Südbahnstrecken Kufstein-Ala und Villach-Franzensfeste näherzutreten und die ihm gutdünkenden Schritte vorzunehmen, damit diese in der kürzesten Zeit zustande

komme. In der Begründung des Antrags wurde darauf hingewiesen, dass Getreide, Manufakturerzeugnisse, Ackerbaugeräthschaften und Industrieerzeugnisse im allgemeinen im Trentino eingeführt werden müssen, hingegen sei eine rege Ausfuhr der inländischen Bodenerzeugnisse nothwendig, denn es werden an Wein allein 600 000 hl gewonnen. Infolge der hohen Tarife seien in Südtirol die allernothwendigsten Bedarfsgegenstände viel theurer als anderswo. Mehrere Tarife haben niedrigere Sätze für Sendungen ins Ausland, als für jene im Inlande. Bei der Ausfuhr sei das Umgekehrte der Fall, und es bedürfe aller Bemühungen und Opfer seitens der Landwirthe und Weinhändler, um den Wettbewerb bestehen zu können. Eine Herabsetzung der Tarife von der Südbahn zu beanspruchen, sei unmöglich in Anbetracht ihrer misslichen finanziellen Verhältnisse, welche auch ein unüberwindliches Hinderniss zur Beseitigung der übrigen Mängel des Bahnbetriebes bilden. In Erwägung der Nothwendigkeit, dem Trentino in dieser Beziehung eine Besserung zu verschaffen, in Erwägung, dass der Staat schon jetzt durch den Betrieb der vorarlberger Bahn und durch den Bau der Tauernbahn genöthigt ist, einen Theil der Südbahn zu pachten, scheine der vorgeschlagene Antrag für die Einlösung der erwähnten Strecken der Südbahn ganz gerechtfertigt.

Ein Mitglied des Staatseisenbahnraths erhob gegen diesen Antrag ernste Bedenken, es könne ihm nicht zustimmen. Die Frage der Verstaatlichung der Südbahn sei wohl in der letzten Zeit scheinbar in ein neues Stadium gerückt. In der Generalversammlung der Südbahn sei mitgetheilt worden, dass die Verwaltung selbst den Wunsch nach einer Verstaatlichung ausgesprochen habe. Dadurch aber werde die Schwierigkeit dieser Frage keineswegs verringert. Die tiroler Linie, deren Verstaatlichung jetzt beantragt wird, sei unter dem Namen „Verona-Kufstein“-Linie durch die Konzessionsurkunde vom Jahre 1858 sichergestellt. Redner wolle auf die vielen Nebenverträge und Uebereinkommen mit anderen Staaten sowie auf die durch die Kriege der Jahre 1859 und 1866 nothwendig gewordenen staatsrechtlichen Verfügungen im Züricher und Wiener Friedensvertrage aufmerksam machen, die ja bei einer Verstaatlichung eine beispiellose Verwickelung mit sich bringen. Ohne ein genaues Studium der Grundlagen der finanziellen und staatswirthschaftlichen Entwickelung der Südbahn könne eine Körperschaft über diese Frage überhaupt nicht sprechen. Eine Aeusserung des Staatseisenbahnraths in dieser Angelegenheit bedürfe einer eindringlichen und gewissenhaften Vorbereitung. Die Bedenken, die er gegen eine rasche Inangriffnahme der Verstaatlichung der Südbahn habe, treffen noch in weit höherem Maasse für den neuen, noch von niemandem vorgebrachten Gedanken einer theilweisen Verstaatlichung der Südbahn zu. Es sei nicht abzusehen, wie bei einer solchen Theilung der Verstaatlichung die Ablösung des Fahrparks, der einzelnen Besitzobjekte, geschweige denn der Schulden und Obligationen stattfinden solle. Er müsse sich um so entschiedener gegen einen solchen Antrag aussprechen, als dieser in der Oeffentlichkeit nur dem äussersten Erstaunen und bedenklichem Achselzucken begegnen könnte. Er gebe zu, dass die Anforderungen, welche der steigende Verkehr an die Südbahn stelle, von ihr nicht in vollem Maasse erfüllt werden. Die Verwaltung selbst habe in der Generalversammlung erklärt, durch die Unzulänglichkeit ihrer finanziellen Mittel vor die Unmöglichkeit gestellt zu sein, allen diesen Anforderungen zu entsprechen. Man könne diese Thatsache beklagen und vielleicht die früheren Verwaltungen tadeln, allein eine vernünftige Verkehrspolitik müsse mit diesen Thatsachen rechnen, und es sei deshalb dringend zu wünschen, dass die Interessenten für ihre begreiflichen Beschwerden eine andere Form der Abhilfe suchen, als einen solchen Antrag. Nach längerer Berathung wurde der Antrag, betreffend die Verstaatlichung von Südbahnstrecken, ohne Anführung bestimmter Linien angenommen.

Von weiteren Gegenständen, welche im Staatseisenbahnrath zur Behandlung kamen, sei u. a. ein Antrag erwähnt, nach welchem den vom Arbeitsvermittelungsamte in Prag in auswärtige Arbeitsorte entsendeten Arbeitern auf den österreichischen Staatsbahnen und Privatbahnen eine Fahrpreisermässigung zugestanden werden soll. Der Antrag wurde mit der Erweiterung, dass die zu gewährenden Fahrpreisermässigungen auf alle Arbeitsvermittelungsämter Anwendung zu finden hätten, dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Von den das Gütertarifwesen betreffenden Fragen, über welche der Staatseisenbahnrath berieth, erweckte allgemeineres Interesse ein Antrag, betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der für Futter und Streumittel bestehenden Nothstandstarife. Der Antrag gelangte nach längerer Erörterung mit der Abänderung zur Annahme, dass in die bestehenden Nothstandstarife der Artikel Mais einbezogen, dagegen der Artikel Kleie ausgeschieden werden soll.

In dem Ausschusse für Fahrordnungsangelegenheiten gab die Regierung u. a. eine statistische Uebersicht der Zugverspätungen im Dienste der österreichischen Bahnen. Sie lieferte aus den statistischen Ergebnissen der Jahre 1900 und 1901 den Nachweis, dass das Prozentverhältniss aller Verspätungen im Bahndienste in Oesterreich ein wesentlich geringeres sei als in den Nachbarstaaten. In dieser Richtung wurde hervorgehoben, dass das Ergebniss bei der Nordwestbahn am allergünstigsten sei. Dann kommen die Staatsbahnen und an letzter Stelle die Südbahn. Angesichts der Angriffe, die wiederholt auch in den Nachbarländern gegen den österreichischen Dienst erhoben wurden und bei denen auch behauptet wurde, dass die Verspätungen der internationalen Züge sich vielfach aus Verspätungen in Oesterreich erklären, fand diese Darstellung lebhaften Beifall.

Eine Reihe von Fahrordnungsangelegenheiten, zum grossen Theile Verbesserungen der diesmaligen Winterfahrordnung, deren Gültigkeit auf vielen Linien um einen Monat verkürzt wurde, bildete den weiteren Gegenstand der Berathungen. Die Regierung wurde u. a. auch ersucht, in Preussen zu beantragen, dass durch den Anschluss einer Schnellzuglinie von Ziegenhals nach Breslau eine vierte Schnellzugverbindung nach Berlin hergestellt werde. Es gelangte weiter eine Reihe von Anträgen, welche die Verbesserung der Fahrpläne auf Lokalbahnen betreffen, zur Erörterung. Hierbei wurde sowohl seitens der Regierung, als seitens des Staatseisenbahnraths nicht nur für diese Linie, sondern für alle Lokalbahnen der dringende Wunsch ausgesprochen, es mögen alle Interessenten der Bezirke vorher gehört werden und es möge eine Einigung unter ihnen über Fahrplananträge herbeigeführt werden, ehe dergleichen Anträge den Staatsbahndirektionen oder dem Staatseisenbahnrathe unterbreitet würden. Nichts sei wirkungsloser, als wenn einzelne Interessenten vollkommen entgegengesetzte Ansprüche und Forderungen erheben. Nur wenn in sachverständiger und geregelter Weise ein Antrag gestellt werde, können gerechte Entscheidungen getroffen werden.

Schliesslich verdient erwähnt zu werden, dass der Staatseisenbahnrath für die Vorberathung der bei der nächsten Revisionskonferenz zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von österreichischer Seite zu stellenden Anträge, dann für die Mitwirkung bei der Fortsetzung der systematischen Revision der Güterklassifikation besondere Ausschüsse gewählt hat. Nach Erledigung der Tagesordnung dankte der Eisenbahnminister für das allseitige rege und sachgemässe Zusammenwirken der Mitglieder des Staatseisenbahnraths sowie für die freundliche Anerkennung, welche den Organen der Staatseisenbahnverwaltung von den Berichterstattern mit Zustimmung der Versammlung zu Theil wurde. Der Minister beglückwünschte die betheiligten Beamten des Ministeriums zu dieser Kundgebung. Ein Mitglied des Staatseisenbahnraths sprach dem Eisenbahnminister den Dank aus und gab dem Wunsche Ausdruck, dass den innerpolitischen Wirren eine dauernde Grenze gesetzt sein und dies sowie der in Afrika soeben geschlossene Friede der allgemeinen Hebung der für die gedeihliche Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens maassgebenden wirthschaftlichen Entwickelung zu Gute kommen möge.

— **Das Stuttgarter Komitee für die 3 prozentigen Südbahnprioritäten.** Das Stuttgarter Schutzkomitee für die 3 prozentigen Südbahnprioritäten theilt mit, es habe sich entschlossen, das Verlangen der Südbahn auf eine Einstellung der Verloosung, Tilgung durch Rückkauf und allgemeine Ausdehnung der Tilgungszeit bis 1968 abzulehnen. Das Aufhören der Verloosung würde die Inhaber eines ihrer wichtigsten Rechte berauben, nämlich der Hoffnung, im Ziehungsfalle das Kapital schon bald im Nennbetrage zu erhalten, und auf diese Papiere einen dauernden Kursdruck ausüben, da schon die Ankündigung dieses Verlangens den Kurswerth um 12 % herabgedrückt habe. Die Ausdehnung der Tilgung aber für alle Obligationen bis 1968 würde deren Sicherheit unmittelbar bedrohen. Denn gerade darin, dass die Mehrzahl der Serien nach dem bestehenden Tilgungsvertrag bis 1954 getilgt sein muss und so von da bis 1968 trotz der 1954 eintretenden verringerten Jahreszahlung Italiens ein Tilgungsbetrag von jährlich etwa 23 000 000 Kr., im ganzen demnach in diesen 14 Jahren ein solcher von ungefähr 300 000 000 Kr. frei wird, liege eine verstärkte Sicherheit für die Einlösung der Obligationen selbst für den Fall, dass die Gesellschaft im Laufe dieser 52 Jahre infolge finanzieller Bedrängnisse die Tilgung nicht immer genau vollziehen könnte und demnach im Jahre 1954 100 000 oder selbst 200 000 Stück dieser früheren Serien thatsächlich noch uneingelöst geblieben wären. Wenn die Gesellschaft in der Zwischenzeit die Tilgung nicht immer pünktlich erfüllen könnte und demnach im Jahre 1968 noch unbezahlte Obligationen vorhanden wären, so wären diese werthlos, weil mit dem da eintretenden Erlöschen der Konzession auch die Einkünfte aufhören. Es sei unbedingt nothwendig, dass jedweder Vereinbarung mit den Gläubigern eine solche Neuregelung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft vorausgehe, dass diese dann auch die richtige Gewähr für die Einhaltung biete. Schliesslich wird mitgetheilt, das Stuttgarter Komitee

habe sich mit dem Pariser Komitee zum Zwecke eines gemeinsamen Vorgehens in Verbindung gesetzt und übernehme die Vertretung von deutschen Gläubigern gegenüber der Gesellschaft.

— **Umarbeitung der Güterklassifikation bei den Eisenbahnen.** Seitens der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen ist bekanntlich vor längerer Zeit eine systematische Umarbeitung der Güterklassifikation des gemeinsamen Tarifs in Angriff genommen worden. Bisher wurden die wichtigen Gruppen „Stahl und Stahlwaaren“ sowie „Eisen und Eisenwaaren“ von dem hierfür bestellten Komitee der Direktorenkonferenz umgearbeitet, und sind die geänderten Klassifikationen, nachdem die Direktorenkonferenz ihnen zugestimmt hat, in Durchführung begriffen. Die Gruppe „Erden und Thonwaaren“ steht in Vorberathung. Der Erledigung dieser Gruppe wird jene der Gruppe „Fettwaaren“ folgen.

— **Die Verbesserung der Lage der Bediensteten der Staatsbahnen.** Bei der Berathung des Etats des Eisenbahnministeriums im österreichischen Abgeordnetenhause führte der Berichterstatter aus, er habe der Petition des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins, betreffend die auf dem Beamtentage aufgestellten Wünsche der Bediensteten der Staatsbahnen, anfänglich sympathisch gegenübergestanden, allein nach den Aufklärungen, die er vom Eisenbahnministerium erhalten habe, habe er die Ueberzeugung gewonnen, dass bei Erfüllung der Wünsche dieser Petition das finanzielle Erforderniss ein derartiges sein würde, dass man diese Mehrbelastung des Budgets bei der heutigen wirthschaftlichen Lage nicht vertreten könnte. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen sei es unausführbar, an die Erfüllung dieser Wünsche zu gehen. Dem Vorwurfe, dass die Abgeordneten für den schweren Dienst der Eisenbahnbeamten kein Gefühl hätten, müsse er entgegenhalten, dass die Eisenbahnbeamten nur 35, die Maschinenführer nur 25 Dienstjahre zur Erreichung der vollen Pension benöthigen, dass die Wohnungsgelder grösser sind, als die Aktivitätszulage der übrigen Staatsbeamten. Der Berichterstatter beantragte folgende Resolution: „Die Petition des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines wird der Regierung zur eingehenden Würdigung abgetreten, und es wird derselben empfohlen, den Wunsch, betreffend die Einbeziehung eines Gehaltfünftels in die Pensionsbemessung, einem sorgfältigen und wohlwollenden Studium zu unterziehen, inwieweit diesem Wunsch der Staatsbahnbeamten durch Erhöhung ihres Pensionsfondsbeitrages unter entsprechender Mitwirkung der Staatsbahnverwaltung entsprochen werden könne.“ Diese Resolution wurde zum Beschlusse erhoben. Was die Klagen bezüglich der durchgeführten Gehaltsregelung betrifft, so hob der Berichterstatter hervor, dass letztere im grossen und ganzen eine bedeutende Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnbeamten darstelle. Wenn nicht allen Bedürfnissen Rechnung getragen wurde, so müsse erwogen werden, dass nicht alles gleichzeitig gemacht werden könne. Der Berichterstatter führte an, dass gegenüber dem Jahre 1897 für das Jahr 1902 das Mehrerforderniss infolge Personalvermehrungen 9 600 932 Kr. betrage. Der Vorwurf der Verminderung des Personals könne also im grossen und ganzen nicht aufrecht erhalten werden. Das Mehrerforderniss für die Gehaltsregelung betrage 5 921 600 Kr., für die Neuschaffung von Stellen oder Versetzung von Dienstposten in höhere Klassen 2 443 600 Kr., für Vorrückungen 2 696 602 Kr. Das Mehrerforderniss für Personalvermehrungen, Gehaltsregelung, Verbesserung und Vorrückung zusammen mache also eine Summe von 21 000 000 Kr. aus. Daraus gehe hervor, dass die Staatsbahnverwaltung ihre humanitäre und sozialpolitische Aufgabe nach den Kräften des Budgets und des Standes des Staatseisenbahnetats voll und ganz erfüllt habe. Gerade das diesjährige Budget gebe Anlass, auf die wohlthätige Fürsorge der Eisenbahnverwaltung gegen ihre Beamten hinzuweisen. Der ganze Beamtenkörper der Staatsbahnen könne überzeugt sein, dass im Abgeordnetenhause den wahren Bedürfnissen immer ein geneigtes Ohr geschenkt und, wenn die Möglichkeit im Staatshaushalte überhaupt vorhanden ist, auch eine freigebige Hand gezeigt werde.

— **Tunneldurchschlag auf der Waldviertelbahn.** Auf der Fortsetzungsstrecke der Waldviertelbahn von Gmünd nach Gross-Gerungs, welche vom Lande Niederösterreich in eigener Regie ausgeführt wird, musste zur Ueberwindung der Wasserscheide bei Bruderndorf ein Tunnel angelegt werden. Mit dem Bau des Tunnels, der 300 m lang ist und 750 m hoch liegt, wurde im Dezember 1901 begonnen, und erfolgte vor kurzem nach einer Bauzeit von nur 5 Monaten der Durchschlag. Aus diesem Anlasse veranstaltete das niederösterreichische Landeseisenbahnamt am 1. d. Mts. ein Fest für die 300 Tunnelarbeiter, bei welchem der Vertreter des Landes den am Bau betheiligten Ingeniören und Arbeitern die vollste Anerkennung für ihre Leistungen aussprach. Voraussichtlich wird Ende Juli die erste Theilstrecke von Gmünd über Weitra und St. Martin bis Steinbach und drei Monate später die weitere Strecke über Langschlag bis Gross-Gerungs zur Eröffnung gelangen.

Ungarn.

— **Tarifbegünstigungen für Eissendungen.** Da infolge des milden Winters Eismangel herrscht, hat der ungarische Handelsminister gestattet, dass auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der in ihrer Verwaltung befindlichen Lokalbahnen Eissendungen mit vorschriftsmässiger Verpackung in beliebigen Mengen, ferner unverpackte Eissendungen, wenn wenigstens 2000 kg in Begleitung eines Frachtbriefes aufgegeben werden, als Eilgut und zu begünstigten Tarifen befördert werden. Der Minister hat auch die Privatbahnen mit selbständigem Tarifbestimmungsrecht aufgefordert, eine ähnliche Begünstigung zu gewähren.

— **Brückenbau.** Mit grosser Raschheit wurde vor einigen Tagen bei der zwischen den Stationen Franzstadt und Kelenföld führenden Eisenbahnverbindungsbrücke der auf der Pester Seite gelegene Theil, welcher vom Brückenkopf bis zum ersten Pfeiler reicht, sammt den zwei Bogen in wenigen Stunden ausgeschaltet und durch einen neuen stärkeren Theil ersetzt. Die Arbeit wurde nach Abfahrt des letzten Nachtzuges bei Fackellicht in Angriff genommen, und der erste Frühzug rollte bereits über die mit dem neuen Theile versehene Brücke. Dieser Theil wurde auf Anordnung des früheren Handelsministers in der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahn angefertigt, nachdem die Brückenprüfungskommission bezüglich der Betriebssicherheit der alten Brückenbestandtheile Bedenken geäussert hatte. In ähnlicher Weise wird demnächst der auf der Ofner Seite gelegene erste Brückentheil ausgewechselt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Der längste Tunnel Skandinaviens,** der auf der Bahn Gellivare-Ofoten gelegene 850 m lange Nuoljatunnel, ist nunmehr fertiggesprengt worden. Im Zuge derselben Bahn kommt auch ein anderer Tunnel von 540 m Länge vor, der am oberen Ende des Tornesees gelegen ist. Die Fortschritte des Tunnelbaues sind langsam, bei den Tunnelsprengungen können täglich höchstens 1,0 bis 1,2 m, ja in harten Steinarten nur 0,8 m gesprengt werden. Noch sind einige Nacharbeiten an den Tunneln übrig, die aber zum Sommer d. J. vollständig fertiggestellt werden. Der schwedische Theil der Bahn soll zum Herbst d. J. fertig werden.

— **Staats-Zinsgewähr für die französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat die Statistik der Eisenbahnen für das Jahr 1900 veröffentlicht und darin als Zeitpunkt des Erlöschens der Zinsgewähr des Staates bei der Südbahn und Orleansbahn, entgegen einer weitergehenden Entscheidung des Staatsraths von 1895, den 31. Dezember 1914 bezeichnet. Verwahrungen dagegen werden angekündigt.

— **Verbindung Paris-London.** Die französische Nordbahngesellschaft im Verein mit der englischen South-Eastern und Chatham-Eisenbahn führen auf den beiden grossen Linien Boulogne-Folkestone und Calais-Dover im Schnellverkehr bedeutende Verbesserungen ein. Die Hauptneuerung ist die Schaffung eines äusserst beschleunigten Nachmittagsdienstes. Von Paris nach London geht ein Eilzug mit grossen, alle Bequemlichkeit bietenden Wagen I./II. Klasse und Restaurationswagen um 4 Uhr Nachmittags ab, der in Boulogne $6.\underline{50}$ ankommt; mit dieser Verbindung ist man in London (Charing Cross) um $10.\underline{45}$ Abends, also nach einer Reise von nur $6^3/_4$ Stunden. Die Gegenverbindung London-Paris geht von London 2.20 Nachmittags, von Boulogne $6.\underline{17}$ ab und erreicht Paris um $9.\underline{15}$ Abends mit einer Dauer von 6 Stunden 55 Min. Die französische Nordbahn hat überhaupt auch im Verkehr mit Belgien, Deutschland usw. Beschleunigungen eingeführt. Die 254 km Paris-Boulogne-sur-mer werden in 2 Stunden 50 Min., die 298 km Paris-Calais in 3 Stunden 20 Min., die belgische Grenze wird in 2 Stunden 40 Min. erreicht. Die Schnelligkeit in vollem Gange soll nach dem „Temps“ 85, 95 und 100 km in der Stunde betragen. Der Zug Nr. 67 Paris-Calais erreiche sogar in vollem Gange eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 101 km.

— **Simplontunnel.** Am 20. Mai d. J. hat auf der Südseite, wo durch den starken Wasserzufluss die Arbeiten so behindert

waren, dass in 7½ Monaten die Bohrarbeit nur um 82 m gefördert werden konnte, die mechanische Bohrarbeit mit Bohrmaschinen wieder begonnen, und man hat mit letzteren 68 m gebohrt. Auf der Nordseite betrug der Fortschritt im Mai 201 m, auf der Südseite im ganzen 91 m. Der Stollen hat eine Länge von 11 777 m. Noch mehr als 8 000 m bleiben herzustellen. Die in Mailand zur Feier des Simplondurchstichs geplante internationale Ausstellung ist erst für das Jahr 1905 in Aussicht genommen, da man nicht mehr recht glaubt, dass der Tunnel vertragsmässig im Mai 1904 fertig wird.

— **Jura-Simplonbahn.** Das Ergebniss der am 7. d. Mts. abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung bestätigt, dass eine Einigung wegen des freihändigen Rückkaufs vorerst nicht zu erwarten ist. Der Verwaltungsrath drückte zwar den Wunsch nach einer Verständigung aus, verschob aber jede Beschlussfassung bis nach dem bundesgerichtlichen Urtheil über den von der Darmstädter Bank angestrengten Prozess betreffs Zahlung höherer Dividende für 1900. Der Verwaltungsrath setzte für 1901 die Dividende der Prioritätsaktien auf 4,5 % und für Stammaktien auf 4 % fest. Auch die am 4. d. Mts. abgehaltene Konferenz der bundesräthlichen Abordnung mit den Vertretern der Simplonkantone hat zu keinem Ergebniss geführt. Die Subventionskantone verlangen, dass der Bund die Gefahr der schwebenden Prozesse übernehme, und versuchten auch eine Verbesserung der Rückkaufsbedingungen durch eine Kursdifferenz auf den in Zahlung zu gebenden Bundesbahnobligationen. Laut Mittheilung der Bundeskanzlei hat die bundesräthliche Abordnung erklärt, dass sie die neuen Ansprüche der Vertreter der Kantone nicht anerkennen könne und an der zwischen ihr und der Direktion der Jura-Simplonbahn getroffenen Uebereinkunft festhalten müsse.

— **Bau einer neuen Eisenbahn in Portugal.** Die königlich portugiesische Eisenbahngesellschaft beabsichtigt den Bau einer neuen Eisenbahn zwischen Espinho und Villa Nova de Gaja am Duero. Der Bahnbau dürfte Gelegenheit zum Absatz von Eisenbahnmaterial bieten.

— **Das Reklamewesen der schweizerischen Bundesbahnen** spielt natürlich gemäss dem ausserordentlich grossen schweizerischen Fremdenverkehr eine bedeutende Rolle. Der Verband der schweizerischen Verkehrsvereine, der schon bisher eine wohlorganisirte und weitgehende allgemeine Reklame betreibt, hat sich um die Uebernahme des Reklamedienstes der schweizerischen Bundesbahnen beworben und in einer neulich abgehaltenen Versammlung ein Programm aufgestellt, das in zwölf verschiedenen Punkten wohl alle Arten der modernen Reklame auf diesem Gebiet umfasst; so Erstellung hervorragender Plakate, Gründung eines in Bild und Text erstklassigen schweizerischen Fremden- und Verkehrsblattes in den drei Hauptsprachen, Luxusbroschüren und Prachtalbums, Zeitungsreklame, Propagandabüros. Hervorzuheben ist auch der Programmpunkt: Herausgabe eines schweizerischen Kursbuches nach Muster des deutschen Reichskursbuches und unter Annahme des in ihm angewandten Zeichensystems. Die Verkehrsvereine wollen mit der Uebernahme der Eisenbahnreklame keinen Gewinn für sich machen, sondern noch zu den Kosten der Bundesbahnreklame beitragen. Ein vorläufiges Budget sieht etwa 100 000 Fr. Kosten vor. Die Entscheidung der schweizerischen Bundesbahnen, ob sie auf das Angebot der Verkehrsvereine oder ein solches von privaten Unternehmungen eingehen, wird demnächst erwartet.

— **Der Schweiz-Express**, der im vergangenen Sommer zwischen Berlin und Luzern und zwischen Amsterdam und Chur verkehrte, ist an dem Berliner Theil aufgegeben. Da die preussischen Bahnlinien an dem Zug nicht betheiligt bleiben, wird der Schweiz-Express in diesem Sommer und zwar vom 1. Juli bis Ende September gefahren werden zwischen Ostende, Amsterdam und dem Haag einerseits und Basel, Luzern und Chur andererseits. In Ostende erhält der Zug ausserdem Anschluss von London. Von Holland wird der Luxuszug aber nicht mehr über den Rhein geleitet werden, sondern über Belgien, Luxemburg und die Reichslande nach Basel gehen.

Fremde Welttheile.

— **Die neue Brücke über den Amou-Darjafluss** im Zuge der transkaspischen Eisenbahn ist eine sehr umfangreiche Bauausführung, über welche wir den „Eng. News“ (Heft 15, S. 286) folgende Angaben entnehmen.

Beim Bau der Bahn nach Samarkand im Jahre 1887 wurde der in den Aralsee fliessende Amou-Darja mit seinen Nebenarmen und seinem Ueberschwemmungsgebiet mittelst einer 2 650 m langen Holzbrücke übersetzt. Diese war grossen Beschädigungen durch die Strömung und den Eisgang ausgesetzt und erforderte jährlich rund 100 000 ℳ Ausbesserungskosten. Man entschloss sich daher 1895, zumal die Bahn von Samarkand nach Andishan und Taschkent verlängert werden sollte, eine eiserne Ueberbrückung des Amou-Darja herzustellen. Diese ist etwas unterhalb der hölzernen zur Ausführung gekommen. Die gesammte Bahnverlegung war auf 10 149 300 ℳ veranschlagt. Darin war der eigentliche Brückenbau mit 7 282 800 ℳ enthalten. Die Brücke musste eine grosse Ausdehnung erhalten, da der Flusslauf sehr verzweigt ist und zu Zeiten viel Wasser führt. Bei einer grössten Tiefe von 13,7 m wurde die sekundliche Wassermenge auf 11 485 cbm berechnet. Am linken Ufer mussten zur Sicherung der Brücke und des Bahndammes bedeutende Deckungen von Faschinenwerk ausgeführt werden.

Die neue Brücke ist eingleisig, 5,49 m breit im Lichten zwischen den Tragwänden. An der stromaufwärtigen Seite ist auf Konsolen ein 1,22 m breiter Fussweg mit hinüber geführt. Die Länge der Brücke einschliesslich der Endwiderlager wird zu 1 712 m angegeben. Der Haupttheil besteht aus 25 Oeffnungen von je 64,1 m (an anderer Stelle heisst es: 64,8 m) Lichtweite. Die Stützweite der Hauptträger ist 66,2 m. Die Fahrbahn liegt in Höhe der unteren Gurtung. Unterkante der letzteren 6,4 m, Schienenunterkante 7,79 m über dem höchsten Hochwasser. Die Ueberbauten haben oberen Querverband. Die oberen Gurtungen der in der Mitte 9,39 m hohen Hauptträger sind flach gekrümmt und fallen in den Endfeldern nach dem Untergurt ab. Die Wandglieder sind nach dem einfachen Dreieckssystem mit sekundären Zwischenvertikalen angeordnet.

Die meiste Beachtung verdient die Gründung, welche bei Tiefen von 23,4 bis 25,6 m unter Hochwasser mittelst offener Baggerung bewirkt wurde. Die Pfeiler waren durch Triebsand und eine Mischung von Thon und Sand zu senken. Sie ruhen auf festem, grauem Sand oder auf einer rothen Thonschicht. Die Endwiderlager wurden in je einem offenen Kasten (caisson) aufgemauert, welcher gesenkt wurde durch Baggern aus acht eisernen, durch den Boden des Kastens geführten Schächten. Die 24 Zwischenpfeiler bestehen aus je zwei Säulen mit 2,64 m Durchmesser im oberen und 3,67 m im unteren Theile, welche aus 6 mm starken Stahlblechen genietet sind. Der Abstand der Säulen quer zur Brücke beträgt 5,55 m von Mitte zu Mitte. Die zwei zu einem Pfeiler gehörenden Säulen sind verbunden: über der Flusssohle durch einen starken eisernen Ring, über Niedrigwasser durch ein 3,66 m hohes, umgelegtes Band aus 19 mm starkem Stahlblech, darüber durch ein Diagonalkreuz und ganz oben durch einen Ring aus Stahlwinkeleisen. Zum Senken wurden die Säulen durch inneres, ringförmiges Bruchsteinmauerwerk belastet. Der Kern wurde später mit Beton ausgefüllt. Das Senken der Pfeiler fand in der Zeit vom 29. Oktober 1898 bis 13. Juni 1900 statt. Der Entwurf des eisernen Ueberbaues stammt von Professor Belelubski in Petersburg.

— **Eisenbahnen im französischen Sudan.** Ueber die Entwickelungsgeschichte der Sudanbahn, deren Vollendung für Ende des Jahres 1904 in Aussicht genommen ist, hat Mr. Bienvenu Martin einen interessanten Bericht veröffentlicht, dem wir nach dem „Journ. d. transp.“ folgendes entnehmen. Der Guvernör von Senegal, Faidherbe, hatte zuerst den Gedanken gehabt, diese Kolonie bis zum Nigerthale auszudehnen und den Senegal mit dem Niger durch Posten, deren Stellen er bezeichnete, und durch eine Strasse von Medina nach Bammako zu verbinden. Dieser Plan wurde erst im Jahre 1878 wieder aufgenommen. Von zwei geplanten grossen Eisenbahnlinien, von denen die eine Algerien mit dem Sudan und die andere den Senegal mit dem Niger verbinden sollte, wurde die zweite am 4. Februar 1880 in einen Gesetzentwurf aufgenommen. Die erste war die Linie von Dakar nach St. Louis, die zweite die Linie von Medina nach dem Niger über Bafoulabé und Kita; die Gesammtlänge betrug 840 km, der Voranschlag 120 000 000 Fr.; die Konzession für die erste Linie erhielt eine Privatgesellschaft, die zweite, die Sudanbahn, musste vom Staat erbaut werden. Ein erster Kredit von 1 300 000 Fr. wurde im Juli 1880 für den Bau von befestigten Posten und für die Einrichtung von Telegraphenlinien und am 26. Februar 1881 ein Kredit von 8 552 751 Fr. für den Bau einer Eisenbahn von Medina nach Bafoulabé bewilligt. In den Jahren 1883 bis 1884 beliefen sich die Ausgaben auf 24 000 000 Fr.; fertiggestellt wurden die Gleise bis Kilometer 54 und die rohen Erdarbeiten bis Kilometer 110. Die Ausgaben für die eigentlichen Eisenbahnarbeiten betrugen 15 788 536 Fr., eine Summe, die im Verhältniss zu den geringen Ergebnissen eine ungeheuer grosse zu nennen ist und die sich nur durch die zahllosen zu bekämpfenden Schwierigkeiten erklären lässt. Seit 1884 sind keine neuen Kredite eröffnet worden, und man verfügt nur noch über die zur Unterhaltung und zum Betriebe des schon fertiggestellten Theils der Bahn bewilligten Summen. Im Jahre 1891 wurde ein Voranschlag für eine Verlängerung der Bahn bis zum Niger eingereicht und am 8. November 1893 durch das Komitee für die öffentlichen Arbeiten in den Kolonien geneh-

migt. Die Ausführung dieses Projektes wurde bis zum Jahre 1898 weiter verfolgt, wo ein Vertrag unterzeichnet wurde, der den Antheil der Kolonie am Eisenbahnbau von Kayes (bei Medina) nach dem Niger regelte. Ein neues Programm wurde seit dem Jahre 1899 durch den Oberst Rougier gebilligt und befolgt. Ende 1901 hat der Schienenstrang bei Kilometer 309 Kita erreicht. Die Werkplätze sind bis Kilometer 400 fertig, man rechnet, dass die Linie am 1. Januar 1905, einschliesslich der Zweigbahn nach Bammako, vollendet sein wird. Obwohl die kilometrischen Kosten gegenwärtig sehr schwer zu bestimmen sind, so glaubt die Verwaltung doch, dass die Einnahmen die Betriebskosten übersteigen werden und dass sie von 1907 an auf einen Einnahmeüberschuss von 900 Fr. auf das Kilometer rechnen kann.

Allgemeines.

— **Die Seeschifffahrt Hamburgs** hat nach der Berliner „Börsen-Ztg." in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres einen ganz wesentlichen Aufschwung gegenüber der gleichen Zeit der Vorjahre aufzuweisen, wozu in hervorragendem Maasse der Umstand beitrug, dass im Jahre 1902 nicht die mindeste Eissperre im Elbstrome vorkam. Es sind vom 1. Januar bis 31. Mai d. J.

	aus See angekommen		in See gegangen	
	Schiffe	Reg.-Ton.	Schiffe	Reg.-Ton.
1897 . . .	4 205	= 2 619 967	4 240	= 2 705 225
1898 . . .	4 716	= 2 916 182	4 633	= 2 854 949
1899 . . .	4 991	= 3 133 278	4 935	= 3 118 301
1900 . . .	5 050	= 3 236 904	4 997	= 3 237 282
1901 . . .	4 763	= 3 353 136	4 660	= 3 259 864
1902 . . .	5 109	= 3 528 561	5 058	= 3 498 931

Die Zahl der angekommenen Schiffe hat sich danach gegenüber dem Vorjahre um 346 mit 175 425 Registertonnen, diejenige der abgegangenen Schiffe um 398 mit 239 067 Registertonnen vermehrt. Noch günstiger gestaltet sich der Ueberblick, wenn man die Zahl der im Hamburger Hafen beladen und unbeladen verkehrenden Seeschiffe ins Auge fasst. Es sind vom 1. Januar bis 31. Mai d. J.

	angekommen Schiffe		abgegangen Schiffe	
	beladen	leer	beladen	leer
1897 . . .	3 167	1 038	3 125	1 115
1898 . . .	3 677	1 039	3 409	1 224
1899 . . .	3 771	1 220	3 668	1 267
1900 . . .	3 866	1 184	3 556	1 441
1901 . . .	3 658	1 105	3 416	1 244
1902 . . .	3 757	1 352	3 805	1 253

Während also der Prozentsatz der beladen angekommenen Schiffe zurückging von 76,80 % der Gesammtzahl in 1901 auf 73,53 % in 1902, ist der Prozentsatz der beladen abgegangenen Schiffe gestiegen von 73,30 % der Gesammtzahl in 1901 auf 75,22 % in 1902.

Bücherschau.

— **Plaudereien eines jungen Eisenbahners.** Von Paul Scheufler. Luckhardt's Buchhandlung für Verkehrswesen, G. m. b. H. Berlin und Leipzig 1902. Preis geh. 1 *M*.

Wer die Erscheinungen unseres Büchermarktes mit Aufmerksamkeit verfolgt, wird sich im Laufe der letzten Jahre der Wahrnehmung nicht haben verschliessen können, wie Vorgänge, welche in Verbindung mit dem Eisenbahnbetriebe stehen, mit einer gewissen Vorliebe von den Romanschriftstellern und Novellisten für ihre Zwecke ausgenutzt werden. Es würde nicht schwer sein, eine ganze Reihe von Erzeugnissen der heutigen Dichtkunst aufzuzählen, die ihre Leser zunächst auf den Bahnsteig eines belebten Stationsgebäudes oder in ein Abtheil eines fahrenden Eisenbahnzuges führen, um an Vorkommnisse, wie sie sich dort täglich abspielen, dann die weitere Erzählung anzuknüpfen. Unter diesen Umständen darf man sich nicht wundern, wenn jetzt auch der Versuch gemacht wird, das an sich so trockene und prosaische Thun des Eisenbahners von einer anderen Seite zu zeigen. Eines näheren Eingehens auf die in obigem Schriftchen gelieferten Einzelleistungen enthalten wir uns, da es sich — wie auch der Buchtitel andeutet — nicht um eine eigentliche Fachschrift, sondern um „Plaudereien" handelt, die dem Leser eine angenehme — freilich sehr leichte — Unterhaltung gewähren sollen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Güterzug-Verbindungsstrecken der Linien Kieritzsch-Chemnitz und Riesa-Chemnitz — zusammen 4,05 km — der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 2. Juni d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 15,09 km lange Strecke Petersdorf i. Riesengeb.-Schreiberhau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche voraussichtlich am 25. Juni d. J. dem öffentlichen Personen- und Stückgutverkehr übergeben werden wird, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 27. Mai d. J. ist der an der Bahnlinie Aalen-Nördlingen zwischen den Stationen Röttingen und Bopfingen errichtete Haltepunkt Aufhausen bei Bopfingen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck in beschränktem Umfang und am 31. Mai d. J. der an der Bahnlinie Crailsheim-Mergentheim zwischen den Stationen Blaufelden-Schrozberg errichtete Lokalzughaltepunkt Kälberbach für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die an der Lokalbahnlinie Ukk-Tapolcza zwischen den Stationen Sümeg und Tapolcza gelegene Halte- und Verladestelle Sümeg-bazaltbánya, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsfrachtgutverkehr diente, auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr — somit für den Gesammtgüterverkehr — eröffnet worden, jedoch mit der Beschränkung, dass solche Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, von der Abfertigung ausgeschlossen bleiben.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 89 (Nordbrabantdeutsche Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) der Nachtrag I erschienen. Das im Juli 1898 ausgegebene Verzeichniss Nr. 89 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 26 (niederlausitzer Eisenbahn), Nr. 48 (westfälische Landeseisenbahn) und Nr. 115 (orientalische Eisenbahnen). Zu den Kilometerzeigern Nr. 31 (königliche Eisenbahndirektion Altona) und Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektionen Berlin und Stettin) ist je der Nachtrag III erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 48 und Nr. 115 werden die im Januar 1900 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 205 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 2. Juni d. J.).

Nr. I 222 vom 27. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Artikel 19 und 22 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 4. Juni d. J.).

Nr. I 229 vom 30. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Verzeichniss der bei der Vereinsabrechnungsstelle geführten Konten (abgesandt am 31. Mai d. J.).

Nr. I 236 vom 4. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 73 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Konstanz, den 15./16. Mai 1902 (abgesandt am 4. Juni d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 10. Juli d. J. in Schandau abgehalten werden.)

Nr. II 221 vom 31. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll Nr. 73 des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Stuttgart, den 22./23. Mai 1902 (abgesandt am 4. Juni d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 15. Oktober d. J. in Lübeck abgehalten werden.)

Nr. III 598 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 2. Juni d. J.).

Nr. III 599 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 2. Juni d. J.).

Nr. III 611 vom 28. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 2. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im Tarife Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896.

Im obenbezeichneten Tarife sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

Auf Seite 68 Prossnitz-Lauterach ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 6b von „253 kr." auf „353 kr." und auf Seite 70 Troppau-Buchs etc. der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 6d von „254 kr." auf „354 kr." abzuändern.

Wien, am 3. Juni 1902. (1517)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Pastitz für den Wagenladungsgüterverkehr.

Am 15. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Bergen a. R. und Putbus an der Bahnstrecke Bergen a. R.-Lauterbach gelegene Haltestelle Pastitz, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Pastitz in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Juni 1902. (1518)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 8. Juni d. J. ab treten auf der Strecke Weimar-Gera-Zeitz folgende Fahrplanänderungen in Kraft:

Zug 363. 2.—4. Klasse.

Ab	Gera	5.42
„	Langenberg	5.48
„	Köstritz	5.52
an	Crossen	5.58
ab	„	5.59
„	Wetterzeube	6.06
„	Haynsburg	6.12
an	Zeitz	6.19

Zug 415. 3. und 4. Klasse.

Ab	Hermsdorf-Klosterlausnitz	5.03
„	Kraftsdorf	5.16
„	Töppeln	5.26
an	Gera	5.37

Zug 402. 1.—4. Klasse.

Ab	Gera	5.40
„	Töppeln	5.49
„	Kraftsdorf	5.58
„	Hermsdorf-Klosterlausnitz	6.10
„	Papiermühle	6.17
„	Roda	6.26
„	Neue Schenke	6.35
an	Göschwitz	6.40
ab	„	6.41
an	Jena	6.49
ab	„	6.50

Zug 401. 1.—4. Klasse.

Ab	Göschwitz	6.28
an	Neue Schenke	6.35
ab	„	6.37
ab	Roda	6.48
„	Papiermühle	6.59
„	Hermsdorf-Klosterlausnitz	7.10

Erfurt, im Juni 1902. (1519)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 A (Thon usw.) in Kraft:

Von Wildstein k. k. St. B. nach		Pfennig für 100 kg
Apolda	K. E. D. E.	64
Arnstadt	K. E. D. E.	67
Coburg	K. E. D. E.	58
Erfurt	K. E. D. E.	66
Gotha (Hauptbahnhof)	K. E. D. E.	72
Jena (Weimar-Geraer Bhf.)	K. E. D. E.	56
Ilmenau	K. E. D. E.	73
Oeslau	K. E. D. E.	59
Weimar, preuss. Staatsb.	K. E. D. E.	61

Diese Frachtsätze finden Anwendung bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen.

Die mit Gültigkeit vom 1. Januar 1902 in den vorbezeichneten Stationsverbindungen eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 A (Thon), die nur bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht Anwendung finden, bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Breslau, den 3. Juni 1902. (1520)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juni gelangt für die Beförderung von Cement in Ladungen von 10 000 kg von Gartenau nach Berchtesgaden ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 7. Juni 1902. (1521)

Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Ueberfuhrgebühren in Kastel Hafen.

Mit Geltung vom 15. d. Mts. wird die im Gruppentarif VI auf Seite 28 vorgesehene Bestimmung über den Umschlagsverkehr in Kastel hinter Absatz 1 wie folgt ergänzt:

„Bei den Sendungen, die in Kastel mit der Eisenbahn eintreffen und nach erfolgter Zwischenlagerung im Bahnhofs- bezw. Hafengebiete auf dem Wasserwege weitergehen, wird für die Beförderung von der Lagerstelle bis zum Umschlagsplatze im Hafen ebenfalls nur 1 ℳ für den Wagen erhoben."

Frankfurt a/M., den 5. Juni 1902. (1522)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 10. Juni 1902 wird der Ausnahmetarif Nr. 24 für Cement im Heft 4 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs auf den Verkehr der Station Gandringen nach Basel bad. Bahn mit folgenden Frachtsätzen für 100 kg ausgedehnt: Basel (bad. Bahn) transit = 0,66 ℳ, Basel (bad. Bahn) loco = 0,69 ℳ.

Strassburg, den 4. Juni 1902. (1523)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif VI und Gruppenwechseltarif IV/VI und V/VI.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommen an Stelle der im Ausnahmetarif 51 des Gruppentarifs VI enthaltenen Ausnahmesätze für Wegebaumaterialien, Rüben und Rübenschnitzel im Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Grifte-Gudensberg anderweite ermässigte Frachtsätze

für Wegebaustoffe, Steine des Spezialtarifs III, Rüben und Rübenschnitzel in Anwendung.

Soweit hierdurch Tariferhöhungen eintreten, erlangen die neuen Sätze erst vom 1. August 1902 ab Gültigkeit.

Ferner treten am 15. d. Mts. auch für den Bereich der Gruppenwechseltarife IV/VI und V/VI hinsichtlich der Artikel Wegebaustoffe und Steine des Spezialtarifs III im Uebergangsverkehr mit der genannten Kleinbahn ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 4. Juni 1902. (1524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juni d. J. kommt für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für Kartoffeln sowie Rüben und Rübenschnitzel des Rohstofftarifs, für Wegebaustoffe, sämmtliche Düngemittel, Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts und Koks in Ladungen von mindestens 10 t ein um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Labes im Uebergangsverkehr der Regenwalder Kleinbahn nach und von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Danzig, Essen, Halle a/S., Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 4. Juni 1902. (1525)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft I A (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) enthaltenen Frachtsätze für Mergentheim bad. Bahn treten mit dem 31. Juli l. J. ausser Kraft. An deren Stelle kommen vom 1. August l. J. ab die im 3. Heft der württemberg.-schweizerischen Tarife enthaltenen Frachtsätze für Mergentheim württ. B. auch für Mergentheim bad. B., mit seitheriger Verkehrsleitung für letztere Station, zur Anwendung.

Soweit für eine Anzahl schweizerischer Stationen im württembergisch-schweizerischen Tarifheft 3 mangels Bedürfnisses keine Frachtsätze im Verkehre mit Mergentheim vorgesehen sind, treten die Frachtsätze des südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefts I A für Mergentheim bad. B. mit dem 31. Juli l. J. ohne Ersatz ausser Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. Juni 1902. (1526)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird ein Ausnahmetarif für Graphit in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür von Passau nach Bremen Hauptbahnhof und Freibezirk, Bremerhaven Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Inlandshafen, Geestemünde Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen, Hannover Nordbahnhof, Hannover Südbahnhof, Linden Fischerhof, Linden Küchengarten, — Altona, Cuxhaven, Hamburg H. und Wilhelmsburg, Harburg H., Harburg U. E., Kiel, — Emden, Emden Aussenhafen, Papenburg, — Brake (Oldenb.), Leer, Nordenham und Fischereihafen, — Lübeck, — Rostock F. F., Centralbahnhof und Hafen, Warnemünde eingeführt.

Als Ausnahmesätze kommen die Sätze des Spezialtarifs III des ordentlichen Tarifs bezw. des Seetransittarifes M zur Anwendung.

Hannover, den 5. Juni 1902. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppenwechseltarif V/VI.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden die an der Neubaustrecke Gau-Algesheim-Kreuznach (Bad) des Direktionsbezirks Mainz gelegenen Stationen Ockenheim und Planig in den vorgenannten Tarif neu einbezogen und für die Stationen Büdesheim-Dromersheim, Gensingen-Horrweiler, Sprendlingen (Rheinhessen) und Welgesheim-Zotzenheim des gleichen Direktionsbezirks anderweite Frachtsätze in Kraft gesetzt.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 3. Juni 1902. (1528)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 15. Juni d. J. tritt zum Heft 8, Theil II A des deutsch-französischen Gütertarifs der Nachtrag IV, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält, in Kraft.

Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 5. Juni 1902. (1529)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. tritt der Tarifnachtrag 12 in Kraft. Derselbe enthält ausser den seit Herausgabe des Tarifnachtrages 11 im Verfügungswege eingeführten, s. Zt. veröffentlichten Tarifmaassnahmen (Aenderungen des Ausnahmetarifs 2 etc.) Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung von Stationsnamen, Aufnahme verschiedener Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen, der Stationen Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn, Beeskow der niederlausitzer Eisenbahn und Bork des Direktionsbezirks Magdeburg, anderweite, zum Theil ermässigte Tarifentfernungen für die Stationen Gerlebogk des Direktionsbezirks Magdeburg und Beeskow, Buckow bei Beeskow etc. des Direktionsbezirks Halle und Aenderungen der Fassung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie Auskunftsbüreaus. Bei den ersteren ist der Nachtrag auch zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück erhältlich.

Magdeburg, den 2. Juni 1902. (1530)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Geltung vom 10. Juni 1902 werden für den Versand von Schiffbaueisen (Ausnahmetarif 9 des Binnengütertarifs) von Strassburg Centralbahnhof, Strassburg Rheinhafen und Königshofen nach Devant-les-Ponts folgende ermässigte Sätze eingeführt:

Für Eisen der Klasse I obigen Ausnahmetarifs . 0,56 ℳ,
Für Eisen der Klasse II obigen Ausnahmetarifs . 0,34 „
für 100 kg.

Strassburg, den 3. Juni 1902. (1531)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 wird die Station Belzig des Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif 9 a für Eisen und Stahl des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs (Gruppe I, II/V) aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Magdeburg, den 6. Juni 1902. (1532)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarife Theil II, Heft 2 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Laase S. B. einerseits und Theissen K. E. D. E. andererseits in Höhe von 230 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 3. Juni 1902. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1902 wird eine Anzahl Stationen der Bezirke der Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig, Halle a/S., Kattowitz, Königsberg i/Pr., Posen und Stettin sowie der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstationen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig werden für verschiedene, in dem genannten Tarif bereits enthaltene Empfangsstationen Frachtsätze für den Verkehr von einzelnen Versandstationen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die oben genannten Verwaltungen.

Bromberg, den 4. Juni 1902. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 2.

Am 1. Juli 1902 tritt zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifheft 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält u. a.: Einbeziehung neuer Stationen in die Verbandstarife (Klassen- und Ausnahmetarife), neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr sowie für verschiedene Ausnahmetarife mit den Wiener Bahnhöfen etc., neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13/b (Grafit unreiner), neue Ausnahmetarife Nr. 39 (für Leimleder) und Nr. 40 (für Umzugsgut) sowie diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch Nachtrag VI Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1902 in Gültigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise

von 85 ₰ oder 1 Kr. für das Stück erhältlich.
Wien, am 4. Juni 1902. (1535)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.
Ergänzung der Reexpeditionstabelle im Tarife Theil III, Heft 2 vom 1. Januar 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 ist in der Reexpeditionstabelle auf Seite 15 des Tarifes, Theil III, Heft 2 vom 1. Januar 1899 nachzutragen:
„Die Einlagerung bezw. Reexpedition ist weiters zulässig im Lagerhause der Landes - Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Kaposvár für Sendungen mit Herkunft von den Stationen Adony-Szabolcs, Báté, Báttaszék, Czecze, Döbrököz, Ercsi, Erd, Hidas - Bonyhád, Hidegkut - Gyönk, Hidja-Apáti, Kölesd-Tengelics, Kurd-Csibrák, Mágocs, Nagy-Dorog, O-Dombovár, Pinczehely, Sárbogárd, Sárosd, Simontornya, Szakály - Högyész, Szaszvár-Máza, Szegzárd, Tolna-Mözs und Vajta.“
Wien, am 5. Juni 1902. (1535a)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
1. Stab- und Formeisen.
2. Eisenblechen.
3. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Bufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stahlschlaufen, Drahtkordel und Telegraphenstützen.
4. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Feuerbüchsplatten, Messing-, Blech-, Draht-, Röhren und -Wagenbeschlagtheile, Bankazinn, Antimon, Zinkblech, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, Kupferdrahtseil, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
5. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 18. Juni 1902“ spätestens bis Mittwoch, den 18. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben. Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.
Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.
Die Zuschlagsfrist ist auf 16. Juli 1902 festgesetzt.
Karlsruhe, den 30. Mai 1902. (1536)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 1 284 100 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 970 000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 1 311 500 Stück Klemmplatten, 8 989 t Laschen, 16 800 Stück Uebergangslaschen, 1 594 t Stemmlaschen, 950 000 Stück Unterlagsplatten.
Gruppe B. 580 t Hakennägel, 543 t Hakenschrauben, 1 891 t Laschenschrauben, 2789 t Schwellenschrauben.
Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ. für Gruppe A, 1 ℳ. für Gruppe B — in baar — zu beziehen.
Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 24. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist am 22. Juli d. J.
Essen (Ruhr), den 31. Mai 1902. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung folgender Oberbaumaterialien, Profil 6 d, und zwar:
4 000 lfde. m Schienen,
350 Paar Laschen,
2 000 Laschenbolzen mit Bundmuttern,
700 Stossunterlagsplatten,
4 700 Mittelunterlagsplatten,
12 000 Schwellenschrauben,
8 000 Hakennägel,
1 einfache Kreuzungsweiche 1 : 10,
1 einfache Rechtsweiche 1 : 10,
1 einfache Linksweiche 1 : 10,
1 komplette Zungenvorrichtung zu 1 Rechtsweiche 1 : 9,
2 lose Zungen zu 1 Rechtsweiche 1 : 9,
1 000 Vertikalbolzen K. M. E.,
250 Weichenunterlagsplatten ohne Neigung mit 3 Löchern,
100 Weichenunterlagsplatten ohne Neigung mit 2 Löchern,
2 700 imprägnirte, kieferne Schwellen,
36 cbm Weichenschwellen,
1 600 cbm Steinschlag aus Hartgestein
soll öffentlich vergeben werden.
Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von der diesseitigen Kasse II gegen post- und bestellfreie Einsendung von 1,00 ℳ. bezogen werden. Angebote sind postfrei mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ bis zum Eröffnungstage: den 23. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.
Schöneberg, den 5. Juni 1902. (1538)
Colonnenstrasse 31.
Betriebsabtheilung der Militär - Eisenbahn.

Die Lieferung von eichenen bezw. kiefernen und buchenen Brückenhölzern und Bohlen soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ. (durch Postanweisung) bezogen werden.
Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin
Montag, den 23. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr
gebührenfrei einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Frankfurt a/M., den 2. Juni 1902. (1539J)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von 443 000 Klinkerziegeln zu dem Bau der südlichen Hälfte der Unterführung der Brüderstrasse auf dem umzubauenden oberschlesischen Bahnhofe in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 19. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ. in baar ebendaher bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, den 6. Juni 1902. (1540)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.
Vergebung der Lieferung auf Werkholz.
Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen wird der Bedarf an Werkholz für den Werkstättenbetrieb für 1903 in Lieferung vergeben und werden das Bedingnissheft mit Verzeichniss der benöthigten Werkhölzer nebst Vertragsformular gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.
Die Lieferungsangebote sind spätestens bis
Montag, den 23. Juni 1902, Vormittags 9 Uhr,
frankirt und verschlossen mit der Aufschrift versehen:
„Vergebung für Werkholzlieferungen“
anherzusenden, und werden die eingereichten Angebote am gleichen Tage Vormittags 9 Uhr im nordwestlichen Saale der Restauration der k. Centralwerkstätte München geöffnet.
Den Unternehmern oder deren Bevollmächtigten ist gestattet, nach ausgewiesener Berechtigung der Eröffnung der Angebote beizuwohnen.
München, den 5. Juni 1902. (1541)
Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

Die Lieferung von:
ca. 900 cbm Kies
soll öffentlich vergeben werden.
Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von der diesseitigen Hauptkasse gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,25 ℳ. bezogen werden.
Angebote sind postfrei mit Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Kies“
bis zum Eröffnungstage, den 23. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Schöneberg, den 6. Juni 1902. (1542)
Colonnenstr. 31.
Betriebsabtheilung der Militär - Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 46. | 14. Juni 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine Frage des preuss. Disziplinarrechts. Die Versuchsfahrzeuge der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen. Statistik der schweizer. Eisenbahnen.
Nachrichten:
Deutschland: Beförderung verflüssigter Gase. — Neue Geschäftsanweisungen für die Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspektionen und der Eisenbahn-Verkehrsinspektionen. — Ermässigung der Eisenbahntarife für Zucker. — Störung der Reisenden in Nachtzügen. — Bezirkseisenbahnrath. — Cronberger E. — Wagengestellung im Ruhr-, Saar- u. oberschles. Kohlenrevier. — Eisenbahngemeinschaftsfrage im bayer. Landtag. — Main-Neckarbahn-Vertrag. — Vertretung der Rhein-Schifffahrtsinteressen in den Bezirkseisenbahnräthen. — Petitionen von Eisenbahnbeamten. — Verein deutscher Maschineningeniöre. — Eröffnung des Erholungsheims „Silvana". — Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Regelung des Arbeitsverhältnisses der Arbeiter bei Regiebauten von Eisenbahnen und in Hilfsanstalten der letzteren — Stand d. Eisenbahnbauten. — Südbahn — Verstaatlichung der Kremsthalbahn. — Vintschgauer Bahn. — Stadtbüro der österr. Staatsbahnen in Innsbruck.
Ungarn: Kommunikationsausschuss des ungar. Abgeordnetenhauses. — Ersatzansprüche der Grundbesitzer anlässlich von Eisenbahnbauten in Ungarn.
Uebrige europäische Länder: Der Ministerwechsel in Frankreich und die französ. Eisenbahnen. — Elektrische Versuchslokomotiven in der Schweiz. — Verband schweizer. Eisenbahnen — Kontinent England über Ostende-Dover. — Beförderung von Eisenbahnzügen auf Dampffährbooten über den Bosporus.
Fremde Welttheile: Erhöhung der Personentarife auf den japanischen Staatsbahnen. — Bau der Rhodes'schen Eisenbahn vom Kap nach Kairo. — Panama oder Nicaragua? — Der erste amtliche Unfallbericht in den Vereinigten Staaten.
Allgemeines.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Eine Frage des preussischen Disziplinarrechts.

In der „Zeitschrift für die gesammte Strafrechtswissenschaft" hat Eisenbahndirektionspräsident Dieck in Elberfeld eine interessante Erörterung über die Frage veröffentlicht, ob die preussischen disziplinarrechtlichen Bestimmungen über den Amtsverlust als Folge einer gerichtlichen Verurtheilung durch die Reichsstrafgesetzgebung abgeändert sind oder nicht. Da die Frage für das grosse Personal der preussischen Staatsbahnverwaltung von Wichtigkeit ist, glauben wir hier den wesentlichen Inhalt der Dieck'schen Abhandlung wiedergeben und ihr Ergebniss beleuchten zu sollen.

Die in Rede stehende Vorschrift (§ 7) des preussischen Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten (und eine gleichlautende Bestimmung des Gesetzes, betreffend die Dienstvergehen der Richter), schreibt vor, dass das Straferkenntniss den Verlust des Amtes von selbst, ohne dass darauf besonders erkannt wird, nach sich ziehen soll, wenn von dem gewöhnlichen Strafrichter auf eine Freiheitsstrafe von längerer als einjähriger Dauer, auf eine schwerere Strafe, auf Verlust der bürgerlichen Ehre, auf zeitige Untersagung der bürgerlichen Ehrenrechte, auf immerwährende Unfähigkeit zu öffentlichen Aemtern oder auf Stellung unter Polizeiaufsicht erkannt ist.

Da nun durch das Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch für den norddeutschen Bund später für das Deutsche Reich das Landesstrafrecht, insoweit es Materien betrifft, welche Gegenstand des Reichs-Strafgesetzbuches sind, ausser Kraft gesetzt ist, und da ferner durch die §§ 31—35 dieses Gesetzbuches bestimmt ist, dass die Verurtheilung zur Zuchthausstrafe, die Aberkennung der bürgerlichen Ehre und der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter den dauernden Verlust der bekleideten Aemter zur Folge habe, so ist Dieck der Ansicht, dass die oben mitgetheilte Bestimmung des Landesstrafrechts nunmehr beseitigt sei, weil das Reichsstrafgesetz die Fälle bestimme, in denen die Verurtheilung zu einer Strafe den Verlust des Amtes zur Folge haben solle. Er meint also, dass, wenn jetzt ein Beamter zu einer Gefängnissstrafe von beispielsweise $1\frac{1}{2}$ Jahren verurtheilt ist, ein Verlust des Amtes nicht von selbst und ohne dass darauf erkannt sei, eintrete, sondern dass es hierzu eines besonderen Disziplinarverfahrens bedürfe.

Es ist wohl von vornherein zuzugeben, dass das Nebeneinanderbestehen der beiden Bestimmungen gewisse Härten mit sich bringt. Dieck stellt die Fälle nebeneinander, dass ein Beamter wegen Zweikampfes zu 15 Monaten Festungshaft verurtheilt ist und nach jener landesstrafrechtlichen Bestimmung sein Amt durch das Straferkenntniss von selbst verliert, während dies bei einer Verurtheilung wegen Diebstahls zu 6 Monaten Gefängniss erst im Wege des Disziplinarverfahrens ausgesprochen werden muss.

Von den gegen die Dieck'sche Auffassung sprechenden Gründen ist hauptsächlich derjenige von Gewicht, der sich darauf stützt, dass alsdann auch die Bestimmungen des Disziplinargesetzes aufgehoben sein würden, wonach die Disziplinarbehörde befugt ist, über die Einleitung oder Fortsetzung des Disziplinarverfahrens auch dann selbständig zu befinden, wenn die gerichtliche Untersuchung zur Verurtheilung geführt hat, und wonach demnächst über die Schuldfrage vom Disziplinarrichter nach eigenem freien Ermessen zu urtheilen ist. Dieck weist demgegenüber darauf hin, dass die Ertheilung dieser Befugniss an die Disziplinarbehörde nicht eine Festsetzung des Landesstrafrechts sei, da das Disziplinargericht nicht auf eine kriminalrechtliche, sondern auf eine Disziplinarstrafe zu erkennen hat. Er hätte hinzusetzen können, dass es sich hier auch um eine Frage des Strafverfahrens, nicht des Strafrechts handle, während sich der in Rede stehende § 7 des Disziplinargesetzes mit der Strafe des Amtsverlustes selbst, also mit einer Frage des Strafrechts beschäftigt.

Da nun die Praxis der preussischen Disziplinarbehörden einschliesslich des Staatsministeriums bisher das Fortbestehen des § 7 angenommen hat, so meint Dieck, es müsse Klarheit in der Sache geschaffen werden. Ueber den Weg hierzu äussert er sich nicht näher, er sagt nur, dass, wenn die Aenderung der Gesetzgebung für nothwendig erachtet würde, die Fassung des neuen Gesetzes nicht ganz einfach sei, jedenfalls die einfache Aufhebung der Bestimmung nicht genüge.

Die klare Sachdarlegung Dieck's wird sicher dazu beitragen, die Frage von neuem zur Erörterung zu bringen. Ob es aber seiner Darlegung gelingt, viele Anhänger für seine Ansicht zu gewinnen, das möchten wir bezweifeln. Gegen sie spricht noch u. a. vor allem folgendes: Das Disziplinargesetz ist nach dem preussischen Strafgesetzbuch geschaffen, sein § 7 enthält daher neben ihm eine selbständige, auf Verwaltungs- und disziplinaren Rücksichten beruhende, in der Wirkung das Strafgesetz für die Beamten verschärfende Bestimmung, weil man der Ansicht war, dass mit einer längeren Dauer der Freiheitsstrafe die Beibehaltung des Verurtheilten im Dienste nicht vereinbar sei. Das Reichsstrafgesetzbuch trat an Stelle des preussischen Strafgesetzbuchs, welches eben jene verschärfende Bestimmung nicht enthielt. § 7 des Disziplinargesetzes hat daher neben dem Reichsstrafgesetzbuch ebensogut seine Geltung behalten, wie er sie früher neben dem preussischen Strafgesetzbuch hatte. Jenes erschöpft eben die Fälle, in denen das Straferkenntniss den Verlust des Amtes nach sich zieht, für das preussische Reichsgebiet ebensowenig, wie das preussische Strafgesetzbuch es that. Wenn nun nach dem Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch für den norddeutschen Bund das Landesstrafrecht, insoweit es Materien betrifft, welche Gegenstand des neuen Strafgesetzbuches sind, ausser Kraft tritt, so kann doch jene Bestimmung des preussischen Disziplinargesetzes deshalb aufrecht erhalten bleiben, weil sie die Materie des Disziplinarrechts betrifft, die nicht Gegenstand der neuen Strafgesetzbuches ist. Denn dieses bestimmt zwar, dass gewisse Verurtheilungen den dauernden Verlust der bekleideten Aemter zur Folge haben, kann aber nicht ausschliessen, dass eine solche Folge durch das Landesgesetz noch an andere Verurtheilungen geknüpft werde. Die Bestimmung, dass gewisse Strafen mit der Bekleidung eines Landesamts nicht vereinbar sind, ist nicht Gegenstand ausschliesslich des Reichsstrafrechts, sondern auch des besonderen öffentlichen Rechts des einzelnen Staates. Für diese Auffassung spricht schon äusserlich der Umstand, dass der Sitz jener Bestimmung nicht das preussische Strafgesetzbuch, sondern das Disziplinargesetz war und noch ist.

Wenn wir sonach zu der Ansicht gelangen, dass der § 7 des Disziplinargesetzes noch zu Recht besteht, so stimmen wir den Dieck'schen Darlegungen doch darin bei, dass die aus dem Nebeneinanderbestehen der besprochenen Bestimmungen sich ergebenden Folgerungen unerwünscht sind. Ob sie indessen bei der immerhin nicht grossen Zahl der Fälle es rechtfertigen, die Klinke der Gesetzgebung in Bewegung zu setzen, möchten wir bezweifeln. Der von ihm angeführte Fall, dass ein Beamter zu einer Freiheitsstrafe von längerer als einjähriger Dauer verurtheilt wird, ohne dass diese Verurtheilung nach der öffentlichen Anschauung ihn des bekleideten Amtes unwürdig macht, wird gewiss sehr selten vorkommen. Kommt er vor, so ist der Weg der Gnade gegeben. Die Gesetzgebung von 1852 hat jedenfalls klar gewollt, dass solche Verurtheilungen den Amtsverlust nach sich ziehen, und man wird kaum behaupten können, dass sich die allgemeine Anschauung in dieser Frage seitdem geändert hätte.

v. M.

Die Versuchsfahrzeuge der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.

Zu dem Aufsatz des Herrn Berdrow über den vorgenannten Gegenstand in Nr. 40 d. Ztg. sendet uns Herr Oberingeniör W. Reichel von der Firma Siemens & Halske die folgende Zuschrift, welche sich auf den von dieser Firma für die Schnellfahrversuche auf der Militärbahn bei Berlin gestellten Wagen bezieht. Wir lassen die Ausführungen des Einsenders wörtlich hier folgen.

„Herr Berdrow sagt: ‚Was die Grössen- und Gewichtsbemessungen der Motoren und Apparate anbelangt, so wurde in Ermangelung sicherer Erfahrungen über die zulässige Höhe der Beanspruchung bei so starken Leistungen beschlossen, die Gewichte so gross zu wählen, wie sie sich mit dem zulässigen Raddruck von 8 t Gesammtgewicht des Wagens noch vereinigen liessen‘, und an einer späteren Stelle desselben Artikels: ‚und wie hervorgehoben, haben die Erbauer gerade auf das Erforderniss äusserster Gewichtserleichterung überhaupt keinen grossen Werth gelegt‘. Ich bedauere, dies als eine missverständliche Auffassung der von uns vorgenommenen Versuche und Berechnungen bezeichnen zu müssen. Wir sind gerade bei dem Bau des von uns gelieferten Wagens mit besonderer Planmässigkeit insofern vorgegangen, als wir uns von vornherein über die zu erwartenden Luftwiderstände des Fahrzeugs durch besondere Umlaufversuche Aufschluss verschafften und die Gesammtleistung ziemlich genau ermittelten. Die später angestellten Fahrversuche ergaben die Richtigkeit der Umlaufversuche und der Berechnungen. Es stellte sich nun im Laufe der Berechnungen heraus, dass die verlangten Leistungen überhaupt nicht in den Wagen von 96 t Gewicht unterzubringen waren. Denn Motoren und Transformatoren, welche dauernd, d. i. während eines ganzen Betriebstages die verlangten Leistungen von 1 000 PS aufbringen müssen, werden so schwer, dass das Gesammtgewicht des Wagens etwa 104 t betragen würde. Aus diesem Grunde musste beschlossen werden, innerhalb des Gewichts von 96 t zu bleiben und später die Betriebsdauer des Wagens so weit herabzusetzen, dass die Beanspruchung in den zulässigen Grenzen bleibt.

Wie ich in meinem Artikel Hefte 34 und 37 Jahrg. 1901 der ‚Elektrotechnischen Zeitschrift‘ unter 20 ‚Allgemeiner Entwurf des Wagens‘ hervorhob, ‚hat diese Art des Vorgehens sich nicht etwa beim ersten Anblick der Aufgabe sofort aufgedrängt, sondern diese endgültige Ausführung ist das Ergebniss einer Anzahl vorangegangener, ziemlich umfangreicher Entwürfe und Berechnungen, namentlich der Gewichte, bei denen je nach Bedarf Aenderungen an der Grössen- und Platzvertheilung des mechanischen und elektrischen Theiles und dessen Leistungen vorgenommen wurden‘.

Hieraus geht aber hervor, dass wir gerade auf das Erforderniss äusserster Gewichtserleichterung bei höchster Leistungsfähigkeit den allergrössten Werth gelegt haben. Wir sind in dieser Hinsicht sogar so weit gegangen, dass wir eine ganze Anzahl metallischer Gussstücke, wie z. B. Grundplatten für Apparate usw., aus Aluminium hergestellt haben, dass wir die Stirnplatten für die Transformatoren und andere ähnliche schwere Gegenstände nach ihrem Abguss an mehreren Stellen zwecks Gewichtserleichterung mit grösseren Ausbohrungen versahen, so dass wir gegen 4 t Gewicht auf diese Weise ersparen konnten. Nur auf diese Weise ist es uns gelungen, das wirksame Triebgewicht unseres Motorwagens (nämlich Motoren und Transformatoren) um rund 11 t höher zu halten, als bei dem Motorwagen der A. E.-G., trotzdem dessen Gewicht nur 1 t leichter als das unseres Wagens ist, dessen Gewicht also 91 t gegenüber 92 t des unserigen beträgt.

Nachdem wir nun den Entschluss gefasst hatten, das höchste zulässige Gewicht von 96 t auch voll auszunutzen, stellten wir durch Berechnungen fest, dass unser Wagen für eine Betriebsdauer von 600 km Weges ausreichen würde, ohne dass die Motoren sich stärker als bis 75 ° C. und die Transformatoren über 50 ° C. erwärmen würden, natürlich gegenüber der

Temperatur der äusseren Luft gemessen. Ein im November 1901 angestellter Dauerversuch hat die Richtigkeit dieser Berechnungen erwiesen, indem es gelang, einen Weg von 230 km in $2^3/_4$ Stunden bei 120 km Grundgeschwindigkeit bei 15 maligem Anfahren zurückzulegen. Die Motoren erwärmten sich hierbei auf 50° C., die Transformatoren auf etwa 30° C. über Luft.

Der Verfasser schreibt ferner in seinem Aufsatz, dass die Umformer, obwohl ihr Gewicht sehr freigebig (aber auch ebenso nützlich) auf 12 t bemessen wurde, ungewöhnlich flach gebaut seien usw. Es ist aber durch den eben genannten Versuch nachgewiesen, dass diese Freigebigkeit durchaus keine rein zufällige ist, sondern eine mit vollster Absicht berechnete. Denn es war nur bekannt, dass Maschinen und Apparate, welche Hochspannungen auszuhalten haben, mit wesentlich niedrigeren Temperaturen arbeiten müssen, als solche für Niederspannung, da die Gefahr des Ueberschlagens der Spannung nach den Gehäuse- usw. Theilen bei höherer Spannung unverhältnissmässig rasch wächst. Es war also durchaus richtig, den Transformatoren eine um 20° C. niedrigere Erwärmung zu geben, als den Motoren, und in der That haben die Transformatoren aus diesem Grunde auch die höchste Spannung von 15000 Volt ausgehalten, ohne das geringste bedenkliche Zeichen fehlerhafter Isolation zu geben. Bei wesentlich leichteren Transformatoren wären entschieden bei der hohen Spannung Schäden aufgetreten.

Was nun endlich die Anlasser anlangt, so zieht der Verfasser einen Vergleich, welcher uns hauptsächlich dadurch verursacht zu sein scheint, dass er die praktische Ausführung des Wagens nicht besichtigt hat. Denn er schreibt, dass ‚die Gesammtanordnung gegen diejenige der Apparate des A. E.-G.-Wagens anscheinend einige Nachtheile, besonders eine bedeutend grössere Entwickelung des Kabelnetzes im Wagen mit sich bringt‘. Das ist aber nicht der Fall, da die Anlasserwalzen in die nächste Nähe der Widerstände gebracht sind, so dass die Verbindung zwischen den Widerstandskontakten und den einzelnen Widerstandsspulen nur aus ganz kurzen Kupferblechen besteht; von einer ‚Ausdehnung‘ des Kabelnetzes kann aus diesem Grunde überhaupt keine Rede sein. Ausserdem hat die Anordnung der Metallanlasser noch den Vortheil grösserer Beständigkeit, denn es ist nicht erforderlich wie bei dem jetzt vorhandenen Flüssigkeitsanlasser der A. E.-G., das durch die Wärmeentwickelung verbrauchte Wasser nachzufüllen. Bei dem Metallanlasser in Verbindung mit metallischen Widerständen wird vielmehr die Wärme ohne weiteres an die umgebende Luft abgegeben, und der Anlasser hat immer wieder von neuem und in jedem Augenblick seine vollste Betriebsbereitschaft wieder erlangt, wenn das Anlassen durch die Widerstände beendet ist. Dies ist auch bei dem oben angeführten Versuch von 230 km Weg bewiesen worden.

Endlich arbeiten die Motoranlasser insofern besser, als sie den Widerstand im sekundären Theil des Motors in absolut gleichmässigen Stufen abschalteten. Vielleicht ist es dem Verfasser entgangen, dass bei der Ausschaltung der Widerstände die sogen. A B C-Schaltung angewendet worden ist, wodurch die Anzahl der ursprünglich nothwendigen Stufen auf ein Drittel herabgemindert wird.

Die Anordnung der Flüssigkeitsanlasser hat noch den Nachtheil, dass in der Mitte des Wagens ein besonderer Raum dafür geschaffen werden musste, während bei dem Wagen von Siemens & Halske der oberhalb des Wagenfussbodens liegende Raum vollständig für die Fahrgäste freigehalten werden konnte.

Ich will hoffen, mit vorstehendem dem Verfasser die Ueberzeugung verschafft zu haben, dass die von uns bei den Versuchsfahrten erzielten Erfolge nicht ein zufälliges Ergebniss, sondern ein durchaus den vorangegangenen Berechnungen entsprechendes und beabsichtigtes gewesen ist.“

Statistik der schweizerischen Eisenbahnen.

Von dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement geht uns die für das Jahr 1900 aufgestellte Eisenbahnstatistik zu, aus welcher erhellt, dass die 47 (46) verschiedenen Eisenbahnverwaltungen der Schweiz, welche Lokomotivbahnen betrieben, ein Netz von zusammen 3 867 (3 859) km Länge unter sich hatten. Hinzugekommen ist die Bahn Aigle-Leysin mit 7 km Länge, welche am 6. November 1900 eröffnet wurde. Die fünf grösseren Verwaltungen haben ihre bisherigen Betriebslängen durchweg beibehalten, und zwar die Centralbahn mit 401 (400), die Gotthardbahn mit 291, die Jura-Simplonbahn mit 1 002, die vereinigten Schweizerbahnen mit 286 und die Nordostbahn mit 809 km. Von den 42 kleineren Bahnen verwaltete die rhätische Bahn das grösste (92 km), die Jungfraubahn das kleinste Netz (3 km). Von den Bahnstrecken waren zweigleisig 507 (502) km oder 13 (13) %. Das in den Lokomotivbahnen steckende Kapital betrug am Jahresschlusse 1 338 288 931 (1 315 849 261) Fr. Davon entfielen auf die Kosten der im Betriebe stehenden Linien 1 233 485 809 (1 203 327 934) Fr., während der Rest Verwendungen für die im Bau befindlichen Linien und Ausgaben auf Nebengeschäfte usw. betrifft. Erstere Kosten setzten sich wie folgt zusammen: Bahnanlagen und feste Einrichtungen 1 063 485 865 (1 039 964 551) Fr., Rollmaterial 155 140 967 Fr., Mobiliar und Geräthschaften 14 858 977 (14 263 999) Fr. Für je 1 km Bahnlänge stellte sich das Anlagekapital auf 330 304 (323 205) Fr. Die Gesammtzahl der Stationen betrug 1 096 (1 083).

An Lokomotiven waren vorhanden: 1 198 (1 156) Stück oder für je 1 km Bahnlänge 0,304 (0,296). Die Zahl der Personenwagen betrug 2 895 (2 789) mit 7 663 (7 337) Achsen und 133 801 (128 731) Sitzplätzen. Auf jede Achse kommen also 17,46 (17,55) Sitzplätze. An Lastwagen — gedeckten und offenen Güterwagen und Gepäckwagen — waren 13 700 (13 378) mit 27 727 (26 885) Achsen und 160 095 (154 462) t Tragfähigkeit in Gebrauch. Es entfiel also auf jede einzelne Achse eine Tragkraft von 5,77 (5,75) t. Mit eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres geleistet 36 627 416 (35 536 379) Lokomotivkm, 255 899 651 (240 430 371) Personenwagenachskm, 447 803 381 (437 706 181) Lastwagenachskm und 31 608 762 (31 254 591) Postwagenachskm. Auf je 1 km Bahnlänge kamen durchschnittlich 7 637 (7 478) Zugkm, 8 163 (8 011) Nutzkm und 190 520 (185 520) Wagenachskm, und zwar von Personenwagen 66 304 (62 877), von Lastwagen 116 026 (114 469) und von Postwagen 8 190 (8 174). Nach der durchschnittlichen Zusammensetzung der Züge betrug die Zahl der geführten Personenwagenachsen 8,68 (8,41), der Güterwagenachsen 15,20 (15,31), der Postwagenachsen 1,07 (1,09), und im Gesammtdurchschnitt entfielen auf je 1 Lokomotive 23,34 (23,16) Achsen. An Tonnenkilometern wurden geleistet (todtes Gewicht und Nutzgewicht zusammen genommen) 5 379 307 365 (5 132 834 648), auf je 1 Bahnkm also 1 393 783 (1 342 339) und auf 1 Nutzkm 170,7 (167,6). In Prozenten des Gesammtgewichts kamen auf todtes Gewicht 83,29 (82,79), auf Nutzgewicht 16,71 (17,21). Im Personenverkehr wurden befördert 62 800 212 (60 620 399) Reisende, davon in I. Klasse 704 017 (638 305) oder 1,12 (1,05) %, in II. Klasse 10 676 146 (9 954 251) oder 17 (16,42) %, in III. Klasse 51 420 009 (50 027 843) oder 81,88 (82,53) %. Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich 19,73 (19,35) km und die mittlere Ausnutzung der Sitzplätze betrug 27,71 %. — Im Güterverkehr betrug das Gesammtgewicht aller Güter einschliesslich Gepäck und Thiere 14 591 416 (14 381 822) t und die Gesammtleistung in Tonnenkilometern 805 909 276 (795 438 576), mithin auf je ein Bahnkilometer 208 812 (208 023). Jede Tonne Gut durchfuhr durchschnittlich 55,23 (55,31) km, und die mittlere Ausnutzung der Tragkraft betrug 31,2 (31,8) %. — Von den beförderten Gütern entfielen auf Lebens- und Genussmittel 24,45 (24,56), auf Brennmaterialien 20,75 (18,74), auf Baumaterialien 17,76 (19,21), auf die Metallindustrie 10,43 (10,42), auf die Textilindustrie 3,02 (3,18) und auf die Hilfsstoffe für Landwirthschaft 8,90 (9,26) %.

Von den Betriebseinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 59 882 700 (56 885 541) Fr., auf den Güterverkehr einschliesslich Gepäck und Thiere 75 029 203 (74 400 659) Fr., im ganzen also auf Transporteinnahmen 134 911 903 (131 286 200) Fr. Die Summe aller Einnahmen stellte sich auf 142 099 023 (138 097 542) Fr. Von den Transporteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 44,39 (43,33) %, auf den Güterverkehr 55,61

(56,67) %. Für je 1 Bahnkm betrug die Gesammteinnahme 36 818 (36 115) Fr., für 1 Nutzkm 4,51 (4,51) Fr. und für das Achskilometer 0,1933 (0,1947) Fr. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 83 572 800 (79 303 177) Fr. und in Prozenten der Gesammteinnahme auf 58,81 (57,43) %. Der Betriebskoeffizient war also um 1,38 % ungünstiger als im Vorjahre. Am ungünstigsten gestaltete er sich bei der Linie Brienz-Rothorn, wo sich die Ausgaben auf 175,37 % der Einnahmen stellten. — Von den Ausgaben entfielen auf je 1 Bahnkm 21 654 (20 739), auf je 1 Nutzkilometer 2,65 (2,59) und auf jedes Achskilometer 0,1137 (0,1118) Fr. Der Gesammtüberschuss betrug 58 526 233 (58 794 365) Franken und stellte sich auf 3,76 (3,74) % des auf den Jahresdurchschnitt berechneten Anlagekapitals. — Das Personal hatte einen Bestand von 28 674 (27 722) Köpfen, und es entfielen auf je 1 Bahnkm 7,38 (7,15) beschäftigte Personen.

Ausser den mit Lokomotiven betriebenen Bahnen waren im Berichtsjahre auf schweizerischem Gebiet 26 Drahtseilbahnen und 29 Trambahnen im Betriebe.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vorsicht bei Beförderung verflüssigter Gase.** Das Reichseisenbahnamt hat an die zu seinem Geschäftsbereich gehörigen Eisenbahnverwaltungen Deutschlands folgende Verfügung gerichtet: „Im vergangenen Winter sind auf deutschen Eisenbahnen zwei Explosionen von Behältern mit verflüssigten Gasen vorgekommen. In der Güterhalle des Bahnhofs Rödelheim explodirte eine gefüllte Kohlensäureflasche bei der Beförderung auf einer Sackkarre, wobei ein Arbeiter getödtet wurde, und auf dem Bahnhof Satzvey explodirte eine derartige Flasche beim Verladen; sie zerschmetterte einem Arbeiter beide Beine und den linken Arm. Da beide Unfälle nach dem Ergebniss der Untersuchung wahrscheinlich auf unvorsichtige Behandlung der Flaschen zurückzuführen sind, so wird es sich empfehlen, den betheiligten Beamten und Arbeitern von jenen Vorkommnissen zur Warnung Kenntniss zu geben und sie darauf hinzuweisen, dass nach Nr. XLIV Ziffer 3 der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter nicht geworfen und weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen, noch der Ofenwärme ausgesetzt werden dürfen. Das Reichseisenbahnamt stellt den Eisenbahnverwaltungen geeignete Veranlassung anheim und will ausserdem über jede fernerhin etwa vorkommende Explosion solcher Behälter einem Berichte unter Vorlage der Untersuchungsverhandlungen entgegensehen."

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat hieraus Veranlassung genommen, die königlichen Eisenbahndirektionen und die Eisenbahnkommissare auf diese Verfügung noch besonders hinzuweisen.

— **Neue Geschäftsanweisungen für die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen und der Eisenbahnverkehrsinspektionen** bei der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind unter dem 30. Mai d. J. erlassen worden und gelangten in Nr. 26 des „E.-V.-Bl." zur Veröffentlichung. Für die Betriebsinspektionen sind die eingetretenen Aenderungen wesentlich dadurch veranlasst, dass durch die erfolgte Neuordnung des Telegraphen- und technischen Sicherungswesens der Geschäftsbereich der Inspektionsvorstände auch auf diese Dienstzweige ausgedehnt worden ist. Bei den Vorständen der Verkehrsinspektionen ist eine Erweiterung ihrer Dienstbefugnisse in der Weise erfolgt, dass ihnen in der Folge auch die Sorge für die ordnungsmässige Ausübung der Fahrkartenprüfung auf den Bahnsteigen und an den Zügen aufgetragen ist. Dementsprechend erfährt auch ihre Strafgewalt eine Erweiterung und zwar insofern, als sie innerhalb ihres eigenen Geschäftsbereichs zu disziplinarischem Einschreiten gegenüber den Bahnsteigschaffnern und den Beamten und Hilfsbeamten des Zugbegleitungsdienstes mit der Maassgabe befugt sind, dass die erforderlichen Strafverfügungen im Einverständnisse mit den Vorständen der Betriebsinspektionen zu erlassen sind. Auch sind die Zugrevisoren ihnen forthin nach näherer Bestimmung der Eisenbahndirektionen dienstlich unmittelbar unterstellt, und ferner ist ihnen die Genehmigung der Anträge wegen Zulassung der Stückgutbeförderung auf Anschlussgleisen nach Benehmen mit den Vorständen der Betriebsinspektionen übertragen worden.

— **Die Ermässigung der Eisenbahntarife für Zucker** bildete bei der Berathung des Reichstags über die Zuckersteuervorlage den Gegenstand einer Anfrage an die Regierung, die Ministerialdirektor Möllhausen vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahin beantwortete, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung bereit sein werde, die künftige Gestaltung der Eisenbahntarife für Zucker zu untersuchen. Zu weitergehenden Erklärungen könne die preussische Eisenbahnverwaltung aus formellen und materiellen Gründen nicht kommen. Aus formellen nicht, weil sie gesetzlich für jede Einführung von Tarifermässigungen und Differentialtarifen an die Zustimmung des Landeseisenbahnraths gebunden sei und weil die deutschen Eisenbahnverwaltungen mit eigenem Eisenbahnbesitz übereingekommen seien, vor wichtigen Tarifänderungen einander Gelegenheit zur Aussprache zu geben. Materiell sei zu bedenken, dass abgesehen von allen finanziellen Rücksichten wichtige wirthschaftliche in Frage kommen, weil man nicht wissen kann, in welcher Weise eine eingreifende Tarifänderung auf die Zuckerproduktion der einzelnen Theile Deutschlands einwirken wird; denn gerade entsprechend den Tarifbestimmungen sind die Verhältnisse ganz andere im Süden Deutschlands als im Norden, im Osten andere als im Westen und im Centrum. Die Ausfuhrtarife für Zucker sind auf Wunsch und im Interesse der Zuckerinteressenten anders bemessen als die Inlandstarife. Schon als diese Tarife eingeführt wurden, wurde auch der Wunsch laut, die Inlandstarife entsprechend den Ausfuhrtarifen zu ermässigen; wäre dieser Wunsch damals zu einem formellen Antrag verdichtet worden, so wäre die Verwaltung schon damals in eine Prüfung der wirthschaftlichen Folgen der Herabsetzung der Zuckertarife eingetreten.

— **Um die unleidliche Störung der Nachtruhe der Reisenden zu verhindern,** hat die kgl. Eisenbahndirektion Berlin nachstehende nachahmenswerthe Verfügung erlassen: „Die Reisenden der Nachts verkehrenden Züge, insbesondere der dem Fernverkehr dienenden Nachtschnellzüge, werden durch überlautes Ausrufen der Aufenthaltstationen und der Aufforderung zum Umsteigen oft in ihrer Nachtruhe gestört. Das Zugbegleitungspersonal wird daher angewiesen, alles zu vermeiden, was zu einer Störung der Reisenden während der Nacht führen könnte. Das Ausrufen der Stationen am Zuge hat vernehmlich, aber mit gedämpfter Stimme zu erfolgen. Um Verschleppungen von Reisenden zu vermeiden, hat das Zugpersonal sich durch Prüfung der Fahrkarten beim Antritt der Fahrt möglichst Kenntniss vom Endziel der Reisenden und der etwaigen Umsteigestationen zu verschaffen und auf den Stationen die betreffenden Abtheile mit der Aufforderung zum Aus- oder Umsteigen zu öffnen. Auf die Unterbringung der Reisenden in den ihrem Reiseziel entsprechenden Wagen ist besondere Sorgfalt zu verwenden. Die Stationen haben die Ausführung dieser Verfügung streng zu überwachen. Den Bahnhofswirthen ist zu untersagen, dass sie bei den erwähnten Zügen Erfrischungen durch Ausruf anbieten lassen."

— **Bezirkseisenbahnrath.** Die Tagesordnung der am 28. d. Mts. zu Bromberg abzuhaltenden 16. ordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnraths für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. umfasst ausser geschäftlichen Mittheilungen folgende Berathungsgegenstände: Wahl eines weiteren Mitgliedes sowie eines Stellvertreters für den ständigen Ausschuss des Bezirkseisenbahnraths; Zuständigkeit des Bezirkseisenbahnraths; Einführung von Umwegskarten für den Personenverkehr; Ausfüllung der Frachtbriefduplikate in derselben Weise wie der Unikate; Einführung von Ausnahmetarifen für Manilahanf von Bremen und Hamburg nach Köln und Mannheim, event. auch nach Landsberg a. W., Breslau und etwaigen weiteren Stationen; Frachtermässigung für gedörrte oder getrocknete Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze (Brocken); Erweiterung des Ausnahmetarifs für Getreide vom 13. Dezember 1897; Ermässigung der Frachtsätze für Ziegelsteine; Versetzung der Artikel Abfälle von Mexikanfibre und anderen ähnlichen Gespinnstfasern in den Spezialtarif III; Ermässigung des Tarifs für Drahtstifte usw. von Oberschlesien nach Tilsit; verschiedene Fahrplanangelegenheiten und Besprechung des bestehenden Fahrplans der drei Direktionsbezirke, wobei den Mitgliedern des Bezirkseisenbahnraths Gelegenheit geboten werden soll, etwaige Wünsche bezüglich des Fahrplans zum Ausdruck zu bringen.

— **Cronberger Eisenbahn.** Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1901 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 194 158 ℳ. (gegen 178 597 ℳ. im Vorjahr), während sie sich aus dem Güterverkehr auf 38 839 (83 359) ℳ. bezifferten. Gegen das Vorjahr ergab sonach der

Personenverkehr eine Mehreinnahme von 15561 *M.* und der Güterverkehr eine solche von 5481 *M.* — Im ganzen wurden befördert 1002534 (937867) Personen und 48567 (42628) t Güter oder gegen das Vorjahr mehr 64667 Personen und 5939 t Güter. Die gesammte Betriebseinnahme betrug 274765 (254354) *M.* oder gegen das Vorjahr mehr 20411 *M.* Nach Abzug der Ausgaben mit 203542 *M.* ergibt sich ein Ueberschuss von 71223 *M.*, von dem 3446 *M.* dem gesetzlichen Bilanzreservefonds zu überweisen sind. Der Verwaltungsrath schlägt vor, den zur Verfügung der Generalversammlung verbleibenden Betrag von 67777 *M.* wie folgt zu verwenden: Zuweisung an den Spezialreservefonds 15000 *M.*, Staatseisenbahnsteuer 1263 *M.*, 4 % Dividende von 1200000 *M.* Aktien 48000 *M.*, Vortrag auf neue Rechnung 3514 *M.*

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Mai d. J. in 12½ Arbeitstagen 199550 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15964 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 201232 und auf den Arbeitstag 16769 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Mai d. J. auf den Arbeitstag 805 und im ganzen 1682 Doppelwagen oder 0,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Mai d. J. 28413 Doppelwagen gegen 28301, in Oberschlesien 64057 Doppelwagen gegen 66171 und in den drei Bezirken zusammen 292020 Doppelwagen gegen 295704 und war demnach im Saarbezirk 112 Doppelwagen oder 0,4 % höher, in Oberschlesien 2114 Doppelwagen oder 3,2 % und in den drei Bezirken zusammen 3684 Doppelwagen oder 1,2 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Im ganzen Monat Mai d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 392967 Doppelwagen gegen 412183, im Saarbezirk auf 57049 Doppelwagen gegen 58504, in Oberschlesien auf 127685 Doppelwagen gegen 140561 und in den drei Bezirken zusammen auf 577701 Doppelwagen gegen 611248 und betrug demnach im Ruhrbezirk 19216 Doppelwagen oder 4,6 %, im Saarbezirk 1455 Doppelwagen oder 2,5 %, in Oberschlesien 12876 Doppelwagen oder 9,2 % und in den drei Bezirken zusammen 33547 Doppelwagen oder 5,5 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1901.

Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in den ersten fünf Monaten dieses Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1872086 Doppelwagen gegen 1983049, im Saarbezirk 287127 Doppelwagen gegen 290462, in Oberschlesien 649116 Doppelwagen gegen 726898 und in den drei Bezirken zusammen 2808329 Doppelwagen gegen 3000409 und ist demnach im Ruhrbezirk 110963 Doppelwagen oder 5,5 %, im Saarbezirk 3335 Doppelwagen oder 1,1 %, in Oberschlesien 77782 Doppelwagen oder 10,7 % und in den drei Bezirken zusammen 192080 Doppelwagen oder 6,4 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

— **Eisenbahngemeinschaftsfrage im bayerischen Landtag.** Diese Frage ist im Finanzausschuss des bayerischen Landtages von neuem zur Sprache gekommen. Beim Eisenbahnetat betonte sowohl der der Centrumspartei angehörige Berichterstatter, wie der liberale Mitberichterstatter, dass die Selbstständigkeit der bayerischen Eisenbahnen durchaus gewahrt werden müsse. Ministerpräsident Graf Crailsheim erklärte: Eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft als Gegengewicht gegen die preussisch-hessische sei nicht denkbar. Weder Baden, noch Württemberg, noch die Reichseisenbahnen wären wohl geneigt, in eine solche Gemeinschaft mit Bayern zu treten. Auch Bayern würde wohl die Hand nicht bieten, da es in Bezug auf die Tarife ein Reservatrecht habe, das es aufgeben müsste, wenn es mit Baden usw. in eine Gemeinschaft treten würde. Graf Crailsheim führte aus, dass nicht nur in Bezug auf Tarife, sondern auch auf viele andere Punkte im Deutschen Reiche schon eine grosse Einheitlichkeit bestehe. Der sächsische Minister habe erklärt, dass ihm von einem preussisch-sächsischen Eisenbahnkriege nichts bekannt sei. Das Reichseisenbahnprojekt sei jedenfalls für lange Zeit abgethan. Von einem Streben Preussens, die Eisenbahnverwaltungen anderer Staaten zur preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft heranzuziehen, sei ihm nichts bekannt.

— **Main-Neckarbahn-Vertrag.** Die zweite Kammer des hessischen Landtages hat den Antrag Schmidt und Gen., die Berathung des Main-Neckarbahn-Vertrages zu verschieben und die Regierung zu ersuchen, zum Zwecke einer Revision des Vertrages von 1896 mit der preussischen Regierung in Verbindung zu treten, mit 29 gegen 20 Stimmen abgelehnt und darauf den Staatsvertrag, betreffend die Main-Neckarbahn, mit 31 gegen 17 Stimmen angenommen.

— **Gesuch um Vertretung der Rheinschifffahrtsinteressenten in den Bezirkseisenbahnräthen.** Ein vom Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen den Ministern der öffentlichen Arbeiten, des Handels und der Landwirthschaft eingereichtes Gesuch um Vertretung der Rheinschifffahrt in den Bezirkseisenbahnräthen Köln und Frankfurt a/M. ist von der Frankfurter Handelskammer befürwortet worden mit folgender Begründung: „Als durchaus geboten erscheint es uns, stets auf ein möglichstes Zusammenarbeiten der Eisenbahn und der Schifffahrt hinzuwirken und diese beiden bedeutsamsten Verkehrswege nicht nur vom Standpunkte der Konkurrenz aus zu behandeln. Wie für die Eisenbahn ein besonderes Interesse vorhanden ist, über Schifffahrtsfragen genau unterrichtet zu sein, so ist es auch ein Bedürfniss für die Binnenschifffahrt, Maassnahmen und Pläne der Eisenbahnverwaltung rechtzeitig kennen zu lernen. . . . Wir glauben daher, dass den Interessen der Binnenschifffahrt durch eine Vertretung in den Bezirkseisenbahnräthen in hohem Maasse gedient werden würde, und würden es lebhaft begrüssen, wenn Eure Excellenz dem Antrage des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, in welchem sich die bedeutendsten auf dem Rheine thätigen Schifffahrtsbetriebe zusammengefunden haben, auf Entsendung eines Vertreters in die Bezirkseisenbahnräthe Köln und Frankfurt a/M. geneigtest Folge geben würden."

— **Ueber eine Anzahl von Eisenbahnbeamten-Petitionen** wegen Besserstellung verhandelte das preussische Abgeordnetenhaus am 9. d. Mts. Es lagen Petitionen u. a. vor von den aus den Civilsupernumeraren hervorgegangenen Beamten des Abfertigungsdienstes, von Eisenbahnbetriebssekretären und von Eisenbahnbürodiätaren. Diese letzteren bitten um Vermehrung der Stellen für Eisenbahnsekretäre. Eine Anzahl Lokomotivführer wünschen andere Regelung der Gehalts- und Pensionsverhältnisse und der Nebeneisenbahnen. Von diesen Petitionen wurde nur die erste der Regierung als Material überwiesen, alle anderen durch Uebergang zur Tagesordnung erledigt. Eine Petition von Eisenbahntelegraphisten um Beförderung zu Assistenten für den Telegraphendienst nur nach dem Dienstalter wurde entgegen dem auf Uebergang zur Tagesordnung lautenden Kommissionsantrag auf Antrag des Abg. Marx (Ctr.) der Regierung zur Erwägung überwiesen.

— **Verein deutscher Maschineningeniöre.** In der am 27. Mai unter dem Vorsitz des Regierungsraths Geitel abgehaltenen Versammlung hielt Eisenbahnbauinspektor Unger einen Vortrag über die neuesten Dampfwagen von Gardner & Serpollet in Paris. Die weit verbreitete Ansicht, dass die Dampfmaschine nur zum Betriebe grosser Automobile, der Explosionsmotor dagegen nur zum Betriebe kleinerer Fahrzeuge geeignet sei, trifft nicht mehr zu, seitdem die Firma Gardner & Serpollet in Paris den Beweis praktisch erbracht hat, dass es sehr wohl möglich ist, auch leichte Dampfmotorwagen herzustellen. Hierzu war die Konstruktion eines eigenartigen Dampferzeugers und eines neuen Motors erforderlich.

Der Serpollet'sche Dampferzeuger, welcher einen eigentlichen Dampfraum kaum besitzt, entwickelt jeder Zeit genau so viel Dampf, wie gerade gebraucht wird; man kann mit Recht diese Art der Dampferzeugung als eine augenblickliche (vaporisation instantanée) bezeichnen. Als Brennmaterial dient gewöhnliches Petroleum. Die konstruktive Durchbildung des Serpollet'schen Dampferzeugers bietet ausserordentlich interessante Einzelheiten.

So ist z. B. hier hervorzuheben, dass zur Verminderung der das erwünschte Maass überschreitenden Dampfspannung Wasser abgelassen wird, ganz im Gegensatz zu den gebräuchlichen Dampfkesseln, wo zu dem gleichen Zweck Wasser zugeführt wird. Serpollet erreicht die Verminderung des Druckes in der Weise, dass er durch das Ablassen des Wassers den Dampfraum vergrössert. Dem Normaldruck sind bei dem Serpollet'schen Kessel keine Grenzen gezogen; so setzt Serpollet neuerdings den Normaldruck auf mindestens 40 Atmosphären fest; es liegen aber bei der Bauart der Dampferzeuger keine Bedenken dagegen vor, 50 oder selbst 100 Atmosphären zur Anwendung zu bringen. Von einer Explosionsgefahr kann dabei nicht die Rede sein, da höchstens das den Hauptheil des Verdampfers bildende Rohr schlimmstenfalls aufreisst, worauf der Druck in kürzester Zeit, in wenigen Augenblicken, auf Null herabsinkt.

Ebenso eigenartig wie der Kessel ist der Motor Serpollet's. Derselbe ist einfach wirkend und besteht aus vier sich paarweise gegenüberliegenden Cylindern, deren Kolben unmittelbar durch die Kurbelstangen mit der Kurbelwelle verbunden sind. Auf diese Weise werden alle schwer dicht zu haltenden Stopf-

büchsen vermieden. Die Dampfvertheilung erfolgt ausschliesslich durch Ventile und nicht durch Schieber.

Um einen Begriff für die Abmessungen der Serpollet'schen Dampfmaschine zu geben, sei angeführt, dass bei einem zwölfpferdigen Motor der Cylinderdurchmesser 75 mm und der Kolbenhub 90 mm beträgt. Die Brennstoffkosten gibt Serpollet zu 4 bis 8 ₰ für das Kilometer an. In Nizza erwarb 1901 ein zwölfpferdiger Serpolletwagen den Rothschild-Preis, indem er die Geschwindigkeit von 101 km in der Stunde erreichte. Bei der Wettfahrt Nizza-Draguignan-Nizza kam derselbe Wagen als erster 27 Minuten früher an als andere Wagen zu 16, 20 und sogar 35 PS.

Den zweiten Vortrag des Abends hielt Regierungsbauführer Pflug über den Simplontunnel.

— **Die Eröffnung des Erholungsheims „Silvana"** der Dienststellenvorsteher des Stations- und Abfertigungsdienstes der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, über dessen Gründung wir in Nr. 57 Jahrg. 1901 d. Ztg. berichteten, ist am 28. und 29. Mai d. J. in Ostdievenow unter zahlreicher Betheiligung erfolgt. Im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Eisenbahndirektionspräsidenten von Stettin, in dessen Bezirk sich das Heim befindet, war der Ober- und Geheime Regierungsrath Körte erschienen. Von den Ortsbehörden waren zugegen der Landrath v. Massow und der Bürgermeister Nath aus Cammin, der Hafenbauinspektor Kohlenberg aus Swinemünde. Geheimerath Körte überbrachte die Glückwünsche des Herrn Ministers und des Herrn Präsidenten der Eisenbahndirektion Stettin und sprach in deren Namen seine Anerkennung über die Begründung des Heims aus, das berufen sein möge, den erholungsbedürftigen Beamten das so oft gestörte Gleichgewicht des Körpers und der Seele wieder herzustellen. Landrath v. Massow versprach als Mitglied der Badedirektion von Bergdievenow dem Heim seinen Schutz angedeihen zu lassen, ebenso der Bürgermeister der Stadt Cammin, auf deren Grund und Boden das neue Heim steht. Das Erholungsheim, ein stattlicher Villenbau, enthält 35 Zimmer, welche sämmtlich Aussicht auf die See haben; ausserdem befindet sich ein eigenes Soolbad auf dem Grundstück. Der vollständige Pensionspreis beträgt für Vereinsmitglieder 3 ℳ. für die Person und für den Tag, für Nichtmitglieder etwa 4—5 ℳ. Die ausgegebenen Antheilscheine sollen mit 4 % verzinst werden und ein etwaiger Ueberschuss in den Wittwen- und Waisenfonds fliessen. Mit dem Vorstand der Erholungsstation schweizerischer Eisenbahnangestellten, welche ebenfalls ein Erholungsheim auf Grubisbalm am Rigi besitzen, ist ein Abkommen dahin getroffen, dass sich die beiden Vereinigungen gegenseitig dieselben Vergünstigungen gewähren, wie ihren eigenen Mitgliedern.

— **Die Vereinigung enthaltsamer deutscher Eisenbahner**, die jetzt über 400 Mitglieder in zahlreichen Ortsgruppen umfasst, wird am 19. Juli d. J. in Kiel ihre erste Hauptversammlung abhalten. Auf der Tagesordnung steht ausser den Berichten über Erfolge, Ziele, Kassenführung usw. die Fortführung der Bewegung durch Flugblätter, Presse, eigene Zeitschrift, eine Ergänzung der Satzungen u. a. m.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahn ist der Maschineningeniör, funktionirende Maschineninspektor Schweickhardt in Stuttgart gestorben.

Oesterreich.

— **Regelung des Arbeitsverhältnisses der Arbeiter bei Regiebauten von Eisenbahnen und in Hilfsanstalten der letzteren.** Der vom sozialpolitischen Ausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses erstattete Bericht zu dem einschlägigen Gesetzentwurfe enthält werthvolle Mittheilungen über die Zwecke und Ziele des letzteren. Der Zweck des Gesetzes geht, wie der Bericht hervorhebt, dahin, in den bestehenden, den Arbeiterschutz regelnden Gesetzen eine Lücke auszufüllen und in die Normen der Gesetzgebung ein Gebiet einzubeziehen, welches bisher nur im Verwaltungswege geregelt war. Das Grundgesetz, auf welchem der Arbeiterschutz in Oesterreich dermalen beruht, bestehe bekanntlich — wenn man von den einzelnen Spezialgesetzen absieht — in der Gewerbegesetznovelle vom 8. März 1885, durch welche das VI. Hauptstück der Gewerbeordnung vom 20. Dezember 1859 eingreifend abgeändert wurde.

Nun finden die Bestimmungen der Gewerbeordnung und infolge dessen auch jene der Gewerbenovelle auf die Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung.

Es könne füglich als unbestritten angenommen werden, dass auf die Mehrzahl der bei den Eisenbahnunternehmungen beschäftigten Arbeiter die für die sonstigen Betriebe erlassenen Normen des Arbeiterschutzes schablonenhaft nicht ausgedehnt werden können. Das besondere Wesen des Eisenbahnbetriebes, die hohen Interessen der Allgemeinheit, die sich an das tadellose Abwickeln des Eisenbahndienstes knüpfen, lassen es gewiss als nothwendig erscheinen, dass die Rechtsverhältnisse der Bediensteten nach besonderen, aus der Eigenthümlichkeit des Bahnbetriebes sich ergebenden Normen geregelt werden. Nichtsdestoweniger gebe es aber im Rahmen des Eisenbahnwesens auch solche Beschäftigungen, die sich mit dem eigentlichen Transportverkehr in keinem unmittelbaren Zusammenhange befinden und rücksichtlich welcher die analoge Anwendung des gewerberechtlichen Arbeiterschutzes die bisherige Art und Weise der Abwickelung des Betriebes nach keiner Richtung hin berühren würde. Dies gelte insbesondere von den ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung fallenden Bauarbeiten, die die Bahnverwaltungen in eigener Regie unternehmen, nebstdem auch von jenen zahlreichen Werkstätten, Betrieben und Anstalten, in denen Fahrbetriebsmittel und Verkehrsgegenstände hergestellt und ausgebessert, ferner sonstige Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken erzeugt werden.

Die Anzahl der auf diesem mit dem eigentlichen Bahnbetriebe nicht unmittelbar zusammenhängenden Gebiete beschäftigten Arbeiter dürfte ungefähr 15 000—16 000 betragen, und das Bestreben, die Rechtsverhältnisse dieser Arbeitergruppe nach Art der geltenden gewerberechtlichen Normen einer gesetzlichen Regelung zuzuführen, bilde den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Nach der vom Ausschusse angenommenen Fassung des Gesetzes sind unter Regiebauten alle ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung bewirkten Bauarbeiten zu verstehen, welche von der Bahnverwaltung selbst durch in ihren unmittelbaren Dienst gestelltes Personal ausgeführt werden.

Unter Hilfsanstalten der Eisenbahnen im Sinne des Gesetzentwurfes sind Betriebe zu verstehen, in welchen durch unmittelbar im Dienste der Bahnverwaltung stehendes Personal für Rechnung derselben Arbeiten verrichtet werden, welche zwar den Betriebszwecken der betreffenden Bahnunternehmung dienen, aber nicht auf die Durchführung, Sicherung und unmittelbare Abwickelung (Heizhäuser und dergl.) des Verkehres Bezug haben.

Hierher gehören insbesondere:

1. Anstalten für die Herstellung und Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel und Betriebseinrichtungen (Werkstätten und dergl.);

2. Anstalten für die Erzeugung der Bau- und Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken (Steinbrüche, Schottergruben, Tränkungsanstalten, Fahrkartendruckereien, lithographische Anstalten, Schmieden und dergl.);

3. Beleuchtungsanstalten.

Das Gesetz enthält ausführliche Bestimmungen über die Vorsorgen für die Arbeiter (Vorkehrungen im Interesse der körperlichen Sicherheit, Gesundheit und dergl.), über Arbeitszeit, Arbeitspausen, Sonn- und Feiertagsruhe, gewerbliche Fortbildungsschulen, Entlohnung und Kündigung, Lohnzahlungen, Arbeitsbücher, Zeugnisse, Arbeiterverzeichnisse, Arbeiterordnungen, Konventionalgeldstrafen, über die Auflösung des Arbeitsverhältnisses, über vorzeitigen Austritt, verbotene Bekanntmachungen, jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen, Lehrlinge, Lehrzeugnisse usw.

Von besonderer Wichtigkeit sind die Bestimmungen des Gesetzentwurfes über die tägliche Arbeitszeit. Danach darf bei den Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten der letzteren die Arbeitsdauer ohne Einrechnung der Arbeitspausen nicht mehr als höchstens 11 Stunden binnen 24 Stunden betragen. Insofern jedoch in einer Hilfsanstalt kraft besonderer Dienstvorschriften (Arbeitsordnung und dergl.) mit 1. Januar 1900 eine kürzere Arbeitsdauer bestanden hat, darf dieselbe nicht erhöht werden.

Auf Verrichtungen, welche der eigentlichen Arbeit als Hilfsarbeiten vor- oder nachgehen müssen (Kesselbeheizung, Anfeuern der Oefen, Beleuchtung, Säuberung), finden diese Bestimmungen keine Anwendung, jedoch ist die Dauer dieser Verrichtungen auf das nothwendigste Maass zu beschränken.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, für jene ununterbrochen betriebenen Hilfsanstalten, bei welchen die Sonntagsarbeit gestattet ist, behufs Ermöglichung des erforderlichen Schichtwechsels die Arbeitszeit im Verordnungswege angemessen zu regeln.

Ebenso ist der Eisenbahnminister ermächtigt, hinsichtlich bestimmter Arbeiterklassen jener Hilfsanstalten, bei denen aus technischen Gründen eine genaue Abgrenzung der täglichen Arbeitszeit und der Arbeitspausen nicht durchführbar erscheint, an Stelle der täglichen Höchstarbeitszeit eine wöchentliche Höchstarbeitszeit im Verordnungswege festzusetzen. Diese wöchentliche Arbeitszeit ohne Einrechnung der Arbeitspausen darf bei gewöhnlichen Betrieben das sechsfache der täglichen Höchstarbeitszeit und bei den ununterbrochenen Betrieben, einschliesslich der gestatteten Sonntagsarbeit, das siebenfache der täglichen Höchstarbeitszeit nicht überschreiten.

Sofern die ungestörte Aufrechthaltung des Verkehres infolge plötzlicher, durch Naturereignisse oder Unfälle hervorgerufener Betriebsstörungen oder infolge sonstiger zwingender Umstände unvorhergesehen ein vermehrtes Arbeitsbedürfniss zur Folge hat, kann eine Ueberschreitung der oben festgesetzten Höchstarbeitsdauer ohne besondere behördliche Bewilligung erfolgen. Erfordert der Dienst die Einführung eines ununterbrochenen Betriebes, so ist sofort dafür Vorsorge zu treffen, dass die Beschäftigten sobald als möglich abgelöst werden und dass sie sodann eine entsprechend verlängerte Ruhezeit geniessen können.

Die Bahnverwaltungen sind jedoch verpflichtet, von diesem Bedürfnisse der Verlängerung der Arbeitsdauer unverweilt an die Aufsichtsbehörde die Anzeige zu erstatten, damit letztere in die Lage versetzt wird, die Nothwendigkeit und Dauer der Ueberstundenarbeit sowie die Zahl der Ueberstunden zu überprüfen und letztere erforderlichenfalls zu regeln.

Für alle sonstigen Fälle eines thatsächlich vermehrten Arbeitsbedürfnisses ist die Verlängerung der festgesetzten täglichen Arbeitszeit, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Dauer, wie auch der Anzahl der täglichen Ueberstunden, an die vorgängige Bewilligung der Aufsichtsbehörde gebunden. Diese Bewilligung darf nicht über 12 Wochen im Jahre und nur bis zum Höchstmaasse von täglich 2 Ueberstunden ertheilt werden.

Die Ueberstunden sind, unbeschadet der entgegenstehenden Bestimmungen der für das definitive Personal erlassenen Dienstordnungen, besonders zu entlohnen.

Zur Klarstellung des Gegenstandes bietet der Bericht eine Darstellung der thatsächlichen Zustände, welche in Bezug auf die tägliche Arbeitsdauer in den einschlägigen Betrieben gegenwärtig bestehen. Nach dem Inhalte des Berichts richtet sich bei Regiebauten, die übrigens nicht allzu oft vorkommen, da bedeutendere Bauarbeiten in der Regel von den Bahnanstalten an Privatunternehmer vergeben werden, die tägliche Arbeitsdauer nach der Natur der Arbeit sowie insbesondere nach der Jahreszeit. Im allgemeinen gilt der Elfstundentag als Regel.

Bezüglich der sogenannten Hilfsanstalten muss zunächst zwischen den eigentlichen Werkstätten (mit oder ohne ständigen Betrieb) und jenen Unternehmungen unterschieden werden, welche, wie z. B. Schottergruben, Steinbrüche u. dergl., sich nur als zeitweilige Hilfsbetriebe darstellen. In den letzteren herrschen in Bezug auf die Arbeitsdauer im allgemeinen die bei Regiebauten üblichen Zustände.

Was die eigentlichen Werkstättenbetriebe betrifft, so wird in diesen auf Grund von Arbeitsordnungen heute schon ausnahmslos nur 10 Stunden, ja in einzelnen Fällen sogar nur 9½ Stunden täglich gearbeitet. In Ansehung des Staatsbahnbetriebes wurde vom Eisenbahnministerium in der letzten Zeit ein Erlass herausgegeben, der eine Arbeitsordnung enthält, nach welcher in sämmtlichen Werkstätten und Hilfsanstalten die Arbeitszeit 10 Stunden täglich nicht überschreiten soll. Thatsächlich beträgt die Arbeitszeit in den Werkstätten der Staatsbahnen in Wien 9½, ausserhalb Wiens 10 Stunden täglich. Bezüglich der Privatbahnen wurde festgestellt, dass in den Werkstätten der Staatseisenbahngesellschaft in Wien eine 9½ stündige, in Prag eine 10 stündige, bei der österreichischen Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn in Wien und Böhmen eine 9½ stündige, bei der Buschtêhrader Eisenbahn eine 10 stündige, bei der Südbahn eine 9½ stündige und bei der Kaiser Ferdinands - Nordbahn ebenfalls eine 9½ stündige Arbeitszeit besteht.

Dass man im Gesetze trotz dieser thatsächlichen Verhältnisse nicht den Zehnstundentag für Eisenbahnwerkstätten festgesetzt hat, wird im Berichte damit begründet, dass eine solche Festsetzung der Bewegung nach allgemeiner Einführung des Zehnstundentages für das gesammte Gebiet der industriellen Thätigkeit neue Nahrung verschaffen würde. Dies sei jedoch keineswegs wünschenswerth, denn soweit es die Zustände der einzelnen Industriezweige gestatten, sei der Zehnstundentag ohnehin schon in Kraft, wo er dagegen nicht besteht, hätte seine zwangsweise allgemeine Einführung eine bedenkliche Abschwächung der Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Industriezweige zur Folge, ein Umstand, dessen Eintritt auf die Interessen der Arbeiterschaft selbst nicht ohne Rückwirkung bliebe.

Von Interesse sind ferner die Ausführungen des Berichts über die Frage der sogen. „schwarzen Listen" und über Boykottirungen von Unternehmern seitens der Arbeiter. Nach der Regierungsvorlage würden schwarze Listen und Boykotte unter die Strafen des Gesetzes gestellt.

Das Verbot der schwarzen Listen fand zwar im allgemeinen Billigung, um so heftiger wurde jedoch die Strafbarkeit des Boykotts angegriffen, indem man darauf hinwies, dass durch die Erlassung des Boykottverbotes ein wesentlicher Bestandtheil des Koalitionsrechtes der Arbeiter vernichtet würde. Von anderer Seite wurde dagegen betont, dass das Verbot des Boykotts und jenes der schwarzen Listen sich wechselseitig bedingen und zwischen dem Arbeitgeber und dem Arbeitnehmer für den Fall eines Ausstandes eine Gleichheit schaffen, auf welche im Interesse der Gleichheit der Waffen, mit denen beiderseitig gefochten wird, nicht verzichtet werden könne. Es gehe keineswegs an, die eine zu Gunsten der Arbeiter gegen die Arbeitgeber gerichtete Norm (Verbot der schwarzen Listen) aufrechtzuerhalten, die andere zum Schutze der Arbeitgeber gegen die Arbeiter bestimmte Norm dagegen auszuschalten, und es wären demnach entweder beide Normen beizubehalten oder zu streichen. Der Ausschuss entschied sich im letzteren Sinne.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. April d. J. standen 127,9 km Hauptbahnen und 559,1 km Lokal- (Klein-) Bahnen im Bau. Im Monat April sind durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Postelberg-Obernitz der Linie Pilsen-Dux der Staatsbahnen 17,2 km, dann durch den Baubeginn mehrerer Linien der elektrischen Kleinbahnen in Wien 6,2 km sowie der Lokalbahn Swetla-Ledec-Kaców 47,5 km und der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal 21,9 km, somit 17,2 km Hauptbahnlinien und 75,6 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen sind durch die Vollendung der Legung des zweiten Gleises in der Theilstrecke Attnang-Vöcklabruck 4,2 km und durch die Eröffnung der Theilstrecke Triest - Buje der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo 59,7 km abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates April d. J. an Hauptbahnlinien 140,9 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 575 km in Bauausführung. Hervorzuheben ist, dass der Sohlstollenvortrieb bei den im Bau befindlichen grossen Alpentunneln bis 1. Mai d. J. folgende Fortschritte aufweist: beim Tauerntunnel Nordseite 395,7 m (gegen 364,8 m im Vormonat) und Südseite 190,7 (166,7) m, beim Karawankentunnel Nordseite 378,9 (335,9) m und Südseite 429,6 (388,9) m, beim Wocheiner Tunnel Nordseite 762 (680,9) m und Südseite 560,9 (523,6), beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 336 (281) m und Südseite 434,4 (382,5) m.

— **Südbahn.** Die Verhandlungen mit dem Prioritätenkurator und den Vertrauensmännern über das in Aussicht genommene Abkommen mit den Besitzern der 3 prozentigen Prioritätsobligationen sollen unmittelbar nach der Wahl der Vertrauensmänner durch die für den 26. d. Mts. einberufene Versammlung der Prioritätenbesitzer stattfinden, und es besteht die Absicht, sie, wenn möglich, bis zum Hochsommer zu beendigen. In diesem Falle könnte die kuratelgerichtliche Genehmigung bis zum Herbste erfolgen, so dass die Abhaltung der ausserordentlichen Generalversammlung im Oktober denkbar wäre, was deshalb wichtig erscheint, weil die Durchführung des Abkommens vor dem nächsten Verloosungstermine der 3 prozentigen Prioritätsobligationen, also vor dem 1. Dezember, die Anwendung der neuen Tilgungsbestimmungen noch in diesem Jahre ermöglichen würde. Kommt das geplante Abkommen mit den Prioritäten zustande, dann würden zunächst die für den Dienst der 3 prozentigen Prioritäten seit einigen Jahren angesammelten Rücklagen, welche sich auf rund 5 000 000 Fr. belaufen, frei und könnten zu Investitionen verwendet werden.

— **Verstaatlichung der Kremsthalbahn.** Die von der Staatseisenbahnverwaltung durchgeführten Erhebungen über die aus Anlass des Baues der Pyhrnbahn sich als nothwendig ergebende Ausgestaltung der an diese anschliessenden Kremsthalbahn sind zum Abschlusse gediehen, und wurde die Verfassung der Umgestaltungspläne, welche im Hinblicke auf die für die Herstellung der Pyhrnbahn gesetzlich festgestellte Frist als dringlich erscheint, bereits in Angriff genommen. Gleichzeitig mit den erwähnten Erhebungen hat auch eine Fühlungnahme der Staatsbahndirektion Linz mit der Verwaltung der Kremsthalbahn in Ansehung der ins Auge gefassten Uebernahme der Kremsthalbahn in Staatsbetrieb bezw. ihrer seinerzeitigen Einlösung durch den Staat stattgefunden. Der diesérhalb gepflogene Meinungsaustausch hat, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, zu der Anbahnung einer Verständigung über die Grundlagen des abzuschliessenden Uebereinkommens geführt, welches den Gegenstand einer unmittelbar bevorstehenden Verhandlung zwischen der Regierung und den Vertretern der Kremsthalbahn bilden wird, deren Ergebniss sodann der Genehmigung des Eisenbahn- und des Finanzministers unterliegen würde. Das in Aussicht genommene Abkommen bezweckt in erster Linie die Uebernahme der Kremsthalbahn in den Staatsbetrieb auf Grund einer Pachtrente, welche den Aktien, von denen sich ungefähr der vierte Theil im Besitze der Staatsverwaltung befindet, bis zur Vollendung der Pyhrnbahn eine dem gegenwärtigen Erträgnisse gleichkommende Verzinsung sichert, während nach Vollendung der Pyhrnbahn eine der sodann zu gewärtigenden Verkehrssteigerung angemessene Erhöhung der Rente eintreten soll. Der Uebernahme in den Staatsbetrieb würde in dem geeignet erscheinenden Zeitpunkte der Uebergang der Kremsthalbahn in das Eigenthum des Staates folgen. Die Mittel für die Ausge-

staltung, deren Aufwand sich mit rund 4 000 000 Kr. beziffert, sollen durch Vermittelung der Kremsthalbahn beschafft, der Dienst der bezüglichen Anleihe hingegen, also deren Verzinsung und Tilgung, von der Staatsverwaltung übernommen werden. Die Einlösung der Kremsthalbahn durch den Staat sowie die Vorsorge für die Kostenbedeckung der Umgestaltungsarbeiten erfordert die Zustimmung der Gesetzgebung, erstere Angelegenheit überdies auch jene der Aktionäre.

— **Vintschgauer Bahn.** Auf die Tagesordnung der bevorstehenden Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn dürfte auch die Beschlussfassung über die Beitragsleistung von 1 600 000 Kr., welche die Gesellschaft zu den Herstellungskosten der Vintschgauer Bahn zu leisten sich verpflichten soll, sowie die Beschlussfassung über den mit der Staatseisenbahnverwaltung vereinbarten Betriebsvertrag gesetzt werden. Die endgültige Feststellung des Planes für die Vintschgauer Bahn ist im Zuge.

— **Stadtbüro der österreichischen Staatsbahnen in Innsbruck.** Am 10. d. Mts. wurde in dem Gebäude der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck ein Stadtbüro der österreichischen Staatsbahnen mit ganzjährigem Betriebe eröffnet.

In diesem Stadtbüro, dem ein Beamter der österreichischen Staatsbahnen vorsteht, werden unentgeltlich Auskünfte über Reiseverkehr, Fahrpreise, Tarife und dergl. ertheilt.

Im Zusammenhange mit dem Stadtbüro steht die Fahrkartenausgabestelle des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Tirol, die Ausgabestelle der Südbahngesellschaft für zusammenstellbare Fahrscheinhefte sowie das Büro der Weltreisefirma Cook & Son.

Ungarn.

— **Der Kommunikationsausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses** hielt dieser Tage eine Sitzung ab, in welcher die Berichte über die Konzessionirung der Vizinalbahnen Pápa-Bánhida und Sissek-Caprag zur Kenntniss genommen wurden und die Gesetzentwürfe, betreffend die Vizinalbahnen Esstergom-Füzitö und Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagy-Szent-Miklós, zur Annahme gelangten.

— **Ersatzansprüche der Grundbesitzer anlässlich von Eisenbahnbauten in Ungarn.** Der ungarische oberste Gerichtshof hat in einer für die Eisenbahnbauunternehmungen sehr wichtigen Angelegenheit entschieden. Nach seinem Ausspruch kann der Umstand, dass eine Eisenbahngesellschaft ihre Linien auf Grund der vom ungarischen Handelsminister genehmigten Pläne ausbaut, die angrenzenden Grundbesitzer nicht davon abhalten, den Ersatz der infolge der hergestellten Bauten in dem Besitze oder in der Nutzniessung ihrer Gründe entstandenen Schäden gegenüber der bauführenden Gesellschaft gerichtlich anzusprechen. Nach der Begründung der Entscheidung schaltet und waltet jeder Besitzer mit seinem Besitze frei und hat das Recht, unberechtigte Eingriffe abzuwehren. Da aber die Eisenbahnunternehmungen einen jeden Schaden, der am Gemein- oder Privatbesitze verursacht wird, zu ersetzen verpflichtet sind, und da durch die zu erbauende Eisenbahn die nachbarlichen Besitzer in der Benutzung ihrer Gründe nicht gestört und über die Nothwendigkeit hinaus behindert werden dürfen, so erscheint es klar, dass in dem Falle, wenn die Nähe oder die Höhe des auf Grund der behördlich genehmigten Pläne hergestellten Eisenbahnkörpers oder seiner Bestandtheile auf die Gründe der angrenzenden Besitzer ungünstig einwirkt, die bauführende Gesellschaft den Nachbarbesitzern gegenüber für die verursachten Schäden verantwortlich ist. Da ferner diese Ansprüche nach ungarischem Recht im Wege des Enteignungsverfahrens nicht geordnet werden können, so bleibt dieserhalb nur der friedliche Ausgleich oder, falls dieser nicht zustande kommt, der Gerichtsweg übrig.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Ministerwechsel in Frankreich und die französischen Eisenbahnen.** Der Rücktritt des Kabinets Waldeck-Rousseau und das neue Ministerium Combes können auf das Schicksal der französischen Eisenbahnen wegen der schwebenden Verstaatlichungsfrage von Einfluss sein, zumal einer der eifrigsten und sachverständigsten Gegner des Privatbahnsystems im allgemeinen und der grossen französischen Eisenbahngesellschaften im besonderen eine hervorragende Rolle in der neuen Regierung spielen dürfte, nämlich Herr Camille Pelletan, der in früheren Jahren wiederholt Berichterstatter der Abgeordnetenkammer für das Eisenbahnbudget gewesen ist. Jetzt sollte er im Ministerium Combes den Posten eines Ministers der öffentlichen Arbeiten übernehmen; da er aber, wie gemeldet wird, als Grundbedingung die schleunige Durchführung der Verstaatlichung aufstellte, so ist ihm statt des Eisenbahnministeriums das Marineministerium übertragen worden. Trotzdem darf man nach seiner ganzen Vergangenheit annehmen, dass er als Regierungsmitglied so viel ihm irgend möglich den Rückkauf der Bahnen betreiben wird. Er hat dazu ja auch eine positive Grundlage, nachdem die letzte Kammer kurz vor dem Ablauf der Legislaturperiode einen aus dem Hause gestellten Antrag auf vorläufige Verstaatlichung der Westbahn und der Südbahn angenommen hat. Allerdings schrieb man diesen Beschluss mehr einem Wahlmanöver der scheidenden Abgeordneten zu, welche sich bei ihren Wählern für die Neuwahl empfehlen wollten; aber der Beschluss besteht nun einmal. Der bisherige Verkehrsminister, Baudin, hat sich ihm und der ganzen Verstaatlichungsfrage gegenüber ziemlich kühl und aufschiebend verhalten; nach seinen stark sozialistischen Grundsätzen — er war nächst dem Handelsminister Millerand das am meisten sozialistische Mitglied des Kabinets — musste er grundsätzlich für die Verstaatlichung eintreten, aber ihm wie dem ganzen Kabinet Waldeck-Rousseau war die Sache zu dornig, und so erklärte man sie als noch nicht reif. Pelletan jedoch fuhr, nach den Erörterungen im Parlament, noch in jüngster Zeit geradezu fanatisch mit seiner Bekämpfung des herrschenden französischen Eisenbahnsystems fort. So schrieb er z. B. in einem Artikel des „Matin“ vom 30. Januar d. J., mit dem Verstaatlichungsbeschluss der Kammer hätte endlich der gesunde Menschenverstand gegen die grossen Eisenbahngesellschaften gesiegt, welche das Publikum in der schnödesten Weise ausbeuten, von denen der französische Handel „bis auf die Haut geschunden“ werde. Die Eisenbahnkonventionen von 1883, welche das bestehende Privatbahnsystem für eine weitere lange Zeit sanktionirten, nannte Pelletan „verbrecherische“. Dann suchte er an der Hand der amtlichen Eisenbahnstatistik Frankreichs und Deutschlands nachzuweisen, dass während der letzten zwei Jahrzehnte der preussische Staat 4,5 Milliarden Franken Reingewinn aus seinen Staatsbahnen gezogen habe, während in derselben Zeit der französische Staat bezw. die Steuerzahler den französischen Privatbahngesellschaften 4 Milliarden Franken haben draufzahlen müssen. Im Februar führte dann Pelletan weiter eine lange Pressfehde mit dem das Privatbahnsystem vertheidigenden Leroy-Beaulieu, von der auch in dieser Zeitung Notiz genommen ward, in welcher er wiederum vornehmlich die guten Erfolge des deutschen Staatsbahnsystems pries. Nach alledem darf man annehmen, dass Pelletan als Minister seinen Lieblingsplan, sein politisches Dogma nicht in der Tasche behalten wird. Und wenn eine französische Regierung wirklich energisch für die Verstaatlichung eintritt, so wäre sie trotz des Widerstandes der mächtigen Gesellschaften und der starken Zahl ihrer Anhänger im Parlament sowie der besorgten spiessbürgerlichen Politiker, welche in der Eisenbahnverstaatlichung einen gefährlichen Schritt zum sozialistischen Staat sehen, wohl vorwärts zu bringen.

— **Elektrische Versuchslokomotiven in der Schweiz.** Bei dem vom Verwaltungsrath der schweizerischen Bundesbahnen genehmigten Vertrag mit der Maschinenfabrik Oerlikon handelt es sich nach schweizer Blättern darum, es dieser Fabrik zu ermöglichen, eine von ihr auf eigene Kosten zu erstellende und für die gegebenen Betriebsverhältnisse einer mässig belasteten Normalbahn bestimmte elektrische Lokomotive im praktischen Dienst zu erproben. Das System Oerlikon wird als „fahrende Wechselstrom - Gleichstrom - Umformeranlage“ bezeichnet. Der Verwaltungsrath der Bundesbahnen hat zugleich die Generaldirektion ermächtigt, auch mit anderen Unternehmern, die ähnliche Angebote machen, derartige Vereinbarungen zu treffen.

— **Verband schweizerischer Eisenbahnen.** Die schweizerischen Bundesbahnen sind an Stelle der verstaatlichten Nordostbahn, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen dem „Verband schweizerischer Eisenbahnen“ beigetreten. Spätestens bis 1. Mai 1903 werden ausser der Gotthardbahn alle Hauptbahnen verstaatlicht sein, und es bedarf sodann einer wesentlichen Umgestaltung des Verbandes, indem die bisherige Organisation für die neuen Verhältnisse nicht mehr geeignet sein dürfte. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat daher ihren Austritt aus dem Verbande für Ende 1902 angekündigt und es wird bis dahin eine Neuordnung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Bundesbahnen und den anderen Bahnverwaltungen stattfinden müssen.

— **Kontinent-England über Ostende-Dover.** Am 1. Juli d. J. werden im Schifffahrtsdienste der königlichen Postdampferlinie Ostende - Dover Aenderungen eintreten, welche den Zweck haben, die Verbindungen zwischen dem Festlande und England günstiger zu gestalten. Die Ueberfahrten von Ostende für Dover um $4.^{57}$ Morgens und von Dover für Ostende um $8.^{00}$

Abends kommen in Wegfall; sie werden vom 1. Juli ab durch folgende, Anschluss an alle internationalen Züge bietende Ueberfahrten ersetzt: Ostende ab 3.00 Nachmittags, London an 9.^{30} Abends; London ab 1.30 Nachmittags, Ostende an 8.^{20} Abends. Infolge dessen sind die Reisenden, welche Berlin um 9.^{50} Abends verlassen, am folgenden Abend um 9.^{30} in London. Zu derselben Zeit werden auch jene Reisenden in London eintreffen, welche Hamburg um 11.^{14} Abends, Dresden um 7.^{07} Abends, Leipzig um 7.^{53} Abends und Köln um 9.07 Vormittags verlassen. Der Luxuszug „Nord-Express“, welcher bisher nur zweimal wöchentlich direkten Anschluss nach Dover (London) hatte, erhält nunmehr einen täglichen Anschluss.

— **Beförderung von Eisenbahnzügen auf Dampffährbooten über den Bosporus.** Die orientalischen Eisenbahnen und die anatolische Bahn haben, wie das Wiener „Handelsmuseum“ mittheilt, bei der türkischen Regierung um die Konzession nachgesucht, Eisenbahnzüge von Konstantinopel nach Haidar Pascha auf der asiatischen Seite des Bosporus und in umgekehrter Richtung auf Dampffährbooten übersetzen zu dürfen. Die Regierung soll geneigt sein, dieses Gesuch zu erfüllen. Hierdurch würde die Bedeutung der grossartigen Hafenanlagen von Haidar Pascha (der nordwestlichen Kopfstation der Bagdadbahn), welche die anatolische Bahn durch eine von ihr begründete Gesellschaft (Société du Port de Haidar Pascha mit einem Kapital von 8 000 000 Fr.) ausführen lässt, noch um ein beträchtliches erhöht werden.

Fremde Welttheile.

— **Erhöhung der Personentarife auf den japanischen Staatsbahnen.** Nach einer vom japanischen Parlament genehmigten Regierungsvorlage sollte von Mitte April d. J. ab eine Erhöhung der Personentarife auf den japanischen Staatsbahnen um etwa 8 % der bisherigen Fahrpreise für Strecken unter 100 englischen Meilen*) in Kraft treten. Die Regierung hofft dadurch einen jährlichen Mehrüberschuss von 1 006 325 Yen**) zu erzielen und beabsichtigt, diesen hauptsächlich zur Unterstützung der Hokkaidobahn sowie zum Ankauf und Ausbau der Bahn Sonobe-Fukuchiyama-Maizuru zu verwenden.

Die Hokkaidobahn liegt auf der Insel Jesso und soll eine Verbindung zwischen den beiden wichtigen Hafenstädten Hakodate und Otaru herstellen; sie ist etwa 155 englische Meilen lang und soll eine jährliche Unterstützung von 8 000 Yen für jede in Betrieb genommene englische Meilen erhalten. Die Höhe der für das Etatsjahr 1902/03 vorgesehenen Unterstützung beträgt 147 400 Yen, da erst 18,425 englische Meilen der Bahnstrecke fertiggestellt sind.

Die an zweiter Stelle genannte Bahn verbindet die Städte Sonobe und Fukuchiyama in Mitteljapan und entsendet eine Zweiglinie nach der am japanischen Meer gelegenen, vor einiger Zeit errichteten Marinestation Maizuru. Diese Bahn war von einer Privatgesellschaft in Angriff genommen, konnte jedoch wegen Mangels an Kapital nicht weitergeführt werden. Da die Regierung die Vollendung und Verstaatlichung der Linie aus strategischen Gründen für erforderlich hält, wird sie diese ankaufen und in vier Jahren zu Ende führen. Die hierfür nöthigen Mittel belaufen sich auf 4 340 821 Yen, wovon 858 900 Yen im Etatsjahr 1902/03 verausgabt werden sollen. (Nach einem Bericht des kaiserlichen Generalkonsulats in Yokohama.)

— **Ueber den Bau der Rhodes'schen Eisenbahn vom Kap nach Kairo** werden von der „Vossischen Zeitung“ einige Mittheilungen gemacht. Die Strecke von Salisbury nach Gremlo, die einen Theil der Linie von Salisbury nach Buluwayo bildet, ist vollendet. Trotz der grossen Schwierigkeiten, die infolge des Krieges der Transport des Materials machte, soll der Bau doch sowohl von Buluwayo wie von Salisbury aus stark gefördert sein. Die Erdarbeiten sind bis Gwelo trotzdem fertig und die Schienen haben schon den Fluss Arguza erreicht. Ende dieses Jahres hofft man, den Betrieb von Kapstadt bis Baira über Buluwayo, Salisbury und Umtali eröffnen zu können. Die Engländer legen gerade dieser Linie ein grosses Gewicht bezüglich der Fortschritte in Rhodesia bei, da der Mangel an Verkehrsmitteln die Entwickelung des Bergbaues gehindert habe. Der Abschnitt, dessen Betrieb jetzt eröffnet werden soll, kommt den Goldfeldern von Hartley, Sebakwe, Morven und Selukwe zu Gute. Die Maschonalandbahn, die von Salisbury nach Umtali geht, stellt die Verbindung her mit der portugiesischen Bahn nach Baira. Jetzt hat man den Plan aufgestellt, von Umtali eine Bahn zu bauen, die die Maschonalandbahn mit dem Thal verbinden soll, wo sich die Besitzungen der Pentralonga und der Rezendogesellschaft nahe der portugiesischen Grenze befinden. Diese Linie würde dem Bergbau in der Richtung von Ost nach West zu Gute kommen. Weiter sollen Bahnen gebaut werden nach den Kohlenlagern von Wanka im Nordwesten und nach Süden. Ferner taucht das Projekt von neuem auf, eine Bahn nach den Viktoriafällen, an der Grenze Deutsch-Südwestafrikas, und nach dem Flusse Kafwo zu bauen, wo reiche Kupferlager entdeckt worden sein sollen. Aus diesen Angaben ist zu ersehen, dass die Ueberlandbahn nach Kairo in direkt nördlicher Richtung während der letzten drei Jahre nur wenig fortgeschritten ist. Sie ist vom Tanganyika fast noch ebenso weit entfernt wie 1899. Die Engländer haben sich hauptsächlich bemüht, das Bahnnetz in Rhodesia nach Ost und West zu vervollkommnen; sie haben in dieser Richtung noch so viele Pläne, dass sie auf Jahre hinaus damit voll beschäftigt sein werden. Da unterdessen auch Cecil Rhodes, der Urheber und die Triebfeder des Baues, gestorben ist, so hat die Fortsetzung nach dem Tanganyika wohl noch gute Weile.

— In der Frage **„Panama oder Nicaragua?“** scheint sich die Waagschale nun doch wieder zu Gunsten des Panamakanals zu neigen. Freilich ist es schwer, aus den über diese Angelegenheit umlaufenden, theilweise sich widersprechenden Nachrichten ein einigermaassen zutreffendes Bild von der gegenwärtigen Sachlage zu gewinnen, doch steht nach der „D. V.-Ztg.“ soviel fest, dass am 21. April d. J. zwischen dem Staatssekretär des Aeussern der Vereinigten Staaten und der kolumbischen Regierung ein Vertrag unterzeichnet worden ist, wodurch den Vereinigten Staaten die Rechte zum Bau des Panamakanals übertragen werden. Der Vertrag ist auf 100 Jahre abgeschlossen, und die Vereinigten Staaten haben das Recht, von 100 zu 100 Jahren dessen Erneuerung zu verlangen. Die Panamagesellschaft erhält die Ermächtigung, den Vereinigten Staaten alle ihre Rechte abzutreten. Die Vereinigten Staaten sollen nach Vollziehung des Vertrages sofort 17 000 000 Dollar an Kolumbien zahlen, wogegen Kolumbien auf einen Zeitraum von 14 Jahren auf alle Einnahmen aus dem Kanal verzichtet. Nach Ablauf dieses Zeitraumes werden die beiden Regierungen sich über die Bedingungen für die Gewinnbetheiligung während der ersten 100 Jahre verständigen. Ob der Vertrag die Zustimmung des Senats und des Repräsentantenhauses finden wird, steht noch dahin, jedoch mehren sich die Stimmen in der nordamerikanischen Presse, welche dem Panamaprojekt vor dem Nicaraguaprojekt den Vorzug geben, und in dieser Beziehung erscheint namentlich ein in der „Railr. Gaz.“ veröffentlichter Vortrag beachtenswerth, den ein Herr G. Morison im Reformklub zu Boston gehalten hat. Der Vortragende wies darauf hin, dass dem Nicaragua-Unternehmen im wesentlichen drei Vorzüge vor der Panamalinie nachgerühmt werden, und zwar erstens, dass der Weg von der amerikanischen Ostküste nach San Franzisko über Nicaragua kürzer sei als über Panama, zweitens, dass das Klima am Nicaragua gesunder sei als auf der Panamalandenge, und drittens, dass es gegenüber den Ansprüchen der französischen Panamagesellschaft für die Vereinigten Staaten schwer sein werde, einen hinreichend gesicherten Rechtsanspruch für sich zu erlangen. Alle diese Bedenken aber seien entweder bedeutungslos oder durch neuere Erfahrungen und den Gang der Verhandlungen erledigt worden. Die Entfernung nach San Franzisko verlängere sich durch die südlichere Lage des Panamakanals nur um etwa eine Tagereise, und auch dieser Unterschied komme nur für schnellfahrende Personendampfer in Betracht, die die Fahrt durch den Nicaraguakanal auch während der Nachtzeit fortsetzen würden. Für Frachtdampfer, welche bei Nacht still liegen würden, bedeute die Fahrt durch den Nicaraguakanal keineswegs einen Zeitgewinn. Allerdings sei die Landenge von Panama ein überaus ungesunder Fleck Erde. Aber auch die Insel Kuba habe unter spanischer Herrschaft als ein Seuchenherd gegolten, und jetzt habe die Erfahrung weniger Jahre zu der begründeten Hoffnung Raum gegeben, dass dieses Land bei richtiger Handhabung der Gesundheitspflege dermaleinst ein durchaus zuträglicher Aufenthalt werden würde. Was aber die Abtretungsfrage anlange, so hätte sich die französische Gesellschaft zu einer so glatten und vorbehaltlosen Abtretung aller ihrer Rechte bereit erklärt, dass in dieser Beziehung irgend welche Schwierigkeiten nicht mehr zu befürchten seien.

— **Der erste amtliche Unfallbericht in den Vereinigten Staaten.** Die Interstate Commerce Commission hat ihren ersten Unfallbericht für die ersten drei Monate nach dem Inkrafttreten des Unfallgesetzes vom 3. März 1901, also für das Vierteljahr, das mit dem 30. September 1901 endigte, veröffentlicht. Danach sind in diesen drei Monaten durch Zusammenstösse, Entgleisungen und verschiedene Zugunfälle 240 Personen getödtet und 2 622 Personen verwundet. Dazu kommen noch Unfälle aller Art, so dass sich im ganzen die Zahl der Getödteten auf 725, der Verwundeten auf 10 487 Personen beläuft. Die Zahl der ge-

*) 1 englische Meile = 1,609 km.
**) 1 Yen = 2,10 ℳ

tödteten Reisenden, 57 an der Zahl, ist sehr gross und beträgt mehr als die Hälfte der Gesammtzahl der im Jahresbericht 1900 für 12 Monate aufgeführten durch Unfälle getödteten Personen. Ein einziger Unfall im August, der 28 Reisenden und 2 Beamten das Leben kostete, veranlasste diese hohe Ziffer. Die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstösse belief sich auf 2 249, 217 Zusammenstösse und 90 Entgleisungen betrafen Personenzüge. Der Materialschaden belief sich auf 1 842 224 D. (= 7 368 896 ℳ), von denen 1 038 499 D. (= 4 153 996 ℳ) auf Zusammenstösse und 803 725 D. (= 3 214 900 ℳ) auf Entgleisungen kommen. Die Höhe der dank der allgemeinen Einführung der selbstthätigen Kuppelung verringerten Kuppelungsunfälle kann am besten ermessen werden durch Vergleich mit früheren Berichten. Für das mit dem 30. Juni endigende Betriebsjahr 1900 gab die Kommission 282 durch Kuppeln und Loskuppeln getödtete Beamte an. Ein Viertel hiervon, 70½, ist mehr als das Doppelte der jetzt für ein Vierteljahr angegebenen Zahl der getödteten Beamten. „Railroad Gazette", der wir diese Angaben entnehmen, gibt eine genaue Eintheilung der Ursachen, durch die beim Kuppeln und Loskuppeln Unfälle entstehen; vor allem führt sie eine Anzahl auf, die durch schadhaften Kuppelungsmechanismus veranlasst sind. Der Bericht gibt ferner im einzelnen die Unfälle an, die durch Auf- und Absteigen, durch Herunterfallen der Beamten von den Wagen entstehen. Von den durch Unfälle solcher Art getödteten 135 und verletzten 1 568 Personen wurden durch Herabstürzen von dem Dache gedeckter Güterwagen (box car) 19 getödtet und 198 Personen verletzt. Unter den durch Zusammenstösse, Entgleisungen und Unfälle aller Art getödteten und verletzten Beamten sind 130 Fälle auf Zügen vorgekommen, bei denen nicht alle Wagen mit Luftbremsen versehen waren. Die Gesammtzahl der durch Bruch oder Versagen des Luftbremsschlauches oder durch andere Mängel im Luftbremsenapparat sowie durch zufällig entstandenes Loskuppeln der Wagen verursachten Zusammenstösse und Entgleisungen betrug 205, der dadurch entstandene Schaden belief sich auf 88 612 D. (= 354 448 ℳ).

Allgemeines.

— Nicht-kontinuirliche Drehbrücken. Unsere Mittheilung in Nr. 32 S. 528 d. Ztg. können wir nach „Eng. News" (Nr. 14 S. 284) dahin ergänzen, dass schon vor etwa 10 Jahren zwei Brücken von ähnlicher Bauart errichtet wurden. Die eine, mit 42,7 m Spannweite, gehört der Lake Shore & Michigan Southernbahn. Sie überbrückte zuerst den Huronfluss und wurde später nach dem Grand River bei Grand Rapids Mich. übertragen, wo sie sich noch jetzt befindet. Die Vorrichtung zum Heben der Enden wird als ganz ausreichend für eine leichte Drehbrücke erachtet.

Die andere in Rede stehende Brücke hat 54,4 m Spannweite und wurde 1892 für die Newyork Providence & Bostonbahn gebaut, welche jetzt einen Theil der N. Y. New Haven & Hartfordbahn bildet. Sie ging aus den Boston Bridge Works hervor nach einem patentirten Entwurf von Max Nicol. Letzterer theilt noch mit, dass die Brücke jetzt nach 10 Jahren noch zur Zufriedenheit im Betriebe ist, und dass eine Strassenbrücke von bedeutender Spannweite inzwischen nach demselben System von den Boston-Brückenwerken gebaut ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

a) Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz und Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn und des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.
b) Ausnahmetarif vom 22. Juli 1901 für Eisenerz und Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb im Verkehre mit der Prinz Heinrichbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die für die Anwendung der ermässigten Ausnahmesätze für Koks und Kokskohlen — Abtheilung B der oben genannten Tarife — vorgesehene Mindestmenge von 50 t auf 45 t herabgesetzt.

Essen, den 3. Juni 1902. (1543)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. werden für den Ausnahmetarif 7 b für Schwefelkiesabbrände im badischen Binnenverkehr, im Verkehr badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, sowie im Verkehr Basel S. B. B. und Basel St. Johann-badische Staatsbahnen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) gewährt.

Die ermässigten Frachtsätze des Rohstofftarifs kommen jedoch nur zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der gestellten Wagen voll ausgenutzt oder die Fracht für das Ladegewicht bezahlt wird. Soweit durch diese Erschwerung der Beförderungsbedingungen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 1. August 1902 in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 7. Juni 1902. (1544)
Grossh. Generaldirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

Durch den am 1. Juni d. J. laut Bekanntmachung der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen in München vom 27. v. Mts. zur Einführung gelangten Nachtrag V sind die Anstosssätze der Stationen der Lokalbahn Hof-Bad Steben unter anderen auch für den norddeutsch-bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif ausser Kraft gesetzt worden.

Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten jedoch die seitherigen Sätze, wie im Nachtrag selbst vermerkt ist, noch bis zum 31. Juli d. J.

Erfurt, den 7. Juni 1902. (1545)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. an wird die Station Hainichen als Empfangsstation in den im Heft Nr. 3 des sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Juni 1901 enthaltenen Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Giesserei-Roheisen unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) einbezogen.

Dresden, am 12. Juni 1902. (1546)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif zwischen der Station Strasburg i. Wstpr. des Direktionsbezirks Danzig und den sächsischen Stationen Bautzen, Dresden-Altstadt, -Friedrichstadt und Neustadt sowie zwischen der Station Seeburg des Direktionsbezirks Königsberg und der sächsischen Station Oelsnitz i. V. direkte Frachtsätze in Kraft.

Mit dem gleichen Tage werden im Verkehr zwischen den Stationen Argenau, Culmsee, Inowrazlaw, Schönsee, Thorn, Unislaw des Direktionsbezirks Bromberg, Bischofswerder, Briesen i. Wstpr., Dt.-Eylau, Graudenz, Jablonowo, Kornatowo, Marienwerder, Wrotzlawken des Direktionsbezirks Danzig, Allenstein, Osterode i. Ostpr. des Direktionsbezirks Königsberg einerseits und der sächsischen Station Priestewitz andererseits direkte Frachtsätze in den Tarif einbezogen, welche jedoch nur für den Fall gelten, dass die Sendungen auf Antrag der Versender über Bromberg-Cüstrin Vorstadt-Grossenhain abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 9. Juni 1902. (1547)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 15. Juni d. J. der Nachtrag X in Kraft, enthaltend ausser Ergänzungen und Berichtigungen Frachtsätze des Ausnahmetarifs A von Station Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen sowie nach den Stationen Barneveld Dorf, Ede Dorf und Lunteren der niederländischen Centraleisenbahngesellschaft, ferner anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für die Stationen Amersfoort, Apeldoorn, Assel, Barneveld, Veenendaal und Wondenberg-Scherpenzeel der holländischen Eisenbahn. Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ

bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich.
Essen, den 7. Juni 1902. (1548)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif tritt für den Verkehr der westfälischen Landeseisenbahn insofern eine Tariferhöhung ein, als vom 1. August d. J. ab der Berechnung der Thierfracht nicht nur wie bisher die Entfernungen, sondern auch die Kilometerzuschläge der Gütertarife zu Grunde gelegt werden.
Berlin, 10. Juni 1902. (1549)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Mit Wirkung vom 10. Juli 1902 wird die Station Sigmaringendorf der königl. württembergischen Staatsbahnen mit Schnittsätzen für Alteisen in den Ausnahmetarif für metallurgische Produkte nach Italien aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau hier.
Strassburg, den 9. Juni 1902. (1550)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Mit dem 1. Juli l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag XII in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Ergänzung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 6a (Erze), 21 (Sämereien), 24 (Heu), 34 (Petroleum), 36 (Fleisch), 37 (Melasse), 43 (Eier), 45 (Obst), 46 (Kleesaaten), 49 (Butter), 56 (Holzkohle), neue Ausnahmefrachtsätze für Nähmaschinen (Ausnahmetarif 58) und Jutegarne (Ausnahmetarif 59), neu berechnete Frachtsätze für Eisenerze und Schwefelkiesabbrände (Ausnahmetarife 6c und 6d), Aenderung der Anwendungsbedingungen für eine Reihe von Ausnahmetarifen sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze und Anwendungsbedingungen noch bis zum 31. Juli l. J. einschliesslich. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 ₰ oder 18 Heller zu haben.
Breslau, den 6. Juni 1902. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.
Mit dem 1. Juli l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VII in Kraft. Der Nachtrag enthält neu einbezogene Stationen, direkte Frachtsätze nach Harburg U. E. transit für die Seehafenausnahmetarife a (Weizen etc.) und c (Kleie etc.), Erweiterung der Gültigkeit des Ausnahmetarifs a (Weizen etc.) auf Oelsaaten, neue, zum Theil erhöhte Frachtsätze für Bohnen (Ausnahmetarif b) sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 31. Juli l. J. einschliesslich. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 ₰ oder 18 Heller zu haben.
Breslau, den 10. Juni 1902. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)
Mit Wirkung vom 20. d. Mts. ab kommt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von:
Brennstoffen (wie im Ausnahmetarif 2 — Rohstofftarif —) genannt, Düngemitteln, Holz des Sp.-T. II und III, Kartoffeln, Kohlen, Rüben und Wegebaustoffen (wie im Ausnahmetarif 5 genannt)
von und nach Hanau Nord im Uebergangsverkehr der Hanauer Kleinbahnen auf der Grundlage der um 2 ₰ für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Ortsverkehrs der Station Hanau Nord zur Einführung.
Frankfurt a/M., den 7. Juni 1902. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit wird im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im badischen Binnengütertarif und in den direkten Gütertarifen, soweit der Rohstofftarif in dieselben aufgenommen ist, unter Ziffer 1 vor „Wollstaub“ nachgetragen: „Schlammdünger aus Kläranlagen“ und unter Ziffer 4 gestrichen: „Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“.
Karlsruhe, den 9. Juni 1902. (1554)
Grossh. Generaldirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
An Stelle des vom 1. Mai 1899 gültigen Seehafen-Ausnahmetarifs 0 für Bohnen, trockene, geniessbare, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von Illowo trans. nach Danzig und Neufahrwasser tritt am 1. August d. J. ein anderweiter erhöhter Ausnahmetarif in Kraft.
Abdrücke dieses Ausnahmetarifs können durch die vorgenannten Stationen oder von unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Danzig, den 9. Juni 1902. (1555)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn usw.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden von den Stationen Breslau Märk.-Freiburger Bahnhof, Breslau Oberschlesischer Bahnhof und Breslau Oderthorbahnhof nach Wien Donauuferbahnhof Frachtsätze für Kokssendungen eingeführt, die um 24 Heller für 1000 kg höher sind wie die von diesen Bahnhöfen nach Wien Nordbahnhof bereits bestehenden Frachtsätze für Koks.
Für die Anwendung der neuen Frachtsätze sind die auf Seite 6 in obenbezeichnetem Tarife unter Nr. 10 aufgeführten „allgemeinen Bestimmungen“ maassgebend.
Kattowitz, den 7. Juni 1902. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. sind die Stationen der Neubaustrecke Lollar-Londorf des Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt a/M.:
Allendorf (Oberhessen),
Mainzlar und
Treis
in den obigen Gütertarif einbezogen.

Gleichzeitig sind die Entfernungen zwischen Heidingsfeld einerseits und Kesselbach, Londorf und Odenhausen andererseits ermässigt worden.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterdienststellen.
München, den 10. Juni 1902. (1557)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen.
Am 1. Juli d. J. wird die im Tarif S. 16 unter III b aufgeführte Güternebenstelle Heiligenhaus aufgelöst.
Elberfeld, den 7. Juni 1902. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 wird im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, von Klingenmünster nach Karlsruhe Westbhf. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,18 ℳ für 100 kg eingeführt.
Nähere Auskunft über die für die Anwendung dieses Frachtsatzes gültigen Bedingungen geben die Stationen.
Karlsruhe, den 10. Juni 1902. (1559)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tariftheil IV, Heft 1 und 2 vom 1. Februar 1899 bezw. 1. Juni 1899.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 erhält Ziffer 3c (Serie II) auf Seite 12 des Tariftheiles IV, Heft 1 und auf Seite 11 des Tariftheiles IV, Heft 2 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes folgende Fassung:
„c) Friesen und Friesbrettchen für Fussböden.“
Demgemäss ist die Fussbemerkung unter †) auf Seite 12 (Heft 1) bezw. unter *) auf Seite 11 (Heft 2) zu streichen.
Hiernach finden die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze der Serie II allgemein Anwendung auf die Artikel Friesen und Friesbrettchen zu Fussböden.
Wien, am 7. Juni 1902. (1560)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
Einführung des Nachtrages II.
Mit 1. Juli 1902, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. August 1902, tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901 in Kraft.
Der Nachtrag enthält unter anderem die Aenderung der besonderen Bestimmungen, die Ergänzung der Klassengut- und Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.
Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 20 Hellern = 17 ₰ erhältlich.
Wien, am 9. Juni 1902. (1561)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
(Frachtsätze für Thon, Rakonitz-Schweiz.)
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 bis

auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen für die Beförderung von Thon, auch Schieferthon, gebrannt, lose oder in Säcken, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	von Rakonitz (B. E. B. und K. K. St. B.) Centimes für 100 kg
Lindau transit	174
Basel S. B. B. u. bad. B.	199
Basel-St. Johann	199
Bülach	206
Luzern	240
Moutier	234
Romanshorn	192
Schaffhausen S. B. B. u. bad. B.	185
Sursee	244
Wanwil	241

In den Fällen, in welchen die Verkehre mit den binnenschweizerischen Stationen verwendete Wagen von mehr als 10 000 kg Ladegewicht nicht voll ausgenutzt sind, wird von den schweizerischen Bahnen für die Strecken ab Romanshorn die Differenz zwischen ihrem Frachtantheile für das berechnete Gewicht und demjenigen für das wirklich zur Verladung gelangte Gewicht, das jedoch auf mindestens 10 000 kg pro verwendeten Wagen auzusetzen ist, rückvergütet.

Der Frachtsatz nach Lindau transit findet nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter.

Wien, am 6. Juni 1902. (1562)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.) Theil II, Heft 1 vom 1. April 1900. Einbeziehung der Station Mogosoaia in den Ausnahmetarif 15 A Petroleumnaphta (Rohbenzin).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 ist auf Seite 24 des Nachtrages II zum vorbezeichneten Tarifhefte die Station Mogosoaia mit den unten angegebenen Theilfrachtsätzen für Petroleumnaphta (Rohbenzin) nachzutragen:

Station der rumänischen Eisenbahnen	Theilfrachtsätze b Abtheilung A bis zu den Schnittpunkten I	II	III
	Centimes pro 100 kg		
Mogosoaia	136	50	114

Wien, am 6. Juni 1902. (1563)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug für die Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 1 284 100 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 970 000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 1 311 500 Stück Klemmplatten, 8 989 t Laschen, 16 800 Stück Uebergangslaschen, 1 594 t Stemmlaschen, 950 000 Stück Unterlagsplatten.

Gruppe B. 580 t Hakennägel, 543 t Hakenschrauben, 1 891 t Laschenschrauben, 2 789 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ. für Gruppe A, 1 ℳ. für Gruppe B — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 24. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 22. Juli d. J.

Essen (Ruhr), den 31. Mai 1902. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Beschafft sollen werden:
a) ein fahrbarer Drehkrahn von 2500 kg Tragfähigkeit,
b) zwei Support-Drehbänke,
c) eine Federprüfungs-Maschine,
d) eine Holz-Bohr- und Stemmmaschine.

Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Verwaltungsgebäude zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von zu a bis d je 0,50 ℳ. (Bestellgeld nicht erforderlich) von uns bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift „Lieferung von Maschinen" sind an uns bis zum 28. Juni d. J., Vormittags 9 Uhr, einzusenden. Zu dieser Zeit findet die Oeffnung der Angebote statt.

Osnabrück, den 5. Juni 1902. (1565)
Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für das Jahr 1902 sollen nachstehende Materialien beschafft werden:
1. 30 Stück Bufferhülsen,
2. 40 „ Bufferkreuze,
3. 60 „ Bufferstangen,
4. 100 „ Bufferscheiben,
5. 400 „ Schraubenkuppelungen ohne Bolzen,
6. 200 „ Zughaken.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 25. Juni 1902, Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, im Juni 1902. (1566)
Der Maschineningenieur.

Die Lieferung folgender Oberbaumaterialien, Profil 6 d, und zwar:
- 4 000 lfde. m Schienen,
- 350 Paar Laschen,
- 2 000 Laschenbolzen mit Bundmuttern,
- 700 Stossunterlagsplatten,
- 4 700 Mittelunterlagsplatten,
- 12 000 Schwellenschrauben,
- 8 000 Hakennägel,
- 1 einfache Kreuzungsweiche 1:10,
- 1 einfache Rechtsweiche 1 : 10,
- 1 einfache Linksweiche 1 : 10,
- 1 komplette Zungenvorrichtung zu 1 Rechtsweiche 1 : 9,
- 2 lose Zungen zu 1 Rechtsweiche 1 : 9,
- 1 000 Vertikalbolzen K. M. E.,
- 250 Weichenunterlagsplatten ohne Neigung mit 3 Löchern,
- 100 Weichenunterlagsplatten ohne Neigung mit 2 Löchern,
- 2 700 imprägnirte, kieferne Schwellen,
- 36 cbm Weichenschwellen,
- 1 600 cbm Steinschlag aus Hartgestein

soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von der diesseitigen Kasse II gegen post- und bestellfreie Einsendung von 1,00 ℳ. bezogen werden. Angebote sind postfrei mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" bis zum Eröffnungstage: den 23. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Schöneberg, den 5. Juni 1902. (1567)
Colonnenstrasse 31.
Betriebsabtheilung der Militär-Eisenbahn.

Die Lieferung von:
ca. 900 cbm Kies
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von der diesseitigen Hauptkasse gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,25 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kies" bis zum Eröffnungstage, den 23. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Schöneberg, den 6. Juni 1902. (1568)
Colonnenstr. 31.
Betriebsabtheilung der Militär-Eisenbahn.

Die Lieferung von: 24 640 kg Stangenkupfer, 11 280 kg Kupferblech, 5 690 kg Kupferröhren und 280 kg Kupferdraht für 1902 soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 7 unseres Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ. von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift müssen bis spätestens zum Verdingungstermin am 9. Juli d. J., Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, portofrei an uns eingereicht werden. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 4. August 1902.

Kattowitz, den 7. Juni 1902. (1569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 17. Berlin, am 14. Juni 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	28	1	Ballen	graues Juteleinen —	64	1	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
2	A L	7903	1	Kiste	Eisenwaare —	22	2	Regensburg	Bayerische Stsb.	
3	A P	2495	1	„	Nähmaschine —	15	3	Geseke	K. E.-D. Cassel	
4	A S	161	2	Pack	schwarzes Glanzpapier	75	4	Lobberich	K. E.-D. Cöln	
5	A T	488	1	Kiste	Messingschrauben —	27	5	Cöln-Deutz	„	
6	A W	—	1	Korb	Kleider —	7	6	Ruhla	Wutha-Ruhlaer E.	
7	A W	586	1	Pack	Polster —	9	7	Rahden	K. E.-D. Münster	
8	A W	—	1	Rolle	Dachpappe —	40	8	Fladungen	Bayerische Stsb.	
9	B	2	1	Koffer	Mehlwürmer —	37	9	Dorsten	K. E.-D. Essen	
10	B Dr P L H	3363	1	Kiste	Glaskugeln —	25	10	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
11	B H	5305	1	Fass	Oel —	193	11	Straubing	Bayerische Stsb.	
12	B K	419	1	Pack	2 Pferdekummte —	16	12	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
13	B O	—	1	Bund	alte Latten —	46	13	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	
14	B & S	979	1	Pack	Riemenscheiben —	15	14	Warburg	K. E.-D. Cassel	
15	B S F	1090	1	Spiritusfass	leer —	105	15	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
16	B W C	2057/59	3	Kisten	leer —	140	16	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
17	C B & S	3	1	eis. Fass	leer —	42	17	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
18	C F J	26124	1	Fass	leer —	38	18	Aligse	K. E.-D. Hannover	
19	C L G	5020	1	Rolle	Drahtgewebe —	17	19	Cham	Bayerische Stsb.	
20	C M	320	1	Korb	eis. Nägel —	52	20	Kalk Süd	K. E.-D. Cöln	
21	C W B & Co.	1/7, 10, 12, 14	10	Kisten	anscheinend leer —	300	21	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
22	D	6063	1	Kiste	gefüllt —	15	22	Gevelsberg Nord	„	
23	D B	—	1	Stange	⊔-Stahl —	26	23	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
24	D R N J G / J L	11473	1	—	Petroleumfass, leer —	36	24	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
25	E	40	1	Schliesskorb	leer —	14,5	25	Mainz	Direktion Mainz.	
26	E	1609	6	Stück	eis. Rollen —	25	26	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
27	E	7468	1	Kiste	Nägel —	12	27	Neumarkt i/Obpf.	Bayerische Stsb.	
28	E A N	43925	1	—	Kinderwagen —	18	28	Heidelberg	Badische Stsb.	
29	F	9034	1	Kiste	Aepfelringe —	25	29	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
30	F B	157591/3	3	Kisten	anscheinend Zuckerw.	184	30	Elberfeld-Mirke	„	
31	F G L C	5/6	2	„	leer —	165	31	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
32	F H F	772/8	10	—	Stühle —	51	32	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	roh, aus gebog. Holz.
33	F K	1/2	2	Kisten	Anstreicherutensilien	360	33	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
34	F S	4	1	—	Pflugschaar —	2,75	34	Arnsdorf	K. E.-D. Breslau	
35	F S L	17/19	1	Pack	graues Packpapier —	15	35	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
36	F W	4	1	Bund	rohe Kuhhäute —	28	36	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
37	F Z	9	1	Ballen	Baumwollabfälle —	39	37	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
38	G	20	1	Fass	Petroleum —	173	38	Hayingen	Reichsbahn	
39	G B	37	1	Kiste	12 Fl. Weisswein —	24	39	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
40	G D	—	1	Kübel	Fett —	56	40	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
41	G E	1379	1	„	Wagenfett —	13,5	41	Passau	„	
42	G E	568	1	Kiste	anscheinend hölz. Kohlenlöffelhandgriffe	6	42	Lenhausen	K. E.-D. Elberfeld	
43	G F	2947	1	Bund	25 Schaufeln —	27	43	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
44	G G	103	1	Kiste	Orangen —	47	44	Kufstein	Bayerische Stsb.	
45	G L	5030	1	Pack	neue Düten —	25	45	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
46	G S	901/2	2	Säcke	l. Säcke —	52	46	Osthofen	Direktion Mainz	
47	G S	4	1	—	Rohrplattenkoffer, leer	13	47	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
48	G Sz	5352	1	Packet	Manufakturw. etc. —	7	48	Emmerich	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	G W	7388	1	Kiste	Maschinentheile —	92	49	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
50	H*)	7*)	1	"	Zuckerwaare —	27,5	50	Gr. Gleidingen	K. E.-D. Hannover	*) blau durchstrichen.
51	H	3688	1	Ballen	2 Stück gestreiftes Leinen	11	51	Eschweiler	K. E.-D. Cöln	
52	H	168	1	—	Petroleumfass, leer —	32	52	Münden i. H.	K. E.-D. Cassel	
53	H & Co.	967	1	Korb	Badewannenfüsse —	24	53	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
54	H H	201	1	—	Eisenwelle —	20	54	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	H K	—	1	Korb	Eier —	58	55	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
56	H K	2254	1	Ballen	Bettfedern —	17	56	Dahlhausen Ruhr	"	
57	H / L F H	3614 / 9847	1	Oelfass	leer —	35,5	57	Breddin	K. E.-D. Altona	
58	H L P	4008	1	Sack	Kaffee —	10,5	58	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
59	(H) / O T	8748 / 3062	2	Ballen	Bettzeug —	34 / 22	59	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
60	H P	672	2	Bund	Zinkblech —	16	60	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
61	H Z	478	1	Rolle	Käse —	57	61	Berlin Frankf. Allee	"	
62	J	2	1	brauner Segeltuchkoffer	? —	68	62	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	mit 2 Messingschlössern.
63	J E	100	1	Sack	anscheinend Putzsand	100	63	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
64	J H	132	1	Fass	ansch. Petroleum —	196	64	Erfurt	"	
65	J L	—	3	Körbe	leer —	39	65	Colmar	Reichsbahn	
66	J M J	5070	1	Fass	Stärke —	56	66	Wetter a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
67	J O	993	1	Verschlag	leer —	15	67	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
68	J S	—	1	Packet	Drahtstifte —	4,5	68	Würzburg	Bayerische Stsb.	
69	K H	1124 auch 78	1	Sack	Sohlenleder —	57,5	69	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
70	L	5	1	Holzkoffer	? —	16	70	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
71	L K	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	35	71	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
72	L W N	2	1	Korb	? —	66	72	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
73	M	10	1	Schliesskorb	? —	71	73	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
74	M	8568	1	Ballen	Wolle —	155	74	Düren	K. E.-D. Cöln	
75	M & Co.	426	1	Kiste	Glaswaare —	36	75	Kaiserswaldau	K. E.-D. Breslau	
76	M S	72/74	3	Fässer	ansch. Oel —	270	76	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	N	50	1	Kiste	Spiegel mit Aufsatz —	64	77	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	N B	14	1	—	Kette, 9,70 m lg., 1 cm stark	16	78	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	Dienstgut.
79	N E	—	1	—	Feldschmiede —	—	79	Schalke	K. E.-D. Essen	bez.: Düsseldorf-Der. 13/5.
80	O B	—	1	Bierfass	leer —	15	80	Elbing	K. E.-D. Danzig	
81	O / C F J	27502 / 27537	2	Oelfässer	leer —	80	81	Rheinhausen	K. E.-D. Cöln	
82	O S	684	1	Kiste	Därme —	47	82	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
83	P	—	1	—	Flacheisen —	43	83	Gr. Moyeuvre	Reichsbahn	
84	P A	2930	1	Kiste	Thee —	29	84	Dresden-Alt.	Sächsische Stsb.	
85	P H	88	1	Stange	Eisen —	23	85	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
86	P K M	1957	1	Kiste	Maschinentheile —	13	86	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
87	P & M	2	1	"	Blechbüchsen —	17	87	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
88	Ph P	752	1	Fass	Weisswein —	33	88	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
89	R	—	1	—	Ofenuntersatz —	37	89	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
90	R weiss	I	1	Stange	Winkeleisen —	9	90	Damsdorf-Münch.	K. E.-D. Bromberg	
91	R F	1077	1	Pack	Säge —	11	91	Briesen i/Mark	K. E.-D. Berlin	
92	R K	6261	1	Ballen	Papier —	16	92	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
93	R Z	10/11	2	Bund	Bretter u. Holzleisten	110	93	Radolfzell	Badische Stsb.	
94	S	1	1	"	Gasröhren —	108	94	Ahaus	Dortm.-Gron.-Ensch.	
95	S	6	1	Kübel	Butter —	59,5	95	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
96	S	51175	1	eis. Fass	leer —	81	96	Diedenhofen	Reichsbahn	
97	S B	796	1	Ballot	Tuch —	40	97	München Centr.	Bayerische Stsb.	
98	S H	—	1	Beutel	Futtermittel —	24	98	Havelberg	K. E.-D. Altona	
99	S K	4	1	Blechkanne	Firnisslack —	8	99	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	S R	3112	1	Korbfl.	Senf —	104	100	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
101	T	—	1	Bund	6 gusseis. Kochtöpfe	22	101	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
102	v R	—	1	—	alter Kindersportwagen	9	102	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
103	W	—	1	—	Waage —	4	103	Ansbach	Bayerische Stsb.	
104	W B	—	1	Schliesskorb	Kleider —	26	104	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
105	W C / S	214	1	Kiste	feine Bürstenw. —	30	105	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
106	W H	581/82	2	Kisten	leer —	62	106	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
107	Brennabor	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	107	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck 332.
108	Cementwerk Mannheim	—	13	Säcke	l. Säcke —	94	108	Mannheim	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
109	Cöln	71623	1	Wagen	Grubenholz —	—	109	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
110	Dürkop	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	110	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
111	{ Essener Leihsack }	—	1	Pack	23 l. Säcke —	24	111	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
112	A. Fülls	6/700	1	Fass	Rollmöpse —	155	112	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
113	{ Heidemann Cutzow }	13	1	Sack	Wollabfälle —	77	113	Ducherow	K. E.-D. Stettin	
114	{ Koberstein Sorau }	—	1	Pack	alte l. Säcke —	33,5	114	Sorau	K. E.-D. Breslau	
115	Opel III	—	1	—	Fahrrad —	—	115	Harburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
116	Pilsener Br. { 900/6 }	13805	1	Bierfass	leer —	31	116	Hamm	K. E.-D. Essen	
117	{ Simmergrün-winkel }	{ 49 265 }	1	Fass	gefüllt? —	177,5	117	{ Freudenstadt Stadt }	Württemberg. Stsb.	
118	Triumph	—	2	Fahrräder	Gepäckschein 384 u. 385	—	118	Cöln Hb.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
119	—	14	1	Karton	{ Kleidung, Bücher, Tambourin, Lampe }	11	119	Berlin Friedr.-Str.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
120	—	65	1	—	{ schwarzer Segeltuchkoffer mit 2 braunen Lederriemen }	14	120	Karow	Grhz. Meckl. Stsb.	Gepäck.
121	—	200	2	—	{ Fahrräder Nr. 27913 und 74105 }	—	121	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
122	—	2628	1	Stange	Stahl —	27	122	Neuulm	Bayerische Stsb.	
123	—	38464	1	eis. Fass	Petroleum —	192	123	Kreuznach	Direktion Mainz	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
124	weiss /	—	3	Stangen	Rundeisen —	35	124	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
125	weiss —	—	2	Stück	Ofenrohre —	4,5	125	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
126	roth —	10	1	Stange	Winkeleisen —	16,5	126	Sperenberg	Militär-E.	
127	weiss ×	—	1	Stück	gusseis. Aufsatzring	81	127	Gera	K. E.-D. Erfurt	
128	{ S (im Dreieck) }	536	1	Ballen	Tapeten —	32	128	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
129	{ U E BE 3 }	I	1	„	{ geflochtenes Stroh in Bündeln zur Anfertigung von Strohhüten }	53	129	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
130	—	—	1	—	Achsstummel —	4	130	Memmingen	Bayerische Stsb.	
131	—	—	3	—	dopp. Ankerschrauben	21	131	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
132	—	—	1	{ brauner Holzkoffer }	Arbeiterkleidung —	27	132	Moschin	K. E.-D. Posen	
133	—	—	1	Ballen	Auswanderergut —	—	133	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
134	—	—	1	—	Bienenkasten —	3	134	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
135	—	—	1	{ Blechbüchse }	leer —	4	135	Mkt.=Oberdorf	Bayerische Stsb.	
136	—	—	1	Blechkanne	leer —	5	136	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
137	—	—	1	„	leer —	3	137	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
138	—	—	1	—	eis. Bohrgestänge —	28	138	Duisburg	K. E.-D. Essen	5,25 m lg.
139	—	—	1	—	Brunnenrohr —	5	139	Simbach	Bayerische Stsb.	
140	—	—	1	{ Schliesskorb }	Bücher u. Damenwäsche	16,5	140	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
141	—	—	1	Butterfass	leer —	6	141	Gnoien	Grhz. Meckl. Stsb.	
142	—	—	1	—	Cementstampfer —	4	142	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
143	—	—	1	{ Sack (Exportsack) }	{ Cichorie, Bohnenkaffee, Malzkaffee, gestoss. Zucker }	14	143	Weil d. St.	Württemberg. Stsb.	
144	—	—	1	—	eis. Cylinder —	349	144	Essen	K. E.-D. Essen	
145	—	—	1	Bund	6 eis. Dachhaken —	5	145	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	—	—	1	—	Dangelbüchse (Stahl)	1	146	Kempten	Bayerische Stsb.	
147	—	—	1	—	Dechsel (Stahl) —	1	147	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
148	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	11	148	Berlin Stb.	„	
149	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	31	149	Hof	Bayerische Stsb.	
150	—	—	1	Pack i. L.	Drahtstifte —	10,5	150	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
151	—	—	2	—	{ Dreschmaschinenbekleidung, alt }	20	151	Höltinghausen	Oldenburgische Stsb.	
152	—	—	1	Bund	22 Stb. T-Eisen —	23	152	Niederheimbach	Direktion Mainz	
153	—	—	1	Stück	Eisen —	43	153	Loewen	K. E.-D. Kattowitz	
154	—	—	1	Bund	8 Stg. Eisen —	5,5	154	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
155	—	—	3	—	Eisenerz, roh —	135	155	Harburg	K. E.-D. Altona	
156	—	—	1	—	Eisenklammer —	7	156	Berlin P. Bhf.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
157	—	—	2	Stück	schwarze Eisenrohre	36,5	157	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
158	—	—	4	—	Eisenrohre mit Flaschen	34	158	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
159	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	32	159	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	„	4 Eisenstäbe —	54	160	München Centr.	Bayerische Stsb.	
161	—	—	6	—	rd. Eisentheile —	25	161	Mainz	Direktion Mainz	durchlöchert, alt.
162	—	—	1	Bund	Eisenwaaren —	3	162	Neuulm	Bayerische Stsb.	
163	—	—	1	Packet i. gelb. Pap.	Eisenwaaren (4 Maschinenmesser)	7	163	Leer	K. E.-D. Münster	
164	—	—	1	Korb	frische Erbsen —	3	164	Cöln Eil.	K. E.-D. Cöln	
165	—	—	1	—	Fahrrad —	—	165	Eilgut Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Herrenrad, schwarz mit gelbenFelgen.
166	—	—	1	—	Fahrradluftpumpe —	0,15	166	Eilgut Bremen	K. E.-D. Hannover	
167	—	—	1	Ballen	Faser —	122	167	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
168	—	—	1	Fass	leer —	10	168	München Centr.	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	„	leer —	29	169	Offenburg	Badische Stsb.	
170	—	—	1	Bund	eis. Fassspunde —	7	170	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	21 Stück.
171	—	—	1	„	Fensterrahmen —	21,5	171	Kiel	K. E.-D. Altona	
172	—	—	1	„	2 Feuerhacken — 3 Feuerhaken —	17	172	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
173	—	—	1	Stück	Flacheisen —	13	173	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	—	1	Pack i. Packl.	alte eiserne Flanschen	6	174	Siegen	„	
175	—	—	4	—	gusseis. Formenrahmen	17	175	Marburg	K. E.-D. Cassel	
176	—	—	1	Sack	wahrscheinlich Futtermehl (Mühlenfabrikat)	33	176	Hörstel	K. E.-D. Münster	
177	—	—	1	Bund	6 Gabeln —	6	177	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
178	—	—	1	Packet	Gardinenstangen —	14	178	Corbach	K. E.-D. Cassel	
179	—	—	1	—	rund. eis. Gartentisch	26	179	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
180	—	—	1	Bund	14 Gasrohre —	30	180	Duisburg	K. E.-D. Essen	
181	—	—	1	„	Gasrohre —	40	181	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	5 m l.
182	—	—	1	Pack	Getreidesäcke —	26	182	Unna	„	
183	—	—	1	—	Gusstheil —	5	183	Neuss	K. E.-D. Cöln	
184	—	—	1	Bund	6 Gusstheile —	12	184	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	25	—	Hacken- od. Besenstiele	13	185	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
186	—	—	1	Pack	Haken von Bandeisen	2,5	186	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
187	—	—	6	—	Halter —	1	187	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	z. Kochherdstg.
188	—	—	1	Handkoffer	leer —	2	188	Landshut	Bayerische Stsb.	
189	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	50	189	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
190	—	—	1	—	Haut (trocken) —	13,5	190	Lauter	Bayerische Stsb.	
191	—	—	1	Pack	15 Henkelkörbe —	8	191	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
192	—	—	1	—	Herdplatte —	5	192	Ziegenhain	K. E.-D. Cassel	mit 2 Löchern.
193	—	—	1	eis. Hobbok	leer —	9	193	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	Hobbok	schwarzer Lack —	5	194	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
195	—	—	1	Kiste	6 Holzrahmen mit Messingdrahtgewebe	81	195	Düsseldorf-Grafbg.	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	Pack	Holzstäbe —	4	196	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	zu Heurechen.
197	—	—	2	—	lebende Hühner —	—	197	Dortmund	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	—	Käse —	5	198	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	Pack	8 leere Kalksäcke —	7	199	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
200	—	—	2	Bund	10 Kaminschieber —	16	200	Essen West	K. E.-D Essen	
201	—	—	1	—	Kiefernbrett —	—	201	Cossebaude	Sächsische Stsb.	6 m lang.
202	—	—	1	—	Klappsessel —	—	202	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
203	—	—	1	Sack	Kleider —	14	203	Bebra	„	
204	—	—	1	„	ansch. getragene Kleider	18	204	Büches-Düdelsheim	„	
205	—	—	1	Handtasche	Kleider —	23	205	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.
206	—	—	1	Bündel			206			
207	—	—	1	Schiffssack	Kleider —	5	207	BerlinLehrterBhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
208	—	—	1	Schliesskorb	Kleider u. Wäsche —	21	208	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
209	—	—	1	Kiste	Kleiderstoffe —	19	209	M.-Gladbach	„	
210	—	—	1	Sack	leere Kleiesäcke —	17	210	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
211	—	—	1	„	Kükenfutter —	50	211	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
212	—	—	1	Bund	5 neue Kohlenschaufeln	16	212	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	mit Stielen.
213	—	—	1	—	Ladebrücke —	4	213	Augsburg	Bayerische Stsb.	
214	—	—	1	—	gusseis. Lampentheil	1	214	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
215	—	—	1	Sack	Leim —	50	215	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
216	—	—	1	—	Leine, 15 m lg. —	—	216	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Dienstgut.
217	—	—	1	—	eis. Leiter —	—	217	Eilgut Düsseldorf Hbf.	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Rolle	Linoleum —	16	218	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
219	—	—	1	Sack	mit Fett u. Oel getränkte Lumpen	134	219	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
220	—	—	1	Pack	Makulatur (alte Pappkartons)	36,5	220	Bork	K. E.-D. Magdeburg	
221	Allerfeinste Neusser Blume	74030	1	Kiste	Margarine —	18	221	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
222	—	—	1	—	Maschinentheil —	16	222	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
223	—	—	9	Stück	Maschinentheile —	27	223	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Pack i. L.	Maschinentheile (2 eis. Scheiben u. Schrauben)	2	224	Hamburg B. Eil-A.	K. E.-D. Altona	
225	—	—	1	„	Maschinentheil —	12	225	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	Fass	Mennige —	14	226	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
227	—	—	1	—	Messer zu einer Mähmaschine	3	227	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
228	—	—	1	Pack i. L.	Messingdraht —	21	228	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	Bund	runde Messingstäbe	42	229	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
230	—	—	1	—	Messingwechsel —	1	230	„	„	
231	—	—	1	Milchkanne	leer —	2,5	231	Halstenbek	K. E.-D. Altona	
232	—	—	1	—	Möbelaufsatz —	0,6	232	Weener	Oldenburgische Stsb.	aus Pappelholz.
233	—	—	1	Kiste	Nudeln —	21	233	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	Oelfass	leer —	36	234	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
235	—	—	1	Ballen	anschein. gestrickte Ohrenklappen für Pferde	11	235	Bingerbrück	Direktion Mainz	
236	—	—	7	lose	Pack- oder Sackleinen, graues	14	236	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
237	—	—	1	Sack	Panirmehl —	50	237	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	„	Petroleum-Kochmaschine, alt	10	238	Eutin	Eutin-Lübecker	
239	—	—	14	—	eis. Pfannen —	36	239	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
240	—	—	1	Bund	6 Piassavabesen —	4	240	Essen West	K. E.-D. Essen	
241	—	—	1	—	Presse aus Holz u. Eisen	2	241	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
242	—	—	2	Pack	alte Privatdecken, 9 m u. 7,5 m lang	—	242	Frankfurt a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Dienstgut.
243	—	—	4	—	Pumpen —	80	243	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	Reisekorb	? —	25	244	Hamm	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	—	eis. Rohr —	4	245	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
246	—	—	1	—	eis. Rohr —	11	246	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
247	—	—	1	Verschlag	Rohrbüsten —	42	247	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	7	248	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
249	—	—	1	—	eis. Rost —	5	249	Altensteig	„	
250	—	—	1	Bund	Rundeisen —	52	250	Wasserbillig	Wilhelm-Luxemburg	
251	—	—	1	„	Rundeisen —	50	251	Rothenburg	Württemberg. Stsb.	
252	—	—	1	„	6 Rundeisen —	55	252	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	2	Stäbe	Rundstahl —	23	253	Altenessen	K. E.-D. Essen	je 3,15 m lang.
254	—	—	1	Stab	Rundstahl —	4	254	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
255	—	—	1	—	Sackkarren —	30	255	Neuulm	Bayerische Stsb.	
256	—	—	1	Sack	47 l. Säcke —	37	256	Strassburg	Reichsbahn	
257	—	—	1	„	leere Säcke —	13	257	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
258	—	—	1	„	leere Säcke —	8	258	Breitengüssbach	Bayerische Stsb.	
259	—	—	1	„	1 weisses Säckchen mit Mehl	11	259	Strassburg	Reichsbahn	
260	—	—	1	Bund	12 eis. Schaufeln —	15	260	Essen West	K. E.-D. Essen	
261	—	—	1	Ballen	Schilf (ansch. Emballage)	9	261	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
262	—	—	6	—	eis. Schippen —	9	262	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
263	—	—	1	Schliesskorb	? —	15	263	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
264	—	—	1	Packet	Schlossfedern u. Nägel	5	264	Wunsiedel	Bayerische Stsb.	
265	—	—	2	—	Schraubstockspindeln	14,5	265	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	1	—	Schwelle (Föhrenholz)	50	266	Rimsting	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
267	—	—	1	Pack in gr. Papier	Siebe zu Reinigungsmaschinen	6,5	267	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Stab	Stahl —	13	268	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	4 m lg.
269	—	—	1	„	Stahl, vierk. —	13	269	Cöln-Ehrenf.	„	
270	—	—	1	Bund	7 Stg. ⊐-Stahl	14	270	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
271	—	—	1	Stab	Stahl, engl. —	5	271	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
272	—	—	1	Bund	5 Stahlstangen, rund	57	272	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
273	—	—	1	Partie	Stückkohlen —	180	273	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
274	—	—	4	—	Stuhllehnen (Kopfstücke)	9	274	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	in Zeitungspapier.
275	—	—	1	—	Theil zum eis. Riemenspanner	9	275	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
276	—	—	1	—	Tisch aus Eichenholz	32	276	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	1	—	Tischchen (alt) —	5	277	Passau	Bayerische Stsb.	
278	—	—	1	—	Tragfeder —	8	278	Cöln Eilg.-A.	K. E.-D. Cöln	5 Blätter.
279	—	—	2	Stück	eis. Transport-Schneckenwellen	135	279	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
280	—	—	1	Bund	20 hölz. Treppenpfosten	7	280	Emmerich	K. E.-D. Essen	0,78 m lang.
281	—	—	1	Verschlag	siebartige Trommel mit Schnecke	84	281	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
282	—	—	1	Bund	2 verz. Waschkessel	5—6	282	Krauthausen	K. E.-D. Cöln	
283	—	—	1	Ballen	Werg (Flachs) —	63	283	Neuenhagen	K. E.-D. Berlin	
284	—	—	1	Packet	12 Stück gelb lackirte Winkeleisen	10	284	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
285	—	—	6	—	Unterlagen, 7 Keile —	—	285	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dienstgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
286	—	—	1	Zinkblechkanne	leer —	5	286	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	mit 2 Handgriffen.

II. Oesterreichische und ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F J	—	1	Stück	Häckselschneidemesser	1	1	Sziszek	K. k. priv. Südbahn	
2	J J	150	1	Sack	leere Kanditendosen	35	2	Szombathely	„	
3	J S	95	2	Säcke	Pflaumen —	179	3	Sopron	„	
4	Z	1114	1	Fass	leer —	26	4	N.-Kanizsa	„	
5	—	67	2	Stück	Sessel —	9	5	Barcs	„	
6	—	—	1	„	Eichenbrett —	17	6	Zákány	„	
7	—	—	1	„	Equipagenschlüssel	0,5	7	Barcs	„	
8	—	—	1	„	Naturstein —	47	8	Siófok	„	
9	—	—	1	Pack	Säcke —	20	9	Barcs	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 47. | 18. Juni 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Cölner Stücklohnverfahren.
Die Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkasten der Lokomotiven.
Gesetz, betreffend die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb in Württemberg.
Nachrichten:
Deutschland: Das intern Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. — Nachweisung der Betriebsunfälle. — Fürsorge für die Arbeiter der preuss. Privatbahnen. — Abkommen zwischen der preuss. Staatseisenbahnverwaltung u. dem deutschen Schienensyndikat. — Kohlenlieferungen für die preuss. Staatsbahnen. — Eisenbahnangelegenheiten im preuss. Herrenhause. — Eisenbahnprojekt Sommerfeld-Crossen-Landsberg a/W. — Görlitzer Eisenbahnpläne. — Königsberger Kleinbahn-Aktiengesellschaft. — SchlesischeKleinbahn-Aktiengesellschaft. — Württemb. Eisenbahngesellschaft. — Wagengestellung im Ruhrkohlenrevier. — Sächs. Eisenbahnrath. — Deutsch-amer. Petroleumgesellschaft. — Die Frage der Einführung der IV. Wagenklasse in Württemberg. — Zur Vereinfachung der Formen des schriftl. Geschäftsverkehrs der Behörden in Württemberg. — Bruch des sogen. Seilerdammes bei Löwenberg in Schlesien. — Brandversicherungsverein preuss. Staatseisenbahnbeamten. — Unterstaatssekretär Lehmann †.
Oesterreich: Europäische Fahrplankonferenz. — Die bosnischen Bahnen. — Bukowinaer Lokalb. — Regelung des Arbeitsverhältnisses bei Regiebauten der Eisenbahnen. — Amtseigenschaft der Privatbahnbediensteten. — Betriebsreglement des österr. Lloyd. — Oesterr. Ausstellung in London.
Ungarn: Ungar. Eisenbahninvestitionen. — Tunnelbau bei Pressburg. — Verlegung der Heizhäuser u. des Kohlenbahnhofes der Station Budapest Westbahnhof.
Uebrige europäische Länder: Das neue Ministerium u. die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. — Leistungen aus der staatl. Zinsgewähr in Frankreich. — Pariser Stadtb. — Schweizer. Bundesb. — Gotthardbahn. — Feier des Albuladurchstichs. — Italien. Eisenbahn-Betriebsgesellschaften. — Ein von England mit China abgeschlossenes Eisenbahnabkommen. — Orientalische Bahnen. — Anatolische Eisenbahngesellschaft u. Bagdadbahn. — Das griechische Eisenbahnwesen.
Fremde Welttheile: Niederländ.-südafrikan. Eisenbahngesellschaft. — Vermehrung der Schnellzüge Newyork-Philadelphia. — Bahnpostdienst in den Vereinigten Staaten. — Die Oeste de Minas-E. im brasilianischen Staate Minas Geraes. — Grosse Venezuelabahn.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Das Cölner Stücklohnverfahren.

In welchem Umfange verwaltungsseitige Maassnahmen die persönlichen Ausgaben herabzumindern vermögen, hat das auf grösseren Güterschuppen der preussischen Staatsbahnverwaltung eingeführte Stücklohnverfahren gezeigt. Der im Jahre 1899 in Cöln-Gereon erneute Versuch wurde zunächst durch den empfindlichen Leutemangel zur Nothwendigkeit, da die Eisenbahnverwaltung der ins Ungemessene wachsenden Lohnbewegung nicht zu folgen vermochte. Gleich den privaten Arbeitgebern konnte zwar auch die Eisenbahnverwaltung sich einer durchgreifenden Lohnaufbesserung nicht entziehen, und thatsächlich hat sie dieser Forderung, ohne dass sie in gebieterischer Form an sie herangetreten wäre, Rechnung getragen, so zwar, dass die Löhne in den vorhergegangenen drei Jahren eine Erhöhung bis zu 50 % erfuhren. Durch dieses freiwillige Zugeständniss wurde die Lohnfrage für die Güterbodenarbeiter aber nicht endgültig gelöst. Für die Arbeiter der übrigen Dienstzweige musste sie sogar eine Verschärfung erfahren, da diesen die höheren Löhne der Güterbodenarbeiter versagt blieben.

Jenen mussten sie versagt bleiben, weil bei ihnen die körperlichen Anstrengungen geringer sind, wie bei den Güterbodenarbeitern. Eine weitere den allgemeinen Erwerbsverhältnissen entsprechende Lohnerhöhung der Güterbodenarbeiter hätte daher bei den übrigen Dienstzweigen die Personalbeschaffung noch mehr erschweren müssen. Solchen Erwägungen kam dann die höheren Orts gegebene Anregung, dem Stücklohne näher zu treten, zu Hilfe. Dieser ermöglichte es, der anstrengenderen Thätigkeit der Schuppenarbeiter gerecht zu werden, ohne die Arbeiter der anderen Dienstzweige zu gleichen Ansprüchen anzureizen. Für die Einführung des Stücklohnverfahrens erschien auch der Direktionsbezirk Cöln um deswillen besonders geeignet, weil hier allerorts die guten Wirkungen der durch W. Fenten seiner Zeit bei der rheinischen Bahn zur Einführung gebrachten Akkordarbeit noch fortlebten und daher auf ein schnelleres Verständniss für die Sache gerechnet werden konnte.

Die Verwaltung vermochte sich aber mit den herrschenden, wenn auch mit befriedigendem Erfolge zur Anwendung gekommenen Stücklohnsystemen nicht zu befreunden. Sie neigte der Ansicht zu, dass die vielfach übliche Inanspruchnahme eines Akkordunternehmens den Arbeitern selbst keinen Nutzen bringe, vielmehr die Ausbeutung der Arbeiterschaft begünstige und daher den in der Unzufriedenheit der Massen wurzelnden Umsturzbestrebungen Vorschub leiste. Dieses System krankt auch an einem inneren Widerspruche: es ermangelt des charakteristischen Merkmals jeder Akkordarbeit, indem es die Arbeiter selbst an dem Mehrertrage ihrer Thätigkeit nicht theilnehmen lässt und daher der individuellen Tüchtigkeit die gebührende Gegenleistung schuldig bleibt. Die Wirkung des Stücklohnes wird aber naturgemäss um so grösser sein, je mehr das Interesse des Arbeiters mit dem des Arbeitgebers verknüpft ist und je vollständiger das Stücklohnsystem dem Arbeiter die Geltendmachung seines persönlichen Interesses gestattet. Diese Gesichtspunkte haben bei dem unten näher beschriebenen Stücklohnverfahren weitgehende Berücksichtigung gefunden.

Gleich dem in Hamburg, Berlin L., Osnabrück usw. seit längerer Zeit bestehenden Stücklohnverfahren bilden die Arbeiter auch hier eine Arbeitsgemeinschaft. Die Arbeiter erhalten auch einen nach den örtlichen Lohn- und Schuppenverhältnissen verschieden bemessenen Einheitssatz für die Tonne. Obwohl die Einzeltheilnehmer von dem Gesammterträgnisse abhängig, mithin auf eine Förderung ihrer gemeinsamen Interessen angewiesen sind, so unterscheidet sich das Cölner Verfahren von jenem im wesentlichen dadurch, dass die Arbeiter nicht gleich-

mässig nach der Kopfzahl, sondern nach dem Verhältniss der von den einzelnen Ladekolonnen verrichteten Arbeiten an dem Erträgniss theilnehmen. Der früher bezogene Lohnsatz bleibt den Akkordarbeiten als Mindesteinkommen gewährleistet und wird als Abschlagszahlung auf den Akkordverdienst betrachtet. Dieses System muthet den Arbeitern also keinerlei Risiko zu und entzieht diesen daher auch das sonst vorherrschende Misstrauen. So lange an den Schuppenarbeiten Lademeister betheiligt sind, wird für deren Leistungen der Durchschnittslohnbetrag an den Erträgnissen gekürzt. Dieses Verfahren ist nöthig, weil die Zahl der Lademeister nicht überall in demselben Verhältnisse zu der Arbeiterkopfzahl steht und da ohne den Einschluss der an den Akkordüberschüssen nicht betheiligten Lademeister weder für die Bemessung des Stücklohnsatzes, noch für den gegenseitigen Vergleich der einzelnen Akkordstationen eine übereinstimmende Grundlage gefunden werden könnte. Die Mitbetheiligung der Lademeister ist an sich nicht wünschenswerth. Indem diese von den Prämien ausgeschlossen bleiben müssen, wird das hohe, den eigenen Verdienst oft übersteigende Diensteinkommen sie missmuthig stimmen. Solche Empfindungen müssen dann zum Verdruss des Arbeiters, zu einer langsameren Dienstverrichtung führen. Der hemmende Einfluss findet in dem Eifer der Arbeiter zwar seine Abschwächung, derart, dass der Lademeister durch seine Leute zur Arbeit gedrängt wird. Die oft beobachtete Thatsache aber, dass die Arbeiter sich vielfach über die langsame Dienstverrichtung der Lademeister, selten aber über die im Arbeiterverhältniss stehenden Kolonnenführer beklagen, beweist, dass die Lademeister hier wenig am Platze sind. Die zunehmende Herrschaft des Stücklohnes wird daher auf eine erhebliche Verminderung dieser Beamtenklasse hindrängen.

Die für die Abrechnung maassgeblichen Leistungszahlen werden durch einfache und leicht kontrolirbare Aufzeichnungen gewonnen und geben nebenbei auch eine zuversichtliche und bisher sehr vermisste Verkehrsstatistik. Während die Vergütung an die Arbeitsgemeinschaft, wie schon vorausgeschickt, nach der Zahl der bewegten Stückguttonnen erfolgt, hat für die Vertheilung an die Einzelkolonnen ein anderes Verfahren Anwendung gefunden. Dieses besteht darin, dass die einzelnen Verrichtungen: Annahme, Verladung und Ausladung an der Hand bestimmter, den örtlichen Verhältnissen angepasster Zeitbewerthung in Leistungstagewerke umgerechnet werden. Das bei Gegenüberstellung der Lohntagewerke ersichtliche Mehr stellt dann die für die Prämienberechnung gültige Mehrleistung dar. Die Theilung des Ueberschusses durch die Zahl der Mehrtagewerke ergibt dann den auf jedes Mehrtagewerk entfallenden Geldantheil.

Beispiel.*)

Zeitbewerthung für die Tonne nach Tagewerken	Bezeichnung der Arbeiten	Nummer der Arbeiterliste	Kolonne 1		Nummer der Arbeiterliste	Kolonne 2	
		12 39 101	Drönner Bruggemann Kinnigh		48 62 83	Greve Kempa Preuss	
		Tonnen	Tagewerke	Fehler	Tonnen	Tagewerke	Fehler
	I. Bewegtes Stückgut:						
0,11	a) Verladung	430	47,3	—	412,2	45,3	—
0,10	b) Entladung	736,5	73,6	—	637,1	63,7	—
0,12	c) Annahme	—	—	—	—	—	—
	II. Sonstige Arbeiten (die nach der hierauf verwendeten Zeit in Ansatz zu bringen sind):						
	a) Ausgabe	—	—	—	—	—	—
	b) Aufsicht	—	—	—	—	—	—
	c) Antheil an den „diversen" Gütern	—	—	—	—	—	—
	d) Verschiedenes	—	0,5	—	—	—	—
	Gesammtleistung in Tagewerken	—	121,4	—	—	109,0	—
	„ „ Löhnungstagewerken	—	81,0	—	—	82,0	—
	daher mehr	—	40,4	—	—	27,0	—
	„ weniger	—	—	—	—	—	—
	III. Vertheilung:	Lohntage	Mehrtage	Geldantheil	Lohntage	Mehrtage	Geldantheil
		27	13,5	24,10	27	8,7	15,80
		27	13,5	24,10	27	8.9	15,80
		27	13,4	24,00	28	9,4	16,40
		81	40,4	72,20	82	27,0	48,00

Die Zeitbewerthung der Einzelleistungen ist nöthig, weil die Güterbewegungsarbeiten aus Einzelleistungen bestehen, die einen ganz verschiedenen Zeitaufwand beanspruchen, wie dieses in dem angegebenen Beispiele veranschaulicht wird. Zu der Güterbewegung gehören ferner Verrichtungen, die ihrer Natur nach oder der Einfachheit halber mit der hierauf verwendeten Zeit in Ansatz gebracht werden müssen. Wie auf jedem Schuppen die Einzelleistungen verschiedene Zeit beanspruchen, so verhalten sich auch dieselben Leistungen der verschiedenen Schuppen zu einander. Auf dem einen Schuppen beansprucht die Annahme mehr, auf dem anderen weniger Zeit wie Verladung und Entladung.

Beispiel.

	Verladung	Entladung	Annahme
	für die Tonne in Tagewerken		
Düsseldorf	0,14	0,15	0,06
Köln-Deutz	0,09	0,10	0,15
Berlin Anh.	0,19	0,19	0,21
Nordhausen	0,10	0,12	0,13
Cassel O.	0,17	0,14	0,12

Wie schon angedeutet, hat das vorbeschriebene Verfahren, das bis jetzt von dem Verfasser auf etwa 60 Dienststellen durch-

*) Das Beispiel ist einem wirklichen Arbeitsergebniss entnommen.

geführt worden ist, ausnahmslos günstige Erfolge gezeitigt, und diese sind vornehmlich der Einführung des Gruppenakkords zuzuschreiben. Während die Mitbetheiligung an einer grossen Gesammtheit zu einer genügenden Entfaltung der Leistungsfähigkeit keinen wirksamen Anreiz gibt und die Betheiligten auch bis nach Abschluss des Monats über die Höhe ihres Verdienstes in Ungewissheit lässt, ist der Arbeiter bei dem beschriebenen Verfahren in der Lage, seinen fortschreitenden Tagesverdienst stündlich zu verfolgen. Hierdurch wird, wie überall beobachtet wurde, ein friedlicher Wettstreit erzeugt und die Arbeitsfreudigkeit beständig wach erhalten.

Auf den verschiedenen Schuppen konnte demgemäss das Personal um 30—50 % vermindert werden. Diese nicht zum wenigsten auf Betreiben der Arbeitsgemeinschaften selbst vorgenommene Personalverminderung ergab für die verbleibenden Leute einen durchschnittlichen Mehrverdienst von 20 %. Die Einzelprämie schwankte aber zwischen 5 und 40 ℳ im Monat. Die jährliche Ausgabeverminderung ist nebenbei sehr bedeutend. Das Stücklohnverfahren hat ausser den wirthschaftlichen auch sonstige nicht minder schätzenswerthe Erfolge gebracht. Die Dienstvorsteher wurden in den Stand gesetzt, an der Hand eines ihnen gegebenen Schlüssels den Personalbedarf genau zu bemessen und bei Vermeidung der bisherigen Weiterungen stets sofort zu decken. Die Leutenoth und der häufige Personalwechsel haben aufgehört; die Ladegeschäfte und mit ihnen der Wagenumlauf vollziehen sich schneller, und hat somit auch die Leistungsfähigkeit der Schuppen eine wünschenswerthe Steigerung erfahren.

Es darf aber nicht unerwähnt bleiben, dass die Akkordarbeit zuweilen auch zu einer Uebereilung und damit zu einer Arbeitsverschlechterung verleitet. Diese Gefahr ist aber durch genügende Beaufsichtigung um so leichter abzuwenden, als die Thätigkeit der Aufsichtsbeamten sich jetzt darauf beschränken kann, die Leute zur ordnungsmässigen Dienstausführung anzuhalten, während vorher ihre Aufgabe fast nur darin bestand, die Leute zur Arbeit anzutreiben. Die Gefahr der Arbeitsverschlechterung findet aber auch ihr Gegengewicht darin, dass die durch die Einkommensverbesserung genährte Arbeitsfreudigkeit auch die Intelligenz in den Dienst der Arbeit stellt. Dagegen muss der fehlende Ansporn: die körperliche und geistige Gewandtheit lohnend zur Geltung zu bringen, naturgemäss zu einer stumpfsinnigen und daher unaufmerksamen Dienstverrichtung führen.

Cöln. F. R.

Die Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkasten der Lokomotiven.

Sparsamkeit ist in allen Theilen des Haushalts der Eisenbahnen dringend geboten. Wenn in diesem Sinne eine Verwerthung auch der Rückstände aus den Feuerungsanlagen der Lokomotiven befürwortet wird, so gehe ich davon aus, dass die Ausnutzung der Steinkohle in diesen Feuerungsanlagen noch manches zu wünschen übrig lässt. Wenn aus den Feuerungsrückständen nicht noch ein nennenswerther Gewinn zu erzielen wäre, würden sich Industrielle gewiss nicht um diese Rückstände so sehr bemühen. Werden doch in der Industrie noch minderwerthigere Brennmaterialien, wie Lohe, Sägespähne, Braunkohlenlösche, ja Strassenkehricht zur Beheizung von Kesselanlagen mit Vortheil angewendet.

Dass die Feuerungsrückstände der Lokomotiven mit Schlackentheilen gemischt und zur sofortigen Verwendung nur zum Theil geeignet sind, kann nicht abschrecken, denn es bietet keine Schwierigkeit, diese Schlackentheile auf mechanischem Wege auszuscheiden. Vielfach wird indessen das Sammeln, Aufbewahren und etwaige Verfrachten der Verbrennungsrückstände als nicht genügend wirthschaftlich bezeichnet. Thatsächlich dürfte sich das planmässige Ansammeln und Reinigen der Rückstände reichlich lohnen, abgesehen davon, dass es von unschätzbarem Werthe ist, wenn die Bahnverwaltung sich der hinderlichen und unansehnlichen Materialien, die häufig den Raum vor den Lokomotivschuppen und zwischen den Gleisen beengen, bei Zeiten entledigen kann.

In der ersten Zeit der Eisenbahnen wurden die Rauchkammerlösche und Kohlenschlacken als lästiger Schutt unentgeltlich abgegeben, auch zu Aufschüttungen und zum Ausbessern der Wege von den Eisenbahnen selbst verwendet, theilweise auch an Beamte und Arbeiter zur Ofenfeuerung verkauft; jetzt fangen Privatunternehmer an, sich um solche Rückstände zu bemühen, namentlich, seitdem in der neueren Zeit vielfach Dampfkesselfeuerungen auch für minderwerthige Brennmaterialien gebaut werden. Die Unternehmer pflegen den Dampfkesselbesitzern derartige Feuerungen einzurichten und liefern für diese den erforderlichen Kohlengrus. Bei der Eisenbahnverwaltung selbst ist man mit solchen Feuerungen kaum über den Versuch hinaus gekommen. In neuester Zeit hat eine Firma Oefen zum Beheizen der Lokomotivschuppen in den Handel gebracht, die mit Kohlengrus geheizt werden können. Die Zahl solcher Oefen ist aber im Verhältniss zu den erzeugten Mengen Kohlengrus noch gering, und eine Vermehrung derselben dürfte gewiss recht sehr anzustreben sein. Die Rückstände bieten noch den Vortheil, dass sie, da sie theilweise verkokt und ihre Gastheile abgegeben haben, bei reichlicher Luftzuführung fast ohne Rauchentwickelung verbrennen.

Im nachstehenden soll nachgewiesen werden, welche Mengen solcher Kohlenreste beispielsweise für die Linien der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in Frage kommen. Ende 1900 waren nach dem Betriebsberichte in dem Gebiet der Gemeinschaft 12 871 Lokomotiven vorhanden. Etwa 18 % sollen davon in Reparatur gewesen sein, im Dienst standen also 10 555 Lokomotiven. Jede dieser Lokomotiven gibt durchschnittlich täglich 100 l Rauchkammerlösche und 160 l Aschkastenrückstand.

Während die Rauchkammerlösche reine Kohle ist, befinden sich im Aschkastenabraum vielleicht 50 % Schlackentheile; letzterer enthält also 80 l wirklicher Kohlentheilchen. Im ganzen gibt also eine Betriebslokomotive für den Tag etwa 180 l wirkliche Kohle in den Rückständen.

Da die Lokomotiven wegen Auswaschens und kleiner Ausbesserungen 40 Tage ausser Betrieb sind, verbleiben 325 wirkliche Betriebstage. In einem Jahre würden also alle Lokomotiven zusammen $\frac{10\,555 \times 180 \times 325}{1\,000} = 617\,467{,}5$ cbm oder, da 1 cbm Kohlengrus 550 kg wiegt, 339 607,125 t Grus ergeben. Die Tonne zu 10 ℳ gerechnet, ergibt sich für die Rückstände ein Werth von 3 396 071 ℳ. Für die Gewinnung der brauchbaren Kohlenreste aus den Aschkastenrückständen sind 1 ℳ für 1 cbm, insgesammt $\frac{10\,555 \times 80 \times 325}{1\,000} = 274\,430$ ℳ, abzuziehen. Diese Kosten würden durch Einführung mechanischer Einrichtungen sich noch wesentlich verringern lassen. Demnach verbleiben 3 121 641 ℳ als Werth des ausgesuchten Verbrennungsmittels.

Zur Beschaffung von Kohlen, Koks und Steinkohlenbriketts für den Lokomotivbetrieb wurden im Rechnungsjahre 1900 im Gebiet der preussisch-hessischen Gemeinschaft ausgegeben 61 453 518 ℳ. Diese Summe ist gegen das Vorjahr um 22,65 % gestiegen. Der Kohlenverbrauch in der Eisenbahnverwaltung wächst von Jahr zu Jahr, und der Preis der Kohlen, je mehr die vorhandenen Kohlenfelder abgebaut werden und die Kohlen aus grösseren Tiefen gefördert werden müssen, ebenfalls. Es empfiehlt sich also, damit recht haushälterisch umzugehen.

Der oben festgestellte Werth der Kohlenrückstände aus dem Lokomotivbetrieb beträgt 5,07 % der Gesammtausgabe für Lokomotivkohlen. In welchem Umfange demgegenüber zur Zeit eine Verwerthung dieser Kohlenrückstände in der Eisenbahnverwaltung wirklich erzielt wird, entzieht sich meiner Kenntniss. Es wird aber für die Dauer nicht von der Hand zu weisen sein, die Rückstände der Lokomotiven und Kesselanlagen im Eisenbahnbetriebe selbst immer mehr durch Herrichtung zweckentsprechender Anlagen zu verwerthen.

Hierfür ist noch die ausgedehnteste Gelegenheit, eine Gelegenheit, nicht allein um Ersparnisse zu machen, sondern auch die volkswirthschaftlich bedeutungsvolle Verbesserung der Feuerung der Dampfkesselanlagen noch weiter zu fördern.

Nach meiner Erfahrung verbrennt der Kohlenrückstand aus den Lokomotivfeuerungen in besonders dazu eingerichteten Dampfkessel-Feuerungsanlagen ohne Rauchentwickelung.

G. E.

Gesetz, betreffend die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb in Württemberg.

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb, ist der württembergischen Ständeversammlung zugegangen. Der Entwurf enthält folgende vier Artikel:

Art. 1. Für die bei dem Betrieb einer Eisenbahn entstehende Beschädigung von Sachen haftet der Betriebsunternehmer, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Besitzers der Sache verursacht ist. Dem eigenen Verschulden des Besitzers steht gleich das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, welche die thatsächliche Gewalt über die Sache für den Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältniss ausüben, vermöge dessen sie den sich auf die Sache beziehenden Weisungen des Besitzers Folge zu leisten haben.

Art. 2. Der Unternehmer hat im Falle völliger Zerstörung der Sache den gemeinen Handelswerth und in dessen Ermangelung den gemeinen Werth der Sache, bei theilweiser Beschädigung den Unterschied zwischen dem Verkaufswerth der Sache in beschädigtem Zustand und dem gemeinen Handelswerth oder dem gemeinen Werth der unbeschädigten Sache zu ersetzen. Für die Berechnung des Werthes ist der Ort und der Zeitpunkt des Unfalls entscheidend.

Ist der Schaden durch ein Verschulden des Unternehmers oder eines seiner Angestellten verursacht, so kann Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.

Art. 3. Der Anspruch auf Schadenersatz verjährt in zwei Jahren von dem Unfall an.

Art. 4. Auf die Beschädigung von Sachen, die der Eisenbahn zur Aufbewahrung oder zur Beförderung übergeben worden sind oder die von Reisenden als Handgepäck oder an ihrer Person mitgeführt werden, findet dieses Gesetz keine Anwendung.

In der Begründung wird unter anderem ausgeführt:

Nach § 1 des Reichsgesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871 haftet wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

Auf den Ersatz eines bei dem Eisenbahnbetrieb entstandenen Sachschadens bezieht sich das Reichshaftpflichtgesetz nicht, und nach dem früher in Württemberg geltenden gemeinen Recht bestand für den Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes eine Ersatzpflicht für Sachbeschädigung — abgesehen von der Haftung aus dem Transportvertrag — nur dann, wenn ihm ein eigenes Verschulden an dem Unfall oder eine Nachlässigkeit in der Auswahl oder Ueberwachung seiner Angestellten, die den Unfall verschuldet haben, nachgewiesen werden könnte. Nur für die Beschädigung durch Funkenflug der Lokomotiven wurde von der Praxis unter Heranziehung der Regeln des Nachbarrechts eine unbedingte Haftung des Unternehmers angenommen.

Das am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Bürgerliche Gesetzbuch hat hieran nichts wesentliches geändert, sofern auch nach diesem Gesetz der Eisenbahnunternehmer für den bei dem Betrieb entstandenen Sachschaden — von vertragsmässiger Haftung wiederum abgesehen — nur bei einem ihm nachgewiesenen Verschulden haftet und er zwar auch für die widerrechtliche Schadenzufügung durch seine Angestellten einzustehen hat, diese Haftung aber durch den häufig nicht schwierigen Beweis, dass er bei der Auswahl oder Ueberwachung der Angestellten die erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, abwenden kann (§§ 823, 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs).

Diese reichsgesetzliche Haftung kann jedoch durch das Landesrecht verschärft werden, indem nach Art. 105 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt bleiben, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches verantwortlich ist. Auf Grund dieses Vorbehalts konnte der § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bestehen bleiben, welcher bestimmt, dass die Eisenbahngesellschaft zum Ersatz für allen Schaden verpflichtet ist, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien kann, dass der Schaden entweder durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Wirkungskreis dieses preussischen Gesetzes dadurch sehr eingeschränkt ist, dass es sich auf Kleinbahnen nach Art. 1 des preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 nicht erstreckt.

Von dem gedachten Vorbehalt haben auch andere Bundesstaaten in grösserem oder geringerem Umfang Gebrauch gemacht. Bayern und Hessen unter Beschränkung darauf, dass die Eisenbahn zum Ersatz für allen Schaden verpflichtet ist, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf ihr beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien kann, dass der Schaden entweder durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Wirkungskreis dieses preussischen Gesetzes dadurch sehr eingeschränkt ist, dass es sich auf Kleinbahnen nach Art. 1 des preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 nicht erstreckt.

Von dem gedachten Vorbehalt haben auch andere Bundesstaaten in grösserem oder geringerem Umfang Gebrauch gemacht. Bayern und Hessen unter Beschränkung darauf, dass, wenn öffentliche Strassen oder Plätze zu dem Betrieb einer Eisenbahn benutzt werden, der Unternehmer auch für den Schaden verantwortlich ist, der bei dem Betrieb infolge des öffentlichen Gebrauchs der Strassen oder Plätze an einer fremden Sache entsteht, sofern nicht der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Inhabers der Sache verursacht ist. Andere Staaten, namentlich die Ausführungsgesetze von Anhalt, Braunschweig, Lübeck, Reuss ältere Linie, Reuss jüngere Linie, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Koburg-Gotha, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Weimar-Eisenach, machen im engen Anschluss an das Reichshaftpflichtgesetz den Eisenbahnunternehmer schlechthin haftbar für den Schaden, der bei dem Betrieb an einer Sache entsteht, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Beschädigten oder des Besitzers und Besitzgehilfen verursacht ist.

Dagegen fehlen solche besondere landesgesetzliche Vorschriften über die Haftung des Eisenbahnunternehmers für den Sachschaden bis jetzt ausser in Württemberg insbesondere noch in Sachsen, Baden und Hamburg.

Dass das Bürgerliche Gesetzbuch gegen Sachbeschädigungen durch den Eisenbahnbetrieb einen ausreichenden Schutz nicht gewährt, ist nicht zu bestreiten; namentlich wird nicht ohne Grund darüber geklagt, dass in den nicht seltenen Fällen des Ueberfahrens eines Fuhrwerks auf Eisenbahnübergängen oder des Zusammenstossens eines Strassenbahnwagens mit einem Fuhrwerk dem Beschädigten der schwierige Beweis eines Verschuldens der Bahnverwaltung obliegt und diese nicht unbedingt für ein Verschulden ihrer Angestellten (des Bahnwärters, der die Schranke zu schliessen versäumt hat, oder des Führers des Strassenbahnwagens, der den Zusammenstoss hätte verhüten können) einzustehen hat. Dass die Bahnverwaltungen bisher in vielen solcher Fälle freiwillig aus Billigkeitsgründen Entschädigung geleistet haben, kann nicht genügen. Mit der Steigerung des Eisenbahn- und Strassenverkehres, mit der Zunahme der sogen. Klingelbahnen, des Sekundärbetriebes, bei dem ohne sichere Absperrvorrichtungen die Landstrassen vielfach mitbenutzt und gekreuzt werden, wird das Bedürfniss nach grösserem gesetzlichen Schutz immer dringlicher. Einer einheitlichen Regelung dieses Schutzes durch ein Reichsgesetz, wie dies hinsichtlich der Tödtung und Verletzung von Personen geschehen ist, unter weiterem Ausbau des Reichshaftpflichtgesetzes wäre nun zwar der Vorzug zu geben, zumal die Verschiedenheit der einzelnen Landesgesetze in der Bestimmung der Voraussetzungen und des Umfanges der Haftung für Sachschaden keinen befriedigenden Rechtszustand geschaffen hat. Da jedoch ein reichsgesetzliches Vorgehen auf absehbare Zeit nicht erwartet werden kann, so wird auch für Württemberg nunmehr die landesgesetzliche Regelung dieses Gegenstandes geboten sein. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit und die grosse Tragweite der Sache, die eine sorgfältige Vorbereitung erfordert, empfiehlt es sich aber, den ordnungsmässigen Gesetzgebungsweg einzuschlagen, und wird daher seitens der Regierung der gegenwärtige Entwurf den Ständen zur Beschlussnahme vorgelegt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** findet vom 18. d. Mts. an auch auf der Filderbahn (Württemberg) Anwendung.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat April d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 10 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 16 Entgleisungen in Stationen (davon 7 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (bei Güterzügen) und 12 Zusammenstösse in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Reisende und 4 Bahnbedienstete verletzt und 1 fremde Person getödtet.

— **Fürsorge für die Arbeiter der preussischen Privateisenbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnkommissare angewiesen, darauf zu halten, dass die Privateisenbahnunternehmer thunlichst ihren Arbeitern und deren Angehörigen für den Fall der Erwerbsunfähigkeit oder des Todes nach dem Vorbilde der Staatseisenbahnverwaltung eine über die gesetzliche Invalidenversicherung hinausgehende besondere Fürsorge durch Gewährung von Zuschüssen zu den Invalidenrenten und von Wittwen- und Waisengeld zuwenden. Soweit nach Lage der Verhältnisse die Errichtung besonderer Arbeiterpensionskassen angängig erscheine, empfehle es sich, diesen die Satzungen der Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstättenarbeiter der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft zu Grunde zu legen.

— **Das Abkommen zwischen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und dem deutschen Schienensyndikat** wegen Lieferung von Schienen und Schwellen ist am 31. März d. J. abgelaufen. Die alsbald eröffneten Verhandlungen wegen Abschluss eines neuen Vertrages haben bis zu diesem Augenblicke zwar zu einem endgültigen Uebereinkommen in allen seinen Theilen noch nicht geführt, doch besteht nach den „B. P. N." kein Zweifel, dass sie in diesen Tagen zum Abschluss gelangen werden. Nach dem alten Uebereinkommen zahlte die preussische Eisenbahnverwaltung für die Tonne Schienen 118 ℳ und für die Tonne Schwellen 108 ℳ. Die neuen Verhandlungen haben auf der Grundlage einer Ermässigung des Preises für Schienen auf 116 ℳ und für Schwellen auf 106 ℳ stattgefunden und zu einer Verständigung geführt. Zur Zeit sind nur noch Fragen untergeordneter Natur zu erledigen.

— **Kohlenlieferung für die preussischen Staatsbahnen.** Ueber die Richtigkeit der auch von uns in Nr. 43 S. 701 d. Ztg. gebrachten Nachricht des erfolgten Abschlusses der Kohlenlieferungen für die preussischen Staatsbahnen mit dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat war zwischen zwei in den westlichen Industriebezirken erscheinenden angesehenen Zeitungen ein scharfer Streit entstanden. Auf Grund von Erkundigungen an unterrichteter Stelle können die „Berl. Pol. Nachr." nunmehr mittheilen, dass allerdings zwischen der preussischen Eisenbahnverwaltung und dem Kohlensyndikat das Uebereinkommen wegen der Kohlenlieferung abgeschlossen ist und zwar zu einem Preise von 11 ℳ gegen 11,10 ℳ im vorigen Vertrage. Die Menge ist eine wesentlich geringere, und das Abkommen hierüber läuft bis zum 31. März 1903. Wenn der Vertrag noch nicht als vollzogen gilt, so liegt dies an inneren Fragen des Syndikats, welche aber mit dem Vertragsabschluss selbst und den von beiden Seiten genehmigten Bedingungen nichts zu thun haben.

— **Eisenbahnangelegenheiten verschiedener Art** beschäftigten am 13. d. Mts. das preussische Herrenhaus. Die Eisenbahnkommission erstattete mündlichen Bericht über Petitionen, betreffend den Anschlussverkehr an die in Ausführung begriffene russische Bahn Warschau-Kalisch, und zwar 1. Petitionen des Grafen v. Stosch, des Freiherrn v. Richthofen, des Magistrats von Breslau, des Magistrats zu Neumittelwalde um Anschluss von Breslau durch den alsbaldigen Bau einer direkten Anschlussstrecke Oels-Ostrowo als Vollbahn; 2. Petition des Magistrats und der Stadtverordneten zu Gross-Wartenberg um den staatlichen Erwerb der bisherigen sogenannten Breslau-Warschauer Privatbahn; 3. Petitionen des Magistrats zu Glogau, Sprottau, Sagan, Torgau, Halle a. S. um Leitung des Verkehrs von Russland nach Mitteldeutschland im Anschluss an die russische Bahn Warschau-Kalisch über Glogau bezw. um Besserung der Verkehrsverhältnisse für Glogau; 4. eine Petition des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins der Kreise Krotoschin und Koschmin um Annahme der Vorlage, betr. den Ausbau der Bahn Ostrowo-Lissa-Bentschen und Krotoschin-Oels zur Vollbahn; 5. eine Petition des Amtsrichters Bayer in Adelnau um Erbauung einer Eisenbahn von Ostrowo über Adelnau nach Oels bezw. Breslau. Die Kommission beantragte, soweit es sich um Verbesserung besonders der Glogauer Verkehrsverhältnisse handelt, Ueberweisung zur Erwägung, im übrigen Uebergang zur Tagesordnung. Zugleich wurde auch verhandelt über Petitionen des Magistrats und der Stadtverordneten zu Sprottau um den Bau einer Eisenbahn von Kohlfurt nach Sprottau; die Eisenbahnkommission schlägt durch ihren Berichterstatter Freiherrn v. Schlichting Ueberweisung als Material vor. Zum ersten Theil beantragten Graf Reichenbach, Oberbürgermeister Bender-Breslau und Oberbürgermeister Oertel-Liegnitz Ueberweisung zur Erwägung. Unterstaatssekretär Fleck und Ministerialdirektor Möllhausen sagten weitere Erwägung der Staatsregierung zum Zweck der Erschliessung der Gegend Ostrowo-Oels zu. Die Petitionen wurden zur Erwägung überwiesen. Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein wies auf die Nothwendigkeit einer besseren Verbindung zwischen den Provinzen Posen und Schlesien durch Staatsbahnen hin und bat, auch diese Petitionen zur Erwägung zu überweisen. Dieser Antrag wurde angenommen.

— **Eisenbahnprojekt Sommerfeld-Crossen-Landsberg a. W.** Ein in Sorau N.-L. unter dem Vorsitze des Kommerzienraths Bahn zusammengetretener Ausschuss hat sich die Aufgabe gestellt, für den Bau einer Bahn zu wirken, welche, von Sommerfeld ausgehend, eine Verbindung des lausitzer Braunkohlen- und Industriebezirks mit den in hoher landwirthschaftlicher Nutzung stehenden Gegenden Westposens und der Neumark bilden soll. In diesem Sinne haben die Betheiligten dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Bittschrift eingereicht, in welcher namentlich auch auf die Bedeutung eines solchen Bahnbaus für den allgemeinen Verkehr mit folgenden Worten hingewiesen wird: „Einen weiteren wesentlichen Nutzen der von uns vorgeschlagenen Bahnlinie bildet die Herbeiführung einer Entlastung von übermässig in Anspruch genommenen Knotenpunkten, wie vor allem Berlin, Frankfurt a. O., Cüstrin und Cottbus. Es ist zur Genüge und allgemein bekannt, dass die Provinz Brandenburg mit Eisenbahnlinien nur insofern gut versorgt ist, als die Zufuhrstrassen nach Berlin in Betracht kommen, und dass es dringend an der Zeit wäre, Berlin durch Aussenlinien zu entlasten. . . . . . Die von uns angestrebte neue Bahnverbindung, welche einen Theil des Nord-Südverkehrs, aber auch des Verkehrs zwischen Sachsen, der Lausitz und Posen sowie West- und Ostpreussen ablenken würde, kommt dem von Schlesien aus dringend hervorgetretenen Wunsche entgegen, die Verbindungen zwischen Schlesien und der Ostsee mit Umgehung von Berlin zu verbessern."

Zugleich hebt die Eingabe hervor, wie die gedachte Bahnlinie dem wirthschaftlichen Aufschwung der von ihr berührten Gegenden dienen und namentlich der Entwickelung der in gesundem Aufblühen begriffenen Kreisstadt Crossen (8 000 Einwohner) förderlich sein wird, für welche das Projekt eines Umschlagshafens seit Jahren fertiggestellt und die zu dessen Gunsten zu erheblichen Aufwendungen bereit ist. Im weiteren Ausblick wird sodann auch darauf hingewiesen, welch' erhöhte Bedeutung eine solche Bahn durch den Ausbau der von uns in Nr. 21 d. Ztg. besprochenen Verbindung nach Sachsen über Weisswasser und Bautzen gewinnen würde.

Wir unsererseits bezweifeln nicht, dass die geplante Bahn für den Aufschluss der durchzogenen Gegenden nützlich sein und auch dem Oderumschlagshafen bei Crossen Verkehr zuführen würde. Inwiefern sie aber zur Entlastung der Bahnhöfe und Bahnen in und um Berlin, Frankfurt a. O., Cüstrin und Cottbus nennenswerth beitragen sollte, ist uns nicht recht erfindlich. Die Bahn könnte doch jedenfalls nur als Nebenbahn erbaut werden und würde daher eine Ablenkung des Güterverkehrs auf sie kaum zur Folge haben; dem Bahnhof Cottbus wird sie gewiss Verkehr eher zuführen als abnehmen. Auch dem Verkehr Schlesiens mit der Ostsee unter Umgehung von Berlin wird sie nicht dienen können, denn sie könnte nur für den kleinen Zipfel Schlesiens zwischen der Provinz Brandenburg und Sachsen einerseits und dem Ostseehafen Stettin andererseits in Betracht kommen; in der Richtung auf Stettin fehlt aber von Landsberg a. W. eine Fortsetzung, die erst gebaut werden müsste, während es an trefflichen Eisenbahnverbindungen des bezeichneten Theiles von Schlesien nach Stettin über Cottbus- bezw. Guben-Frankfurt a. O. doch wahrlich nicht fehlt.

— **Görlitzer Eisenbahnpläne.** Die günstigen Aussichten, welche sich für den deutsch-russischen Verkehr durch die baldige Herstellung einer Bahnverbindung Ostrowo-Kalisch-Lodz-Warschau bieten, haben nicht verfehlt, die Augen der Kaufleute und Industriellen auch in weiterem Umkreise nach diesem neuen Eingangsthor in der russischen Grenzsperre hinzulenken. Aehnlich wie in Breslau die wirthschaftlichen Körperschaften und

die Presse sich auf das eifrigste für eine direkte Schienenverbindung Breslau-Ostrowo verwendet haben, hat die Aussicht auf eine bessere Verbindung nach dem Nordosten auch in Görlitz lebhafte Wünsche und eine rührige Thätigkeit der betheiligten Interessentenkreise ausgelöst. In der Oberlausitz und in Niederschlesien haben bislang alle grösseren und durchgehenden Bahnlinien dem Hauptzuge des bestehenden Verkehres folgend die vorwiegende Richtung von Nordwesten nach Südosten genommen, während in der Richtung von Südwesten nach Nordosten wohl einzelne Theilstrecken, aber keine durchgehenden Linien zum Ausbau gelangt sind. Diesem Missstande aber würde nach der Ansicht der Görlitzer Handelskammer in zugleich wirksamster und einfachster Weise dadurch abgeholfen werden, dass zwischen die Knotenpunkte Kohlfurt und Glogau ein Bindeglied von nur etwa 70 km Länge eingeschaltet würde. Dann bestände von Görlitz und somit von Böhmen und Sachsen nach Polnisch-Lissa, von wo die Hauptbahnen nach Posen und demnächst zur russischen Grenze abzweigen, eine durchgehende Linie, die sicherlich in kurzer Zeit einen erheblichen Verkehr an sich ziehen würde. In einer auf den 19. Mai d. J. von der Görlitzer Handelskammer einberufenen grösseren Versammlung haben die Betheiligten über ein solches Projekt eingehend berathen. Es wurde dabei von Vertretern der Stadt Sprottau geltend gemacht, dass sich nahezu die gleichen Vortheile durch den Bau einer Bahn von Kohlfurt nach Sprottau würden erreichen lassen, die nur etwa 40 km lang und daher jedenfalls weit billiger herzustellen sein werde. Gleichwohl wurde in jener Versammlung mit grosser Mehrheit der Beschluss gefasst, „die Handelskammer zu Görlitz zu ersuchen, dass sie einen Antrag auf Erbauung einer Bahn Kohlfurt-Tiefenfurt-Lorenzdorf-Oberleschen-Primkenau-Klopschen-Glogau ausarbeite, den sämmtlichen betheiligten Körperschaften zur Mitunterzeichnung vorlege und dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreite. Sollte der Antrag abgelehnt werden, so wird die Handelskammer ersucht, einen neuen Antrag, betreffend die Linie Kohlfurt-Sprottau, vorzulegen.“

Wir möchten zu diesen Bestrebungen bemerken, dass, wenn sich etwa die Wünsche der Breslauer auf eine direkte Verbindung Ostrowo-Oels einst verwirklichen, alsdann nach überschläglicher Berechnung die Verbindung Ostrowo-Oels-Breslau-Kohlfurt ebenso kurz sein würde, wie die jetzt von der Görlitzer Handelskammer angestrebte Linie Ostrowo-Lissa-Glogau-Kohlfurt.

— **Der Königsberger Kleinbahnaktiengesellschaft zu** Königsberg i. Pr., welche die Genehmigung erhalten hat, eine Kleinbahn von der Stadt Königsberg (Volksgarten) nach der Wehlau-Königsberger Kreisgrenze bei Podewitten mit Anschluss an die ostpreussische Südbahn sowie mit Abzweigungen von Prawten über Schaaksvitte bis zum Schaaksvitter Hafen und in der Stadt Königsberg vom Königsthor bis zum Oberpregel zu bauen und zu betreiben, ist das Enteignungsrecht für die zu diesem Unternehmen erforderlichen Grundstücke verliehen.

— **Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901 hat die Gesellschaft neue Werthe nicht erworben. Der Besitz bestand, wie bisher, aus den sämmtlichen Geschäftsantheilen der oberschlesischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft m. b. H. und den sämmtlichen Aktien der oberschlesischen Kleinbahnen und Elektrizitätswerke; beide Gesellschaften haben nicht die Betriebsüberschüsse geliefert, auf welche man gerechnet hatte. Auf die Besserung der Betriebsverhältnisse wird nachdrücklichst hingearbeitet. In diesem Sinne ist auch die Auflösung der Tochtergesellschaften und ihre Verschmelzung mit der Stammgesellschaft sowie die Verlegung der letzteren nach Oberschlesien in die Wege geleitet. Bis zum Schlusse des abgelaufenen Geschäftsjahres hat die schlesische Kleinbahn das Geldbedürfniss der beiden Gesellschaften durch Aufnahme eines Vorschusses gedeckt. Zu seiner Abstossung und zur Deckung des weiteren Geldbedürfnisses ist die Aufnahme einer weiteren 4½ prozentigen Obligationenanleihe von 6 900 000 *M.* beschlossen worden. Eine Bankvereinigung hat sich bereit erklärt, 6 500 000 *M.* der neuen Anleihe zu 94¾ % zu übernehmen. Die Forderung an die oberschlesische Dampfstrassenbahn-Gesellschaft, welche eine Dividende nicht ausschütten konnte, betrug bis zum 31. Dezember 1901: 5 121 838 *M.* Die oberschlesischen Kleinbahnen und Elektrizitätswerke-Aktiengesellschaft haben ebenfalls eine Dividende nicht vertheilt. Aus dem Garantiefonds der schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft für diese Gesellschaft, der mit 228 125 *M.* in das Berichtsjahr übernommen worden ist, würden 5½ % auf 4 125 000 *M.*, also 226 875 *M.* zur Vertheilung von Dividende entnommen werden können. Mit Rücksicht darauf jedoch, dass die Erzielung einer angemessenen Rente aus den Unternehmungen nur allmählich zu erwarten ist, hält die Verwaltung es für zweckmässig, aus dem Garantiefonds nur soviel zu entnehmen, dass die Aktionäre eine Dividende von ½ % „pro rata temporis“ erhalten können. Der Gesammtgewinn von 734 157 *M.* (im Vorjahre 1 092 681 *M.*) setzt sich zusammen aus dem Vortrag von 50 784 (96 388) *M.*, Zinsen 644 433 *M.* (Dividende, Garantiezuschuss, Zinsen 996 293 *M.*) und Entnahme aus dem Garantiefonds 38 940 (0) *M.* Dagegen waren erforderlich für Handlungsunkosten 7 641 (11 671) *M.*, Steuern 50 203 (47 116) *M.*, Zinsen auf 6 000 000 *M.* 4½ prozentige Obligationen, Serie I 270 000 (189 750) *M.*, Zinsen an die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft 355 522 (380 203) *M.* Als Reingewinn verbleiben 50 790 (418 024) *M.* Bei Vertheilung einer Dividende von ½ % „pro rata temporis“ entfallen auf die Gewinnantheilscheine der Aktien Nr. 1 bis 4 000 je 5 *M.*, auf die Gewinnantheilscheine der Aktien Nr. 4 001 bis 16 000 je 2,35 *M.*, so dass im ganzen 48 250 *M.* zur Dividendenzahlung erforderlich sind.

— **Württembergische Eisenbahngesellschaft zu Stuttgart.** Wie wir der „Köln. Ztg.“ entnehmen, war dem Geschäftsbericht für 1901 zufolge das abgelaufene Jahr, wie die früheren, hauptsächlich noch dem Ausbau der Linien gewidmet. Ebingen-Onstmettingen wurde am 14. Juli und Amstetten-Laichingen am 20. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergeben. Seit dem Vorjahr befindet sich bereits Nürtingen-Neuffen im Betrieb, und für Gaildorf-Untergröningen sind die Schwierigkeiten soweit aus dem Wege geräumt, dass mit dem Bau der Linie begonnen werden kann. Ferner hat sich die Gesellschaft zur Uebernahme der noch zu bauenden Linien Jagstfeld-Neuenstadt, Vaihingen-Enzwaihingen und Amstetten-Gerstetten bereit erklärt. Die bereits im Betriebe befindlichen Linien umfassen 36 km, die zur Ausführung übernommenen 38,26 km und die im Bau begriffene umfasst 18,24 km. Die mit 4 000 000 *M.* Aktienkapital arbeitende Gesellschaft erzielte im verflossenen Jahre nach 12 766 *M.* (im Vorjahre 4 220 *M.*) Abschreibungen einen Reingewinn von 148 683 (93 588) *M.*, der folgende Verwendung findet: 7 434 (4 679) *M.* Rücklage, 3,5 % Dividende gleich 140 000 *M.* und 1 249 (1 409) *M.* Vortrag. Im Vorjahre wurde eine gleich hohe Dividende im Verhältniss zur abgelaufenen Betriebszeit mit insgesammt 87 500 *M.* ausgeschüttet.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 96 344 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 057 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 84 873 und auf den Arbeitstag 15 431 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 5½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 626 und im ganzen 11 471 Doppelwagen oder 13,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. Mts. 16 810 Doppelwagen zu 10 t. Nach dem Dortmunder Hafen kamen in derselben Zeit 36 Doppelladungen mit Kohlen und 23 mit anderen Gütern beladen zum Versand.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** Am 3. Juli d. J. findet in Dresden die 44. Sitzung des sächsischen Eisenbahnrathes mit folgender Tagesordnung statt: 1. Mittheilungen aus den Sitzungen der ständigen Tarifkommission über die Tarifirung von a) landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen, b) Maisstengelmehl, c) Sahne; 2. Verhandlung über a) Aufnahme verschiedener Käsesorten in den Eilgutspezialtarif, b) Frachtermässigung für gebrauchte Dampfpflüge und Dampfdreschmaschinen, c) einen Antrag der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft, betreffend die Anlegung kleiner Petroleumtanks auf verschiedenen sächsischen Bahnhöfen, d) Frachtermässigung für Zuchtthiere; 3. Mittheilung über die geplante Einführung von Motorwagenbetrieben im Personenverkehr; 4. Besprechung des Winterfahrplanes 1902/03.

— **Die Deutsch-amerikanische Petroleumgesellschaft zu Bremen** hat bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung beantragt, ihr auf einer grösseren Anzahl Stationen Plätze zur Anbringung kleiner Petroleumtanks zu überlassen. Diese Tanks haben cylindrische Form, fassen 25 132 kg Petroleum und sind vollständig in die Erde eingebettet. Rohr- und Schlauchverbindungen ermöglichen die Ueberleitung des Petroleums aus den Eisenbahnkesselwagen in die Tanks und aus diesen in Fässer oder Strassenkesselwagen. Die Gesellschaft beabsichtigt, die Ausnutzung der Tanks Privatunternehmern gegen Provision zu überlassen. Der sächsische Eisenbahnrath wird demnächst zu dieser Frage Stellung nehmen; inzwischen haben sich sämmtliche sächsischen Handels- und Gewerbekammern entschieden gegen den Antrag der Deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft ausgesprochen. Die Kammern machen übereinstimmend geltend, dass der Zwischen- und Kleinhandel schwere Schädigungen erleiden werde, wenn durch Gewährung des Ansuchens der genannten Gesellschaft einer Monopolisirung des Petroleumhandels in Sachsen Vorschub geleistet wird.

— Die Frage der Einführung der IV. Wagenklasse wurde am 14. d. Mts. in der Tarifkommission des württembergischen Landtages erörtert. Die Regierung gab bekannt, bei Einführung der IV. Wagenklasse auf der Eisenbahn würde der Ausfall für Württemberg nach der Schätzung der Eisenbahnverwaltung unter Anrechnung aller in Betracht kommenden Verhältnisse jährlich 800 000 ℳ betragen. Die Kommission nahm den Antrag an, die Regierung zu ersuchen, sobald die Finanzlage einen vorübergehenden Ausfall während der Uebergangszeit gestatte, die Grundtaxe für die III. Klasse auf 2 ₰ für das Kilometer festzusetzen. Der Verkehrsminister erklärte, die Regierung könne nur unter Vereinbarung mit den übrigen süddeutschen Verwaltungen an eine so eingreifende Reform des württembergischen Eisenbahnbetriebes herantreten.

— Zur Vereinfachung der Formen des schriftlichen Geschäftsverkehrs der Behörden unter einander und mit dem Publikum hat das württembergische Staatsministerium am 30. Mai eine Bekanntmachung erlassen, der wir nach Nr. 17 des „Regierungsblatts für das Königreich Württemberg“ folgendes entnehmen:

§ 1. Amtsstil. Die Schreibweise der Behörden soll knapp und klar sein, der Stellung der Behörden zu einander und zum Publikum auch in der Form entsprechen und sich der allgemein üblichen Sprache des Verkehrs anschliessen. Entbehrliche Fremdwörter, veraltete Kanzleiausdrücke und überflüssige Kurialien sind zu vermeiden. Beim Gebrauch der hergebrachten Höflichkeitswendungen, welche mit Rücksicht auf die Verkehrssitte nicht ganz entbehrt werden können, haben Häufungen, wie „beehre mich ergebenst“, Steigerungen, wie „ganz ergebenst, sehr gefällig, hochgeneigtest“, und Kanzleibildungen, wie „Hochdieselben, Hochdero“ zu unterbleiben; desgleichen eine Häufung im Gebrauch der Anreden „Euer Hochwohlgeboren“ u. dergl., welche im übrigen durch die einfachen Fürwörter zu ersetzen sind. Die Anrede „Euer Wohlgeboren“ kann in der Regel überhaupt entbehrt werden. Der Gebrauch der persönlichen Fürwörter hat ausserdem, soweit möglich, an die Stelle der Schreibweise in der dritten Person („der Herr Adressat, der Unterzeichnete“ u. dergl.) zu treten. Wird hiernach die Amtssprache von entbehrlichem Beiwerk befreit, so ist um so mehr darauf zu halten, dass sie es an der gebührenden Höflichkeit und Rücksicht nicht fehlen lässt und jede Schroffheit vermeidet. Die im schriftlichen Verkehr mit übergeordneten Behörden seither gebrauchten Schlussformeln, wie „Hochachtungsvoll, Verehrungsvoll, Ehrerbietig“, sind künftighin nicht mehr anzuwenden. — Für Berichte an den König, für Schreiben an Angehörige regierender und standesherrlicher Häuser sowie für ähnliche besondere Fälle bewendet es bei den bisher üblichen Formen. Das gleiche gilt für den Verkehr mit den diplomatischen und konsularischen Vertretern des Auslandes.

§§ 2—4. Form der Schriftstücke im allgemeinen, Form der Berichte und Schreiben, Einreichung von Verzeichnissen. Der Name des unterzeichneten Beamten soll in amtlichen Ausfertigungen leserlich geschrieben sein. — Ist der Inhalt des Schriftstücks so kurz, dass die Ausfertigung nicht über die erste Seite hinausgeht, und werden dem Schriftstück auch keine Anlagen beigefügt, so ist die Verwendung eines nur halben Bogens nicht ausgeschlossen. — Bei kurzen Schriftstücken, deren Inhalt sich ohne weiteres übersehen lässt, sowie im Verkehr der Bezirksstellen und der Gemeindebehörden unter einander kann die Angabe des Betreffs unterbleiben. — Bei Einreichung von Verzeichnissen, Uebersichten, Nachweisungen u. dergl. unterbleiben Begleitberichte oder Begleitschreiben, sofern diese nicht einen selbständigen Inhalt haben. Auf der Vorderseite oder auf einem um die Schriftstücke gelegten Umschlag ist der Inhalt und die veranlassende Verfügung, nach Bedürfniss auch die Amtsbezeichnung der absendenden und der empfangenden Behörde anzugeben.

Die §§ 5—11 enthalten weitere allgemeine Anordnungen, von denen die nachstehenden hervorzuheben sind. Bei Schriftstücken an Einzelbeamte, die eine Behörde vertreten, ist der Name des Beamten in der Aussenadresse nur dann anzugeben, wenn es sich um persönliche Angelegenheiten des Empfängers handelt oder wenn besondere Verhältnisse dies erfordern. Das gleiche gilt in der Regel für die Innenadresse. Wird der Name nicht angegeben, so sind etwaige besondere persönliche Titel oder Prädikate des Empfängers in der Adresse gleichfalls wegzulassen, somit z. B.: „An den Herrn dienstaufsichtführenden Amtsrichter in –“. — Soweit angängig, namentlich wenn der Inhalt abzusendender Schriftstücke für die Akten der absendenden Behörde entbehrlich ist oder die Zurückbehaltung von Vermerken genügt, ist für Schreiben, Erlasse und kurze Berichte die urschriftliche Form (Form kurzer Hand) zu wählen, bei deren Anwendung die sonstigen Formvorschriften (§§ 2 und 3), soweit sie entbehrlich sind, wegfallen. — Für einfache Mittheilungen der Behörden ist der Gebrauch von Postkarten dann zulässig, wenn ausser Zweifel steht, dass ein weiteres Bekanntwerden ihres Inhalts weder dem Empfänger, noch Dritten nachtheilig oder sonst unerwünscht ist. — Die Anfertigung von Abschriften solcher Schriftstücke, die an andere Behörden oder zu anderen Akten abgegeben werden, ist in den hierzu geeigneten Fällen durch einen kurzen Vermerk in den Akten zu ersetzen. — Für häufig wiederkehrende Fälle sind in möglichster Ausdehnung, und zwar zu Entwürfen, Urschriften und Reinschriften Formulare zu verwenden. — Die Eingaben, welche von Privatpersonen an die Behörden gerichtet werden, sollen in der äusseren Form wie in der Sprache der den Behörden schuldigen Achtung entsprechen. Die Beifügung der seither gebrauchten Schlussformeln („Hochachtungsvoll, Verehrungsvoll, Ehrerbietig“) ist nicht erforderlich.

Den einzelnen Ministerien ist vorbehalten, für ihren Geschäftsbereich im Rahmen der vorstehenden Grundsätze weitere Vorschriften zu erlassen.

— Eine Eingabe des Magistrats zu Löwenberg i/Schlesien an das preussische Abgeordnetenhaus behauptete, dass der Bruch des sogenannten Seilerdamms im Jahre 1899 dem durch die Boberniederung geführten Eisenbahndamm Goldberg-Löwenberg zur Last zu legen sei, und befürwortete die Erstattung der Wiederherstellungskosten im Betrage von 3 500 ℳ. Die Agrarkommission des Hauses hatte beantragt, die Eingabe der Regierung als Material zu überweisen. Auf Antrag des Abg. Klopsch aber hat das Abgeordnetenhaus trotz des Widerspruchs des betreffenden Regierungsvertreters, der darauf hinwies, dass ein schädlicher Einfluss jener Eisenbahnüberführung auf die Vorfluthverhältnisse des Bobers nicht dargethan sei, beschlossen, die Vorstellung der Regierung zur Berücksichtigung zu überweisen.

— Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten. Nach dem vom Hauptausschuss veröffentlichten Rechnungsabschluss und Geschäftsbericht für das Jahr 1901 betrug die Anzahl der versicherten Mitglieder 127 000, die Anzahl der unversicherten Mitglieder 1 651, die Versicherungssumme 481 000 000 ℳ, die Anzahl der Brandfälle 1 350. Vereinnahmt wurden (die Pfennige sind überall weggelassen) an Eintrittsgeldern und Beiträgen 294 928 ℳ, an Zinsen 33 998 ℳ, an Kursgewinn 23 176 ℳ, an sonstigen Einnahmen 229 ℳ. Verausgabt wurden an Brandentschädigungen 150 325 ℳ, an Reise- und Abschätzungskosten 4 670 ℳ, an Steuern und öffentlichen Abgaben 765 ℳ, an Verwaltungskosten 7 449 ℳ. Der Ueberschuss beträgt 185 672 ℳ gegen 133 399 ℳ im Vorjahre. Die Zahl der versicherten Mitglieder ist um 15 000 gewachsen. Davon sind 9 200 Hilfsbedienstete und Arbeiter.

Die Brandfälle und die gezahlten Entschädigungen vertheilen sich 1901 auf 34 (1900: 32) höhere Beamte mit 1 277 ℳ (1900: 17 948 ℳ), auf 681 (614) mittlere Beamte mit 33 493 (54 129) ℳ und auf 635 (413) Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter mit 115 554 (68 715) ℳ. Die höchste Entschädigung im Jahre 1901 hat 3 800 ℳ, die geringste 75 ₰ betragen.

Der Verein hat bisher überhaupt in 7 280 Brandfällen an Entschädigungen an die Mitglieder 939 902 ℳ ausgezahlt. Diese vertheilen sich auf 220 höhere Beamte mit 25 944 ℳ, auf 4 443 mittlere Beamte mit 336 979 ℳ und auf 2 617 Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter mit 576 980 ℳ.

Das Vermögen des Vereins betrug am Schlusse des Jahres 1901 in Werthpapieren zum Ankaufs- bezw. Kurswerthe am 31. Dezember 804 428,75 ℳ, in Hypotheken 92 500 ℳ, zusammen mithin 896 928,75 ℳ. Der Reservefonds wird unter Berücksichtigung der Ueberschüsse des Jahres 1901, nachdem davon die Entschädigungen an die Ausschüsse und die der Beschlussfassung durch die Generalversammlung noch unterliegende Ueberweisung eines einmaligen Beitrags von 10 000 ℳ an den Eisenbahntöchterhort in Abzug gebracht, die Höhe von 885 910,83 ℳ erreichen. Von dem Reservefonds entfallen demgemäss auf je 1 000 000 ℳ der versicherten Summe 1 800 ℳ. — In der Gliederung des Vereins sind im Jahre 1901 Aenderungen nicht eingetreten.

— Unterstaatssekretär Lehmann †. Der am 11. d. Mts. zu Berlin nach nur kurzer Krankheit im 53. Lebensjahre verstorbene Unterstaatssekretär Lehmann hat in der Zeit vom 1. April 1878 bis 30. Juni 1891 der preussischen Staatseisenbahnverwaltung angehört. Er war von 1879 bis 1882 als Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigt, wurde dann Mitglied der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und am 1. August 1889 Direktor des Eisenbahnbetriebsamts zu Braunschweig. Aus dieser Stellung berief ihn der damalige Finanzminister Miquel in das Finanzministerium zur Bearbeitung der Eisenbahnetatssachen. Lehmann's Verdienste um das Eisenbahnwesen haben wir bei seiner Ernennung zu seiner letzten, von ihm leider nur so kurze Zeit bekleideten hohen Stellung in Nr. 94 S. 1456 Jahrg. 1901 d. Ztg. kurz gewürdigt. Sein scharfer Verstand, sein fester Charakter, sein ausgeprägtes Gerechtigkeitsgefühl, die drei Eigenschaften, die der amtliche Nachruf des „Reichsanzeigers“ besonders hervorhebt, haben dem zu früh

Verstorbenen auch in der Eisenbahnwelt zahlreiche Freunde und Verehrer erworben, und sichern ihm dort ein treues dauerndes Andenken. In der Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens wird der Verstorbene als der Verkörperer und Verfechter der Miquel'schen Gedanken über die Gestaltung der Staatseisenbahnverwaltung und ihres Verhältnisses zu den Staatsfinanzen seine bleibende Stelle haben.

Oesterreich.

— **Die europäische Winterfahrplankonferenz** wurde am 11. und 12. d. Mts. in Innsbruck abgehalten, wozu die Staatsregierungen des Deutschen Reiches, dann jene von Frankreich, Grossbritannien, Russland, Italien, der Schweiz, der Niederlande und von Oesterreich-Ungarn sowie ausserdem 121 Eisenbahnverwaltungen aller europäischen Länder zusammen etwa 250 Vertreter entsendet hatten. Den Vorsitz führte der k. k. Staatsbahndirektor Hofrath Wilhelm v. Drahtschmidt.

Die Konferenztheilnehmer haben in Innsbruck und im ganzen tiroler Lande eine sehr herzliche Aufnahme gefunden. Die Begrüssung fand im „Riesensaale" der kaiserlichen Hofburg in Innsbruck statt, zu den Verhandlungen stellte die nordtirolische Handels- und Gewerbekammer ihr neuerbautes Prachtgebäude zur Verfügung und die Landeshauptstadt veranstaltete in den Stadtsälen einen Festabend mit Scenen aus den historischen Meraner Volksschauspielen. Die städtische Verkehrssektion, die österreichische Südbahngesellschaft, die Landesverbände für Fremdenverkehr in Tirol, Salzburg, Vorarlberg und Liechtenstein und die Kurvorstände in Meran und in Gries bei Bozen stellten den Theilnehmern schön ausgestattete Drucksachen zur Verfügung; besonders erwähnen wir die Widmung „Innsbruck und seine Umgebung" und die jedem Theilnehmer vom Landesverband für Fremdenverkehr in Tirol gestifteten hübschen Kästchen mit Ansichten aus allen Theilen des Landes.

Am 14. d. Mts. trafen die Theilnehmer der Fahrplankonferenz auf der Fahrt Innsbruck-Bozen mit Sonderzug in Brennerbad ein; sie wurden festlich empfangen und frühstückten als Gäste der Brennerbadgesellschaft im dortigen Hotel. Im ganzen waren 130 Personen erschienen, die nach 12 Uhr Mittags die Weiterfahrt antraten. Es herrschte auf dem Brenner leichtes Schneewetter.

— **Die bosnischen Bahnen.** Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart das Gesetz vom 8. d. Mts. über den Ausbau der bosnischen Bahnen. Durch das Gesetz wird die Regierung ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass von der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung zur Bestreitung der für die Ausführung einer schmalspurig — jedoch übrigens unter Festhaltung der Regeln für eine vollspurige Hauptbahn — herzustellenden Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Visegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardiste sich ergebenden Kosten im Höchstbetrage von 75 000 000 Kr. ein in 60 Jahresraten zu tilgendes Darlehen aufgenommen werde.

Im unmittelbaren Anschluss an die Fertigstellung der bezeichneten Eisenbahnlinien hat der gleichzeitige Ausbau der Linien Bugojno-Arzano und Samac-Doboj mit derselben Spurweite, wie die an dem betreffenden Grenzpunkte anschliessende Bahn, stattzufinden.

Zu diesem Zwecke sind die erforderlichen Gesetzentwürfe derart rechtzeitig einzubringen, dass die Bauausführung der beiden Bahnlinien mit obigem Zeitpunkte beginnen und unbehindert stattfinden kann.

— **Bukowinaer Lokalbahnen.** Dem Betriebsberichte dieser im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Stanislau befindlichen Bahnen für 1901 entnehmen wir, dass das Gesammtnetz Ende 1901 eine Betriebslänge von 187 km besitzt und im Jahre 1901: 337 172 Personen und 460 782 t Güter befördert wurden. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 1 890 542 Kr., die gesammten Ausgaben 998 407 Kr. oder 52,8 % der Einnahmen. Der Bericht des Verwaltungsraths theilt mit, dass in der Strecke Valeputna-Jakobeny der Durchschlag des 1 622 m langen Mesticanesti-Tunnels Ende März dieses Jahres erfolgte und dass mit Rücksicht auf den Stand der Bauarbeiten die Strecke bis Dorna-Watra im Herbst des laufenden Jahres zur Eröffnung gelangen dürfte. In der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, aus dem gesellschaftlichen Reingewinn von 1 291 035 Kronen sowohl den Prioritätsaktien, als auch den Stammaktien eine Dividende von 5 % = 20 Kr. ab 1. Juli 1902 auszubezahlen, ferner nach Abzug der statutenmässigen Dotationen und Rücklagen für Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft den restlichen Betrag von 574 947 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Regelung des Arbeitsverhältnisses bei Regiebauten der Eisenbahnen.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. d. Mts. gelangte der diesfällige Gesetzentwurf (vergl. Nr. 46 S. 740 d. Ztg.) zur Annahme. Im Laufe der Verhandlung wies der Eisenbahnminister darauf hin, dass der Mangel der Anwendung der gewerberechtlichen Schutzbestimmungen auf die Eisenbahnregiebauten und Eisenbahnhilfsanstalten eine wahrnehmbare Lücke in dem System der sozialpolitischen Gesetzgebung darstelle. Es sei daher noch zur Zeit, als das Eisenbahnwesen und Gewerbewesen im Handelsministerium vereinigt waren, versucht worden, die Grundlinien für die Aufstellung ähnlicher Bestimmungen, wie solche die Gewerbeordnung rücksichtlich der fabrikmässigen Betriebe vorsieht, auch auf die erwähnten Nebenbetriebe der Eisenbahn vorzubereiten. In die Zeit dieser Vorbereitungen falle die Aufnahme des Baues der Wiener Verkehrsanlagen (Wiener Stadtbahn usw.), und sei hierbei im Wege eines besonderen Gesetzes zum ersten Male der Versuch gemacht worden, Eisenbahnbauten und sonstige grosse öffentliche Bauten einem Gewerbeinspektor zu unterstellen. Dieser Schritt sei für die ganze Entwickelung der Frage von grösster Bedeutung gewesen. Die Zweifel an der Möglichkeit, an der Zweckmässigkeit einer Anwendung der gewerberechtlichen Schutzbestimmungen bei grossen öffentlichen Bauten seien durch eine ausserordentlich günstige Erfahrung bei dem Bau der Wiener Verkehrsanlagen widerlegt worden. Es sei bei den riesigen Arbeiten von grosser technischer Schwierigkeit in dieser Beziehung ein ganz vorzüglicher Erfolg zu verzeichnen. Die Thätigkeit des Gewerbeinspektors bei den Wiener Verkehrsanlagen sei von allen Seiten, auch von Seite der Arbeiter, als eine gedeihliche anerkannt worden. Es habe niemals Anstände gegeben, die Arbeiten seien mit der grössten Pünktlichkeit und Ordnung und auch ohne wesentliche Unfälle durchgeführt worden. Dadurch sei der Beweis geliefert worden, dass es möglich ist, ohne wirthschaftliche Beeinträchtigung grosser öffentlicher Arbeiten die wohlthätigen Bestimmungen über den Arbeiterschutz zur praktischen Geltung zu bringen.

Damit sei für die Staatseisenbahnverwaltung ausser Zweifel gestellt gewesen, dass auch bei den in eigener Regie zu bewirkenden Eisenbahnarbeiten mit ähnlichen Schutzbestimmungen vorzugehen sei.

Das Eisenbahnministerium habe nun auf Grund der bei der Inspektion der Wiener Verkehrsanlagen gemachten Erfahrungen ein besonderes Studium eingeleitet, wie am zweckmässigsten die wünschenswerthen Bestimmungen auch für die Hilfsanstalten der Eisenbahnen in Form eines Gesetzes zu fassen seien. Es sei der vorliegende Gesetzentwurf ausgearbeitet, im weiteren Verlaufe auch den Privatbahnen Gelegenheit gegeben worden, sich über den Gegenstand auszusprechen, und der Minister erkenne mit Befriedigung an, dass die Privatbahnverwaltungen keinerlei Einwendungen erhoben haben. Es sei weiter der Entwurf auch der Begutachtung durch den Beirath des Arbeitsamtes unterzogen worden. Dieser werde verschiedene Abänderungen vornehmen, welche zum Theil berücksichtigt worden seien.

Der Minister besprach sodann noch eine Reihe von Einzelfragen, bezüglich deren im Ausschusse Meinungsverschiedenheiten aufgetaucht waren. Vor allem erklärte er in Bezug auf die tägliche Höchstarbeitszeit, nicht der Meinung beipflichten zu können, dass es unbedenklich wäre, den Zehnstundentag anstatt des in der Gewerbeordnung vorgesehenen Elfstundentages einzuführen. Was die Einrichtung der Arbeitsbücher anbelange, so maasse sich die Eisenbahnverwaltung über deren inneren Werth oder Unwerth kein Urtheil an; nachdem aber die Arbeitsbücher einmal in der Gewerbeordnung bestehen, können sie auch bei diesen Hilfsbetrieben nicht ausser Betracht gelassen werden, zumal sie ja auch für die Freizügigkeit der Arbeiter von Bedeutung seien. Was die Anfechtung der im Gesetze vorgesehenen Haftstrafen betrifft, so bemerkte der Minister, dass letztere ein milderes Auskunftsmittel seien, als die Entfernung des Arbeiters, dass die Einrichtung gewisser Geldbussen, welche nicht den Beweis eines Schadens voraussetzen, auch in Deutschland bestehe. Was schliesslich die Frage der schwarzen Listen und des Boykotts betrifft, so handle es sich hierbei nach Ansicht des Ministers um Fragen der allgemeinen Gewerbepolitik und auch des Koalitionsrechts, und sei es vorzuziehen, diese Fragen erst bei einer allgemeinen Reform der Gewerbeordnung zu regeln.

Der Minister bemerkte am Schlusse seiner Ausführungen, dass dieses Gesetz zwar nicht allen Anforderungen entspreche, es aber doch einen sehr werthvollen Fortschritt in Bezug auf die Ausgestaltung der sozialpolitischen Gesetzgebung bedeute. Es sei für die Arbeiter eine sehr bedeutungsvolle Errungenschaft, dass jene zu ihrem Schutze getroffenen Einrichtungen, die bisher auf Verfügungen der Verwaltungen beruhten und daher einem Wechsel unterworfen sein konnten, nunmehr eine feste und unabänderliche Grundlage in einem Gesetze finden und dadurch die Gewähr für die gewissenhafte Befolgung dieser Bestimmungen geboten wird. Und wenn auch eine gewisse Vorsicht dem Eisenbahnressort in dieser Richtung zum Vorwurfe

gemacht werde, so sei doch eines zu bedenken: Es sei eine ausserordentlich schwierige Aufgabe, die sozialpolitischen Bestimmungen, wie sie für das Gewerbe gelten, auch auf einen Theil des öffentlichen Eisenbahnbetriebes anzuwenden, eine Aufgabe, welche auch in der Durchführung die ganze fachliche Intelligenz der betreffenden Organe in Anspruch nehmen wird, damit nicht durch eine einseitige Begünstigung des einen Theiles vielleicht das grosse und wichtige Ziel der klaglosen Aufrechthaltung des Eisenbahnbetriebes mit allen seinen Hilfsbetrieben irgendwie beeinträchtigt wird, und darum empfehle der Minister den Gesetzentwurf, so wie er nach den Anträgen des Ausschusses vorliege, zur Annahme.

— **Amtseigenschaft der Privateisenbahn-Bediensteten.** In einem Erlasse des Justizministeriums wird der Amtscharakter auch jener Eisenbahnbediensteten bei Privatgesellschaften festgestellt, welche bahnpolizeiliche Obliegenheiten ausüben. Nach diesem Erlasse kommt es häufig vor, dass Personen, die von Bahnorganen wegen Uebertretung gegen die Bahnpolizei, wie Betreten der Gleise, Auf- und Abspringen von fahrenden Zügen und dergl., beanstandet werden, falsche Angaben über Namen und Herkunft machen. Der Erlass verweist darauf, dass Bahnorgane, gleichviel ob sie im Dienste des Staates oder von Privatgesellschaften stehen, sofern sie in Ausübung der Bahnpolizei handeln, als Polizeiorgane im Sinne des Strafgesetzes anzusehen sind. Ein derartiger Fall wird also künftighin nicht nur wegen Uebertretung von bahnpolizeilichen Vorschriften, sondern auch strafgesetzlich wegen Falschmeldung geahndet werden. Der Erlass hebt hervor, dass auch aus der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 hervorgeht, dass Personen, welche sich einer Uebertretung der bahnpolizeilichen Vorschriften schuldig gemacht haben, anzuhalten und der nächsten zustehenden Behörde zu übergeben sind.

— **Das Betriebsreglement des österreichischen Lloyd.** Das Subkomitee des Industrierathes hat vor kurzem mit den Vertretern des österreichischen Lloyd über die von dem Komitee des Industrierathes angeregten Aenderungen des Betriebsreglements des österreichischen Lloyd eine Besprechung gepflogen. Die Verhandlungen führten dank dem Entgegenkommen der Vertreter des Unternehmens zu einem durchweg befriedigenden Ergebnisse. Es wurde u. a. eine wesentlich erweiterte Haftpflicht der Gesellschaft sowie die Abkürzung der Lieferfristen und die Haftung im Falle von Ueberschiffungen und bei Umladungen auf den Umschlagplätzen vereinbart. Das Subkomitee des Industrierathes wird voraussichtlich diese Vereinbarungen dem Handelsministerium vorlegen.

— **Oesterreichische Ausstellung in London.** Am 26. Mai hat in London vor geladenen Gästen die feierliche Eröffnung der österreichischen kunstgewerblichen Ausstellung in London stattgefunden. Zur Eröffnung hatten sich Vertreter des österreichischen Handelsministeriums und Eisenbahnministeriums, der k. und k. Botschafter, sonstige Mitglieder des diplomatischen Korps, der Lordmayor von London, zahlreiche Vertreter der Aussteller usw. eingefunden. Bei der unter Führung der Ausstellungskommission vorgenommenen eingehenden Besichtigung der Ausstellung legten die Gäste das lebhafteste Interesse für die vom österreichischen Eisenbahnministerium veranstaltete besondere Ausstellung von Ansichten und Bildern österreichischer Gegenden, insbesondere der Alpenländer, an den Tag und gaben ihrer Anerkennung über die Anordnung dieser Ausstellung rückhaltlos Ausdruck. Thatsächlich vereinigen sich die zahlreichen Oelgemälde, Aquarelle und Zeichnungen, sämmtlich von hervorragenden Meistern herrührend, zu einem Gesammtbild, welches wohl geeignet erscheint, zu einem Besuche der österreichischen Länder anzuregen und so den eigentlichen Zweck dieser Sonderausstellung zu erfüllen. Ausser den in Nr. 39 S. 634 f. dieser Zeitung besprochenen Bildern sind in die Ausstellung nachträglich noch manche andere treffliche Landschaftsbilder aufgenommen worden, so insbesondere künstlerisch ausgeführte Ansichten von Prag.

Ungarn.

— **Ungarische Eisenbahninvestitionen.** In der Sitzung des Finanzausschusses des ungarischen Abgeordnetenhauses vom 10. d. Mts. erklärte der Finanzminister auf die Anfrage eines Abgeordneten, dass die Regierung dem Reichstage in den Herbstmonaten ein umfassendes Investitionsprogramm unterbreiten werde, das sich besonders auf das Verkehrswesen erstrecken werde. Der Minister sprach die Bereitwilligkeit der Regierung aus, nach Fertigstellung des Programms die industriellen Kreise darüber zu unterrichten, auf was sie sich vorbereiten sollen, um die Vorarbeiten beginnen und nach der Annahme durch die Gesetzgebung an die Durchführung der Arbeiten schreiten zu können. Die Regierung werde dafür eintreten, dass der Reichstag womöglich sofort nach der Eröffnung der Herbsttagung die Vorlagen, welche ein auf mehrere Jahre sich erstreckendes Arbeitsprogramm enthalten werden, in Verhandlung ziehe.

— **Der Tunnelbau bei Pressburg.** Mit dem Bau des zweiten, 600 m langen eingleisigen Tunnels wurde bekanntlich im Dezember 1900 begonnen. Trotz der technischen Schwierigkeiten, welche die angesichts der Nachbarschaft des alten Tunnels gebotene Vorsicht sowie der ungemein rege Bahnverkehr mit sich brachten, ist der Bau programmmässig vorgeschritten, so dass die Eröffnung des Verkehres im neuen Tunnel gegen Ende September d. J. erfolgen kann. Von den 600 m des Tunnels sind 440 m bereits fertig ausgemauert. Die Widerlager sind aus Bruchstein, die Wölbungen aus behauenem Hackelstein hergestellt. Der bei diesem Tunnel infolge der Wasserdurchlässigkeit des Bodens besonders wichtige Schutz vor Nässe wurde durch umfassende Entwässerungsarbeiten am Berghange und durch Anwendung eines neuen Isolirsystems mittelst Asphaltplatten mit Bleieinlage durchgeführt. Ungefähr drei Viertel des Tunnels erhielten wegen des zu gewärtigenden Seitendruckes auch ein sogenanntes Sohlengewölbe. Die Kosten des neuen Tunnels belaufen sich sammt den nothwendigen Nebenbauten auf 1 500 000 Kr.

— **Die Verlegung der Heizhäuser und des Kohlenbahnhofes der Station Budapest Westbahnhof** wird nach einem Erlasse des ungarischen Handelsministers an die Budapester hauptstädtische Gemeindeverwaltung im Zusammenhange mit der Verlegung der Werkstätten des Budapester Westbahnhofes (früher Centralbahnhof der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) nunmehr alsbald in Angriff genommen werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Das neue Ministerium und die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Schon die Thatsache, dass der übereifrige Verfechter des Eisenbahnrückkaufs, der Abg. Camille Pelletan, die Leitung des ihm ursprünglich zugedachten Ministeriums der öffentlichen Arbeiten im neuen Kabinet Combes nicht erhielt, sondern Marineminister geworden ist, bezeugte, dass die neue Regierung die Verstaatlichung kaum viel energischer betreiben würde, als das Kabinet Waldeck-Rousseau-Millerand-Baudin. Bezeichnend war, dass die Aktien der beiden zunächst von der Kammer zum Rückkauf vorgeschlagenen Bahngesellschaften auf das Gerücht von der Ernennung Pelletan's zum Eisenbahnminister alsbald um ein halbes Dutzend Prozente fielen, aber sofort sich wieder erholten, als Pelletan zur Marine überwiesen wurde. Der Nachfolger des Ministers Baudin, Herr Maruéjouls, ist 65 Jahre alt, aus der Gascogne (Aveyron) gebürtig; er gehört der Kammer seit 1889 an und war in vielen grossen parlamentarischen Kommissionen ein fleissiger und sachverständiger Arbeiter. 1898 war er Handelsminister im Kabinet Brisson. Er hat sich als Schriftsteller hervorgethan und pflegt zugleich künstlerische Neigungen. Die französische Presse begrüsst ihn als Miniser der öffentlichen Arbeiten sympathisch. Die Gegner der Verstaatlichung bezeichnen ihn als maassvollen Politiker und Nationalökonomen; andererseits sagt auch der „Matin“, der am eifrigsten für die Verstaatlichung und gegen die Eisenbahngesellschaften aufgetreten ist, Herr Maruéjouls würde ein „ausgezeichneter Minister der öffentlichen Arbeiten sein“. Der „Temps“, der umgekehrt Gegner der Verstaatlichung ist, gibt der Befriedigung Ausdruck, dass der radikale Herr Pelletan nicht als Eisenbahnminister seine „Experimente“ versuchen könne, und erklärt Herrn Maruéjouls als eins der „Elemente der Mässigung“ im Kabinet, der zu klug sei und zu viel Erfahrung habe, um die Zügel den Phantasien seiner radikalen Freunde zu überlassen. In der Programmerklärung, welche Ministerpräsident Combes vor der Kammer abgab, wird denn auch die Eisenbahnverstaatlichung nur flüchtig und ziemlich nichtssagend gestreift. „Die Regierung werde, die Entscheidung der Kammer, welche den Rückkauf eines Theils der Eisenbahnen beschlossen habe, ‚respektirend‘, die Prüfung dieser wichtigen Frage fortsetzen.“ In der folgenden Debatte wurde auf dies Thema auch nicht weiter eingegangen. — Das Kabinet des Ministers Maruéjouls ist endgültig wie folgt zusammengesetzt: Kabinetschef (chef de cabinet) Herr Peter Maruéjouls. Sohn des Ministers, Botschaftssekretär in Konstantinopel; Hilfschefs (chefs adjoints) die Herren Etienne Fournol und Voguet; Souschef Herr Demay; Chef des Sekretariats Herr Germain Dejean. Diese Kabinetszusammensetzung ist dieselbe, wie sie Herr Maruéjouls als Handelsminister bethätigt hatte.

— **Ueber die Leistungen aus der staatlichen Zinsgewähr in Frankreich** hat der französische Minister der öffentlichen Arbeiten in der von uns in Nr. 45 S. 729 d. Ztg. erwähnten Statistik jetzt interessante Zahlen mitgetheilt. Bekanntlich ist den Verträgen von 1883 zufolge den sechs grossen französischen Eisenbahngesellschaften eine Mindestdividende vom Staat garantirt. Aus dieser Verpflichtung hat der Staat bisher fast eine Milliarde Franken zahlen müssen, während die Rückzahlungen, die bei einem gewissen Erträgniss der Bahnen eintreten, vorerst nur eine verschwindend kleine Summe ausmachen. Erinnert muss jedoch dabei werden, dass in rund 50 Jahren nach Ablauf der Konzessionen die französischen Eisenbahnen dem Staate unentgeltlich zufallen, dass sie also eine grossartige Sparbüchse für ihn darstellen. Für das letzte Jahr 1901, in welchem die französischen Bahnen sehr viel schlechtere Einnahmen hatten, als im Ausstellungsjahr 1900, wurde die Staatsgarantie insgesammt mit 47 500 000 Fr. in Anspruch genommen. Im einzelnen vertheilt sich die Rechnung wie folgt: Der Gewinn der Nordbahn überstieg nur noch um 1 180 000 Fr. den gewährleisteten Betrag. Die Orleansbahn konnte auf das Garantiekonto 194 711 Fr. abtragen (im Vorjahr 802 499 Franken). Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn musste die Staatsgewähr mit 10 560 000 Fr. in Anspruch nehmen, zu den früher empfangenen 150 000 000 Fr. Die Ostbahn, die im Jahre 1900 10 500 000 Fr. zurückzahlen konnte, brauchte 1901 von der Staatsgewähr 1 850 000 Fr. und hat insgesammt etwa 210 000 000 Fr. daraus erhalten. Die Westbahn brauchte gar 25 750 000 Fr. von der Staatsgewähr (gegen etwa 13 000 000 Fr. im Vorjahr). Die Südbahn belastete die Staatsgewähr mit 9 500 000 Fr. (im Vorjahre etwa 3 000 000 Fr.).

— **Pariser Stadtbahn.** Am 9. d. Mts. hat Herr Garetta, Direktor der Compagnie du Métropolitain, oder, wie sie im Pariser Volksmunde heisst, der „Metro“, dem Chefingeniör der Stadt Paris, Herrn Bienvenue, und einer grossen Zahl von Munizipalräthen usw. einen grossen Theil der zweiten Linie der Stadtbahn, welche unter den äusseren Boulevards vom Boulevard Magenta zur Place Clichy führt, amtlich in Augenschein nehmen lassen. Der zu Tage liegende Theil ist nur kurz. Dann folgt ein Tunnel von 1 400 m Länge. Von der Chaussée Clignancourt bis zur Place de Clichy sind drei Bahnhöfe. Die neue Linie kommt schnell vorwärts. Das erste „Loos“ vom Stern bis zum Boulevard Malesherbes ist fertig. Die Gesellschaft hofft, Ende nächsten Monats den Theil vom Stern bis zum Boulevard Magenta dem öffentlichen Verkehr übergeben zu können. Die ganze Linie bis zur Place de la Nation soll im Dezember d. J. eröffnet werden. Ausserordentliche Sorgfalt ist auf die Verhütung der Ueberschwemmungsgefahren verwendet. Herr Bienvenue sprach bei dieser Gelegenheit seine Ueberzeugung dahin aus, dass in 7 Jahren das ganze Netz der Pariser Stadtbahnen vollständig vollendet sein würde.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die Generaldirektion hat eine Verfügung erlassen, wonach die Bundesbahnverwaltung sich das Recht vorbehält, alle Erfindungen, welche ihre Beamten, Angestellten und Arbeiter innerhalb ihrer dienstlichen Obliegenheiten oder in direktem Zusammenhang mit diesen machen, für ihren eigenen Bedarf gebührenfrei zu verwenden. Bei wichtigen und besonders nützlichen Erfindungen kann die Generaldirektion dem Erfinder eine angemessene Belohnung zuerkennen. Die Entnahme von Patenten im In- und Auslande auf solche Erfindungen und deren Verwerthung gegenüber Dritten wird unter gewissen Vorbehalten vollständig dem Erfinder überlassen. Betreffs des Budgets der Bundesbahnen hat die Generaldirektion auf Anfrage dem Bundesrath vorgeschlagen, dass letzteres für das eidgenössische Parlament spätestens bis Ende September d. J. einzureichen ist. Für das Verwaltungsgebäude der Bundesbahnen in Bern sind die Vorbereitungen so getroffen, dass die Vergrösserung des Jura-Simplonbahngebäudes bis 1. Mai 1903 vollendet sein soll und der Bezug des Dienstgebäudes auf dem Brückfeld für 1. November 1903 geplant ist.

— **Gotthardbahn.** Nach dem Geschäftsbericht steht das Ergebniss der Einnahmen aus dem Personen-, Güter- usw. Transport, zusammen 19 771 906 Fr. betragend, um 363 385 Fr. hinter dem des Vorjahres zurück. Im Personenverkehre beträgt die Mindereinnahme 506 832 Fr., wogegen der Güter- usw. Verkehr eine Mehreinnahme von 143 446 Fr. zeigt. Hinsichtlich der Betriebsausgaben ist eine Vermehrung im Gesammtbetrage von 263 261 Fr. entstanden, wogegen die allgemeine Verwaltung und die verschiedenen Ausgaben zusammen 82 279 Fr. Minderausgaben aufweisen. Die Gesammteinnahmen stellen sich auf 10 243 551 Fr. gegen 12 619 439 Fr. im Vorjahre. Nach Abzug aller Lasten verbleiben zur Verfügung der Aktionäre 3 648 162 Fr. gegen 3 817 282 Franken im Vorjahre. Daraus wird eine Dividende von 34 Fr. = 6.8 % vertheilt. Zum Vortrag auf neue Rechnung verbleiben 248 162 Fr. Ueber den Stand der Erneuerungsfondsfrage theilt der Bericht mit, dass vom Bundesgericht in dieser Angelegenheit bisher noch keine Maassnahmen getroffen wären. Die Verwaltung veröffentlicht ferner den Wortlaut des bekannten bundesgerichtlichen Urtheils vom 25. Juni 1901 bezüglich des Rückkaufsprozesses. Nach diesem Urtheil sind nun die Reinertragsausweise aufzustellen. Immerhin können, so bemerkt die Verwaltung, über die den Einnahmen gutzubringenden Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds sowie über die den Ausgaben zu belastenden Einlagen in den Fonds noch keine bestimmten Summen angegeben werden, da die Ansichten beider Theile namentlich über die Einlagen sehr weit auseinander gehen und eine gerichtliche Feststellung nicht vorhanden ist. Die Entscheidung des Gerichtshofes hinsichtlich der neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau lege der Bahn eine keineswegs leichte Aufgabe auf, da die Rechnung so zu gestalten ist, wie sie sich voraussichtlich gestaltet hätte, wenn die genannten Linien während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 in Betrieb gewesen wären. Ausserdem ist das Gericht auf eine Schadenersatzforderung wegen vorzeitiger Inanspruchnahme dieser Linien durch den Bund nicht eingetreten. Somit ist auch hier ein noch nicht entschiedener Punkt, wie ja überhaupt über eine Reihe anderer sehr wichtiger Fragen noch keine Entscheidung vorliege, so namentlich über die Grundsätze, betreffend Abzüge wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes usw. Da mit dem abgelaufenen Jahre die schweizerische Centralbahn und Nordostbahn in das Eigenthum des Bundes übergegangen sind, so hat die Generaldirektion der Bundesbahnen gegen das Ende des Jahres bereits an den Verhandlungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes mit berathender Stimme theilgenommen. Der Verband wird, wie der Geschäftsbericht der Gotthardbahn vermuthet, wesentlich umgestaltet werden, und es hat die Generaldirektion auf Ende 1902 für ihre Linien den Verbandsvertrag gekündigt.

— **Feier des Albuladurchstichs.** Am 9. d. Mts. wurde unter Betheiligung von Vertretern der Bundesbahnen, der rhätischen Bahn, der Kantonsregierung und unter lebhaften Freudenkundgebungen der Bevölkerung der Durchschlag des Albulatunnels festlich begangen. 1 km mitten im Tunnel, 3 031 m von Preda, 1 823 m über dem Meere und 1 000 m unter dem Berggipfel musste von den Festgästen zu Fuss zurückgelegt werden. Oberingeniör Hennings hielt dort eine kurze Ansprache mit einem Hoch auf die Arbeiter. In Bevers und Spinas fanden festliche Empfänge statt, in Samaden das Festbankett.

— **Italienische Eisenbahnbetriebsgesellschaften.** Nach langwierigen Verhandlungen, in welchen es sich nicht nur um materielle Fragen, sondern auch um die Autorität der Leitungen gegenüber ihren Angestellten handelte, ist, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ mittheilt, am 4. d. Mts. endlich eine Einigung zwischen dem Bautenminister und den Generaldirektoren der Meridional-, Mittelmeerbahn und sizilianischen Eisenbahnen erzielt worden. Danach nimmt der Staat von den dem Personal gewährten Gehaltsaufbesserungen, die bis zum 30. Juni 1905, dem Tage des Erlöschens der Betriebsverträge, auf 24 000 000 *M.* veranschlagt sind, 10 000 000 *M.* auf sich; den Rest dagegen tragen die drei Gesellschaften. Damit ist wenigstens für den Augenblick der Friede gesichert; nichtsdestoweniger aber dauert die Unsicherheit fort, und die heimischen Börsen geben diesen Zuständen durch die fortgesetzt schwache Haltung des Eisenbahnaktienmarktes klaren und unzweideutigen Ausdruck. Bezeichnend für die Lage ist der Umstand betreffs Baues verschiedener Nebenlinien, für welche die Meridionalbahn und die sizilianischen Eisenbahnen vor kurzem der Regierung die Pläne eingereicht haben; die Mittelmeerbahn ist damit noch im Rückstande. Auch diese Angelegenheit wurde in diesen Tagen von den maassgebenden Faktoren besprochen, und der Minister wäre wohl nicht abgeneigt, den beiden Direktionen die Ausführung zu übertragen. Aber das nahe bevorstehende Erlöschen der gegenwärtigen Verträge und die geringe Wahrscheinlichkeit ihrer Erneuerung lassen es nicht gerathen erscheinen, jenen im jetzigen Augenblick eine Arbeit anzuvertrauen, deren Erledigung eine Reihe von Jahren in Anspruch nimmt.

— **Ein von England mit China abgeschlossenes Eisenbahnabkommen** scheint im Laufe der letzten Wochen zu ernstlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen England und Russland Veranlassung gegeben zu haben. Wenn auch bislang über die betreffenden Vorgänge nichts amtliches in die Oeffentlichkeit gedrungen ist, so deutet doch der erregte Ton, in welchem die führenden Blätter der beiden grossen Völker, namentlich die „Times“ und die „Nowoje Wremjä“, die Angelegenheit besprechen, darauf hin, dass auch die leitenden Staatsmänner der Sache nicht eben mit kühlem Gleichmuthe gegenüberstehen und dass sie in nächster Zeit zu noch weiteren Auseinandersetzungen führen werde. Der hier fragliche Sachverhalt ist nach den darüber vorliegenden Meldungen des Reuter'schen Büros folgender: Ein Abkommen, welches der englische Ge-

sandte Satow mit Juanschikai neben dem auf die Rückgabe der Bahnlinie Peking-Schanhaikwan an die Chinesen bezüglichen Abkommen geschlossen hat und das bisher geheim gehalten wurde, ist nunmehr bekannt geworden und stösst auf den allgemeinen Widerspruch der Mächte. In den einleitenden Worten wird erklärt, dass es sich um ein Abkommen zu Gunsten der Staatseinnahmen und für die Interessen der Aktionäre der Peking-Schanhaikwan-Eisenbahn handelt. Die Bestimmungen, welche Widerspruch erregen, besagen, dass alle Eisenbahnen, die von jetzt ab innerhalb einer Entfernung von 80 englischen Meilen (= 130 km) von der bestehenden Linie errichtet werden, von der Verwaltung der nördlichen Eisenbahnen gebaut werden sollen und von keiner auswärtigen Macht beeinflusst werden dürfen. Russland betrachtet aber den Weiterbau der Eisenbahn von Peking nach der grossen Mauer als in sein Interessengebiet fallend. Ferner werden amerikanische und französische Projekte von Bahnbauten zwischen Tientsin und Paotingfu durch das Abkommen getroffen, ebenso das deutsche Syndikat, welches die Konzession für einen Bahnbau von Schantung nach Tientsin besitzt. Diese und andere Pläne sind durchkreuzt, wenn das Abkommen in Kraft tritt. Der russische Gesandte hat bei der chinesischen Regierung Einspruch erhoben und ihr ernste Vorhaltungen darüber gemacht, dass sie das Abkommen unterzeichnet habe, ohne Russland zu befragen.

Was nun zunächst den oben erwähnten, von Russland angeblich beabsichtigten Weiterbau der Eisenbahn von Peking nach der chinesischen Mauer anlangt, so waren bereits seit mehreren Monaten Nachrichten darüber in die Presse gelangt, dass eine russische Eisenbahn mit dem Endziel Peking sich seit längerer Zeit schon im Bau befindet. Wie ein Berichterstatter des „Manchester Guardian", welcher im letzten Herbst die Mandschurei und anscheinend auch die angrenzenden Gebiete der Mongolei bereiste und unlängst aus dem fernen Osten heimgekehrt ist, dem Blatte berichtet, zweigt diese strategische Bahnlinie, die zum kleineren Theil mandschurisches, zum grösseren Theil mongolisches Gebiet durchschneidet, ungefähr 100 km westlich von Khailar von der sibirisch-mandschurischen Eisenbahnstrecke Chita - Kharbin - Wladiwostok ab und wendet sich dann sofort südwärts nach dem an der grossen Mauer an der Grenze von Tschili gelegenen Orte Kalgan, bis zu dem bekanntlich während des letzten Feldzuges eine deutsche Heeresabtheilung von Peking aus vordrang. Das Projekt der Herstellung einer russischen, nach Peking führenden Eisenbahn wurde in allgemeiner Weise allerdings früher schon erörtert. Vor etwa drei Jahren, am 4. August 1899, waren die „Times" durch ihren Pekinger Berichterstatter bereits in die Lage versetzt, einen Schriftwechsel zwischen der russisch-chinesischen Bank und dem Tsung-li-Yamen zu veröffentlichen, in dem von einer Bahnlinie die Rede war, die Peking mit der sibirischen Eisenbahn verbinden sollte. Eine bestimmte Linie war darin jedoch nicht angegeben; man nahm damals an, dass die Verbindung vielleicht von Mukden aus bewerkstelligt werden würde. Kalgan ist übrigens von Peking nur 145 km entfernt, und ein bis dahin fortgeführter russischer Eisenbahnbau würde allerdings der russischen Diplomatie einen entscheidenden Einfluss auf die Entschlüsse der Pekinger Regierung sichern. — Ueber den weiteren Verlauf der schwebenden Verhandlungen meldet eine Reuter-Depesche aus Peking vom 17. Mai d. J.: „Die Kaiserin erliess ein Edikt, in dem sie Juanschikai und Huyufen einen Verweis dafür ertheilt, dass sie das Eisenbahnabkommen mit England unterzeichnet haben, und in dem dem Censorenamte aufgetragen wird, eine für die betreffenden Beamten angemessene Strafe festzusetzen." Das Edikt sei das Ergebniss von Vorstellungen seitens Russlands. Hieran anschliessend bringt dann die „B. B.-Ztg." eine Mittheilung vom 19. Mai d. J., nach welcher Prinz Tsching den englischen Gesandten Satow am 17. Mai d. J. gebeten habe, in eine nochmalige Prüfung des Eisenbahnabkommens einzuwilligen, um Russland zu beruhigen, und knüpft daran die Hoffnung, dass die englische Regierung einen offenen Zwist mit Russland vermeiden werde.

— **Orientalische Bahnen.** Wie die „Pol. Korresp." aus Adrianopel erfährt, ist dort vor einigen Tagen der preussische Geheime Baurath Mackensen (der Erbauer der anatolischen Eisenbahnlinie Eskischehir-Konia und Theilnehmer an der Studienkommission der Bagdadbahn) mit einem zweiten preussischen Baurath angekommen. Beide Herren wurden von der orientalischen Bahn eingeladen, ein Gutachten über die infolge der diesjährigen grossen Ueberschwemmung nothwendigen Herstellungsarbeiten an der Linie Adrianopel-Konstantinopel, deren Kosten sich auf etwa 2 800 000 Fr. belaufen dürften, sowie über eine theilweise Verlegung der Strecke abzugeben.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft und Bagdadbahn.** Die gesammten Roheinnahmen beliefen sich in dem verflossenen Geschäftsjahre für die Stammlinie Haidar - Pascha - Angora auf 7 492 380 Fr., für das Ergänzungsnetz Eskischehir - Konia auf 2 418 410 Fr. und für die Zweigbahn Hamidié - Ada Bazar auf 100 563 Fr. Für das Gesammtnetz ergab sich eine Vermehrung von 2 559 952 Fr., d. s. 34 % mehr als im Vorjahre. Die Entwickelung des Reisendenverkehres hat, besonders auf der Angoralinie, wie früher unter den Passformalitäten zu leiden gehabt. Dagegen kann auch in diesem Jahre wieder festgestellt werden, dass die Bodenbearbeitung sich erfreulich entwickelt. Die Anwendung moderner landwirthschaftlicher Maschinen breitet sich immer mehr aus. Die ordentlichen Betriebsausgaben stellen sich auf 3 826 402 Fr. gegen 3 502 114 Fr. im Vorjahre. Die Gesammtbeträge der Einnahmen und Ausgaben weisen als Durchschnitt auf das Jahr und Kilometer eine Einnahme von 9 700 (7 220) Fr. und eine Ausgabe von 3 707 (3 393) Fr., somit einen Ueberschuss von 5 993 (3 826) Fr. auf. Der Betriebskoeffizient auf dem ganzen Netze betrug demnach 38,22 %. Die ausserordentlichen, gleichfalls aus den Einnahmen des Jahres zu deckenden Betriebsausgaben belaufen sich auf 85 932 Fr. Aus den Erträgnissen sind dem Erneuerungsfonds vorweg 220 377 Franken sowie noch weitere 200 000 Fr. zugeführt worden. Der Reingewinn von 2 296 530 (2 269 995) Fr. soll folgendermaassen vertheilt werden: als Rücklage 110 593 Fr., für 5 % Zinsen wie im Vorjahre 1 863 605 Fr., für Aktientilgung 30 000 Fr., der ausserordentlichen Rücklage 200 000 Fr. und Vortrag auf neue Rechnung 92 332 Fr.

Ueber die Fortsetzung der anatolischen Bahnen als Bagdadbahn äussert sich der Geschäftsbericht der anatolischen Bahn folgendermaassen: Der anatolischen Bahn musste die Verlängerung ihres Netzes erwünscht sein. Jedes Vorandringen des Schienenstranges bringt weitere Flächen des Landes wieder unter Kultur. Dieser Vorgang vollzieht sich hier vielleicht langsamer als anderwärts; aber die Thatsache an sich bleibt auch hier unbestreitbar. Je grösser die Kulturfläche im Interessengebiete der anatolischen Bahn wird, desto schneller darf diese auf eine weitere Festigung ihrer Verkehrsverhältnisse rechnen. Die fernere Aufgabe der anatolischen Bahn musste sein, thunlichst dafür zu sorgen, dass die von der Regierung geplante Verlängerung des anatolischen Bahnnetzes da ihren Fortgang nehme, wo es für das Land und das bestehende anatolische Netz gleichmässig am vortheilhaftesten wäre. Auch in diesem Punkte hat die ertheilte Konzession den Wünschen dadurch Rechnung getragen, dass die Verlängerung sich an unsere Linie Haidar - Pascha - Eskischehir - Konia anschliesst. Ausserdem enthält die Bagdadkonzession eine Reihe von Vorschriften über ausschliesslich den gegenwärtigen bestehenden Netzen zu Gute kommende Vortheile. In dem Konzessionsvertrage ist ausdrücklich vorgesehen, dass die Ausführung der Konzession erst obligatorisch wird, wenn für die seitens der Regierung zugesagten Garantien von beiden Parteien als ausreichend erachtete Unterpfänder beigestellt sind. Die Auffindung solcher in der Weise, dass das gegenwärtige Budget des türkischen Staates nicht übermässig belastet werde, ist eine Aufgabe, welche durch die anatolische Bahngesellschaft allein nicht gelöst werden kann; es wird dazu des Zusammenwirkens einer Reihe anderer, mächtigerer Faktoren bedürfen. Die Wagnisse, welche mit der Ausführung eines so weit ausschauenden Werkes wie die Bagdadbahn verbunden sind, haben die türkische Regierung zu der Forderung bestimmt, dass unter allen Umständen die Rechte der Aktien- und Obligationsinhaber des bestehenden anatolischen Netzes von dem neuen Unternehmen getrennt werden. Die Wünsche der Regierung begegneten hierin den unserigen. In dieser Beziehung werden in der auf den 24. d. Mts. einberufenen Generalversammlung eingehende Vorschläge gemacht werden.

— **Ueber das griechische Eisenbahnwesen** werden folgende amtliche Mittheilungen veröffentlicht: Die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen haben insgesammt eine Länge von 1 035 km. Im Bau begriffen sind drei Eisenbahnlinien, nämlich Piräus-Larissa mit 390 km, Pyrgos-Kyparissia-Meligali sowie Lechonia-Milnä mit zusammen 504 km. Konzessionirt sind die Linien Olympia-Karytina und Athen-Penteli mit zusammen 72 km. Projektirt endlich sind die Linien Itna-Brallo, Kalavryta-Tripolis, Karytina-Meylopolis, Kyparissia-Pylia und Leondari-Gythion mit zusammen 280 km. Im Jahre 1900 betrugen die Einnahmen der Bahn Athen-Piräus 1 533 300 Drachmen, die Ausgaben 614 147 Drachmen; die Einnahmen der Eisenbahn Piräus-Athen-Peloponnes 4 670 197 Drachmen, die Ausgaben 3 304 138 Drachmen; die Einnahmen der thessalischen Bahnen 1 906 087 Drachmen, die Ausgaben 980 594 Drachmen, die Einnahmen der Bahnen von Attika 861 132 Drachmen, die Ausgaben 513 281 Drachmen; die Einnahmen der Bahn Pyrgos-Katakolo 93 618 Drachmen, die Ausgaben 76 941 Drachmen; die Einnahmen der Bahnen des nordwestlichen Griechenland 274 801 Drachmen, die Ausgaben 232 978 Drachmen.

Fremde Welttheile.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft (Transvaal).** Die zum 21. d. Mts. nach Amsterdam einberufene ordentliche Generalversammlung wird, wie man annimmt, die Direktion der Bahn nach dem nunmehr erfolgten Friedensschluss in Transvaal veranlassen, sich über das Verhältniss der Eisenbahn zur englischen Regierung und die ferner zu ergreifenden Maassnahmen zu äussern. Die englische Regierung soll laut Blättermeldung bereit sein, die Obligationen der Bahn zum Nennwerth und mit Zinsen vom 1. September 1900 einzulösen. Die Regierung will über diese und die übrigen Angelegenheiten der Transvaalbahn nur mit der Gesellschaft direkt verhandeln.

— **Vermehrung der Schnellzüge zwischen Newyork und Philadelphia.** Die Philadelphia- und Readingbahn hat vom 18. Mai d. J. an ihren Schnellzugverkehr zwischen Newyork und Philadelphia um täglich sechs Züge in jeder Richtung vermehrt, so dass dann stündlich von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends in jeder Richtung je ein Schnellzug laufen wird; die Züge verlassen die Reading-Endstation in Philadelphia und die Libertystreetstation in Newyork zur gleichen Zeit. Ein grosser Theil dieser Züge wird die Strecke in 2 Stunden zurücklegen. Man beabsichtigt mit dieser Neuordnung, die Philadelphiazüge von den durchgehenden Zügen zwischen Newyork und Washington, die nicht nach der Reading-Endstation in Philadelphia laufen, unabhängig zu machen. Nach den jetzigen Fahrplänen wird nämlich ein grosser Theil des örtlichen Personenverkehres von Philadelphia von diesen Washingtonzügen befördert, und die Reisenden müssen in Wayne Junction, 5 Meilen (= 8,05 km) ausserhalb Philadelphias, umsteigen. Die Vermehrung der Züge ist, wie „Railr. Gaz." meint, nicht nur ein Zeichen dafür, dass der Personenverkehr zwischen diesen beiden Städten immer mehr wächst, sondern auch dafür, dass die Verwaltung der Readingbahn diesem Verkehr zu immer grösserem Wachsthum Anreiz geben will.

— **Ueber den Bahnpostdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika** bringt die „Deutsche Verkehrszeitung" verschiedene Mittheilungen, der eine von dem Oberleiter des Bahnpostdienstes in den Oststaaten, Herrn Bradley, verfasste Denkschrift zu Grunde liegt. Danach hat dort die Benutzung der Eisenbahnen für den Postdienst bereits im Jahre 1834 begonnen; gegenwärtig beträgt die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen Bahnpostkurse 288 000 km, der heutige Aufwand, der für die Postbeförderung auf Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten gezahlt wird, beläuft sich auf 142 800 000 *M.* im Jahre. Die erste Einrichtung eigentlicher Bahnposten erfolgte im Jahre 1864; ebenso wie in anderen Ländern werden dort je nach dem Umfange des Verkehres besondere Postwagen oder auch nur Abtheilungen von Eisenbahnwagen zur Postbeförderung verwendet. „Auf wichtigeren Verkehrslinien sind bei manchen Zügen mehrere Postwagen erforderlich, und in einigen Fällen, wie beispielsweise auf der Pennsylvania- und der Newyork - Central- und Hudson-Eisenbahn, wird von Sonderzügen zur Beförderung der Abendpost Gebrauch gemacht. Bei der grossen räumlichen Ausdehnung der Vereinigten Staaten hat der Bahnpostdienst dort erklärlicherweise eine grössere Ausdehnung, als in irgend einem anderen Lande. Während in Grossbritannien im Jahre 1898 nur 235, in Frankreich 468 und in Deutschland 1 742 Bahnpostwagen vorhanden waren, hatten die Vereinigten Staaten in demselben Jahre nicht weniger als 3 516 Bahnpostwagen im Betriebe. Das Bahnpostpersonal zählte während des gleichen Zeitraumes in Grossbritannien 683, in Frankreich 2 852, in Deutschland 5 831 und in den Vereinigten Staaten 7 281 Köpfe.

Das Gehalt der Bahnpostbeamten in den Vereinigten Staaten schwankt zwischen 3 672 *M.* und 5 712 *M.* jährlich. Der Höchstbetrag kann nach etwa 13 jähriger Dienstzeit, jedoch nur nach Ablegung einer jährlichen Prüfung erreicht werden. In Grossbritannien beträgt das Durchschnittsgehalt eines Bahnpostbeamten etwa 2 162 *M.*, wozu noch an Fahrgeldern etwa 816 *M.* hinzukommen, so dass sich sein Gesammteinkommen auf ungefähr 2 978 *M.* beläuft. Der britische Bahnpostbeamte hat jedoch bei seiner geringeren Einnahme auf Ruhegehalt und auf den Fortbezug des Gehaltes in Krankheitsfällen Anspruch, was bei den Bahnpostbeamten in den Vereinigten Staaten nicht der Fall ist.

Neben dem Gehalt wird den Bahnpostbeamten in den Vereinigten Staaten eine besondere Entschädigung für Ausgaben auf ihren Dienstreisen nicht bewilligt. In grösseren Orten wird jedoch thunlichst dafür gesorgt, ihnen während des Ueberlagers Schlafräume, gewöhnlich in den oberen Stockwerken von Regierungsgebäuden, zur Verfügung zu stellen."

Die Dienststunden der Bahnpostbeamten sind in den Vereinigten Staaten von erheblich längerer Dauer als in Grossbritannien und betragen nicht selten 10 bis 15 Stunden, während sie in letzterem Lande durchweg nur 8 Stunden täglich betragen; auf solche Anstrengungen folgen natürlich auch Ruhetage, die dann aber auch schon wieder durch die Vorbereitungen für die neue Fahrt theilweise in Anspruch genommen werden.

Während des 10 jährigen Zeitraumes von 1891 bis 1900 wurden in den Vereinigten Staaten nicht weniger als 75 Bahnpostbeamte im Dienste getödtet, 513 schwer und 1 173 leicht verletzt. Dagegen kamen in demselben Zeitraum in Grossbritannien bei Bahnpostbeamten nur 32 Fälle schwerer und 52 Fälle leichter Verletzungen vor. Danach ist also der Bahnpostdienst in den Vereinigten Staaten „mit Gefahren verbunden, wie sie wohl, abgesehen vom Heeres- und Marinedienst in Kriegszeiten, bei keinem anderen amtlichen Berufe anzutreffen sind".

— **Im brasilianischen Staate Minas Geraes** war die unter staatlicher Zinsbürgschaft gebaute Oeste de Minas-Eisenbahn vor einigen Jahren in Zahlungsschwierigkeiten gerathen und hatte namentlich auch die von ihr für die Regierung erhobenen Zolleinnahmen nicht abgeführt. Als jedoch auf Veranlassung der an ihr betheiligten deutschen Kapitalisten die Zwangsliquidation eingeleitet und die brasilianische Bundesregierung sowie die brasilianische Bank für Deutschland als gerichtliche Vertreter bestellt waren, wurde unter ihrer Leitung die Ordnung wieder hergestellt und namentlich der Regierung gegenüber die Zahlung der Zolleinnahmen regelmässig durchgeführt. Gleichwohl hat aber, wie die „Köln. Ztg." schreibt, die Regierung die von ihr eingestellte Zahlung der Zinsbürgschaft nicht wieder aufgenommen und ist im vergangenen Jahre dazu geschritten, den Konzessionsvertrag der Eisenbahngesellschaft aufzuheben, indem sie sich darauf beruft, dass die Gesellschaft in Zwangsliquidation gerathen und hierdurch bekundet sei, dass sie ausser Stande sei, ihre Geschäfte weiterzuführen. Demgegenüber weist die „K. Ztg." in ausführlicher Darlegung darauf hin, dass vor Beantragung der Zwangsliquidation die brasilianische Bank für Deutschland als Vertreterin der Obligationsinhaber der Bahn ihren Anwalt und einen Bevollmächtigten zum Präsidenten des Staates Minas Geraes gesandt hat, um sich der vorherigen Zustimmung der Regierung zu vergewissern. Es wurde am 26. August 1899 in Gegenwart der Minister vereinbart, dass die Regierung die Zwangsliquidation nicht zum Vorwand einer Aufhebung der Verträge nehme, sondern sie während und nach der Zwangsliquidation aufrechterhalten wolle, wenn der Betrieb ordnungsmässig weitergeführt und die sonstigen vertraglichen Verpflichtungen erfüllt würden.

Unter diesen Umständen wird die Regierung von Minas Geraes mit ihrer Anschauung wohl schwerlich Anklang finden, denn auch die Bundesregierung von Brasilien hat den Einspruch gegen die Zurückziehung der Konzession mit unterschrieben. Der Staat Minas Geraes würde, wenn er weiter auf dem eingeschlagenen Wege fortfährt, die wohlerworbenen und verbrieften Rechte der deutschen Obligationen durch einen Rechtsbruch vernichten.

— **Grosse Venezuelabahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1901 war der Verkehr in der ersten Jahreshälfte gut, erlahmte aber im zweiten Halbjahr unter dem Druck der wiederholten Revolutionen. Die Anforderungen der Regierung an die Bahn durch Bestellung vieler Sonderzüge für Truppenbeförderungen führten gegen Jahresschluss eine Meinungsverschiedenheit zwischen der Bahnverwaltung und der Regierung herbei, die auf etwa drei Wochen die gewaltsame Einstellung des Betriebes der Bahn zur Folge hatte. Erst nach grundsätzlicher Anerkennung der Entschädigungspflicht für Truppenbeförderungen und für etwaige Beschädigungen erklärte sich die Betriebsverwaltung bereit, alle von der Regierung gewünschten Beförderungen zu bewirken. Befördert wurden 129 184 (im Vorjahre 126 026) Personen mit 780 234 (757 643) Bol. Einnahmen, ferner im Güterverkehr 25 508 (24 952) t mit 955 595 (915 083) Bol. Einnahmen. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 1 864 032 (1 750 008) Bol., die Betriebsausgaben 1 630 196 (1 596 705) Bolivar, so dass der Betriebsüberschuss sich von 153 303 Bol. auf 233 836 Bol. erhöhte. Die Regierung von Venezuela hat den seit Herbst 1900 in beschränktem Maasse wieder aufgenommenen Dienst der 1896 er Anleihe seit September 1901 wieder eingestellt. Aus den Ueberweisungen konnte bis jetzt nur auf den Ende Dezember 1898 fällig gewesenen Kupon und die damals zur Rückzahlung verloosten Stücke eine Abschlagszahlung von 56 % geleistet werden. Die Verzinsung und Tilgung der als Märzrate für 1888 in Zahlung gegebenen Salzbonds ist ebenfalls eingestellt worden. Alle Bemühungen, Zahlung zu erlangen, blieben erfolglos. Die Forderung der Gesellschaft für Frachten an die Regierung betrug Ende Dezember 1901 noch 584 490 Bol.; das Abkommen über Abzahlung dieser Frachtschulden wurde seit September 1901 nicht mehr eingehalten. Die für Bahnzerstörung entstandenen Ansprüche wurden angemeldet und auch zur Kenntniss der deutschen Reichsregierung gebracht. Als Reingewinn verbleiben 604 191 (513 562) *M.* Die Dividende beträgt 0,5 (0,5) %, der Reserve werden 20 401 (17 386) *M.* zugewiesen, und der Gewinnvortrag erhöht sich von 196 175 *M.* auf

283 790 ℳ. In der Bilanz erscheint das Baukonto einschliesslich 32 300 000 Bol. 5 prozentiger venezolanischer Anleihe mit 61 570 000 (61 640 000) ℳ.

Bücherschau.

— **Ein Stationstarif für Breslau** (märkisch - Freiburger Bahnhof, oberschlesischer Bahnhof, Oderhafen, Oderthorbahnhof) **und Pöpelwitz-Umschlag,** bearbeitet vom Eisenbahn-Güterexpedienten Menzel im Verkehrsbüro der königlichen Eisenbahndirektion Breslau und dem Eisenbahn-Betriebssekretär Knetsch in demselben Büro, wird Anfang Juli herausgegeben werden.

Das Werk, das auf Grund amtlichen Tarifmaterials ausgearbeitet worden ist, setzt es sich zur Aufgabe, ein zuverlässiges Hilfsmittel bei Ermittelung der Frachtgebühren zu sein für alle diejenigen, die durch die Art ihres Geschäftsbetriebes in regelmässiger Beziehung zu der Eisenbahn stehen und für die es somit ein unabweisbares Bedürfniss ist, sich vor Zahlung der Fracht über die Richtigkeit der bahnseitig in Rechnung gestellten Gebühren zu unterrichten. Bei der Mannigfaltigkeit, die, wie allgemein bekannt ist, gerade im Eisenbahntarifwesen herrscht, ist es für den Laien ein nicht zu unterschätzender Vortheil, wenn ihm in einer übersichtlich angeordneten, nach einheitlichen Grundsätzen aufgebauten Zusammenstellung unter Vermeidung aller nebensächlichen Bestimmungen ein Mittel in die Hand gegeben wird, die Frachten selbst richtig und schnell zu ermitteln.

Das Werk enthält zunächst den Verkehr Breslaus mit sämmtlichen deutschen Stationen. Die zweite Abtheilung bringt die Sätze aller wichtigeren Auslandstarife, wobei es als oberster Grundsatz galt, stets die speziellen Handelsinteressen Breslaus, insbesondere als des Mittelpunktes für den deutschen Handel mit Oesterreich-Ungarn und Russland, im Auge zu behalten.

Um dem Werke einen dauernden Werth zu verleihen, wird durch Herausgabe von Nachträgen dafür Sorge getragen werden, dass alle Tarifänderungen, soweit Breslau davon betroffen wird, zur Kenntniss der Käufer des Tarifes gelangen. Aus dem reichen Inhalte des Tarifes heben wir hier folgendes hervor: I. a) Auszug aus dem deutschen Eisenbahngütertarife, Theil I, Abtheilung A und B — Allgemeine Tarifbestimmungen, Güterklassifikation, Nebengebührentarif —; b) Kilometerzeiger für den Verkehr der Breslauer Bahnhöfe einschl. Pöpelwitz-Umschlag mit sämmtlichen deutschen Tarifstationen; c) allgemeine Kilometertariftabelle, ausgedehnt auf die allgemeinen Ausnahmetarife 2—5; d) sämmtliche Ausnahmetarife mit ausgerechneten Tarifsätzen. II. Verkehr mit Oesterreich-Ungarn: a) Auszug aus dem Verbandstarife, Theil I, Abtheilung A und B in dem bei I a ersichtlichen Umfange; b) ausgerechnete Tarifsätze für sämmtliche österreichisch - ungarischen Verbandsstationen einschl. sämmtlicher Ausnahmetarife; c) die wichtigsten Ausnahmetarife (Getreide, Kleie, Holz, Eisen, Schlempe, Spiritus, Holzstoff, Obst usw.) im Verkehre mit Russland, Rumänien, Serbien, Bulgarien, Italien, Schweiz, Niederlande, Dänemark, Schweden und Norwegen; d) Verkehr mit Sosnowice, Alexandrowo, Thorn und Mlawa, Donauumschlagsverkehre, Levanteverkehr und Ostafrikaverkehr. Der Preis des Tarifes stellt sich auf 12 ℳ. Das Werk wird etwa 500 Druckseiten umfassen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 52,599 km lange Strecke Konitz-Lippusch der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. Juli d. J. für den Wagenladungsverkehr mit Ausschluss des Durchgangsverkehrs und am 15. Juli d. J. für den Gesammtverkehr in Betrieb genommen werden soll, ist vom erstgenannten Tage ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 15. Juni d. J. ist die zwischen den Stationen Bergen a. R. und Putbus an der Strecke Bergen a. R.-Lauterbach gelegene Haltestelle Pastitz, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen ist neu herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Januar 1899 ausgegebene Adressenverzeichniss nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 238 vom 31. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das arithmetrische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni d. J. (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr. I 254 vom 9. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. I 255 vom 10. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das alphabetische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni d. J. (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. II 224 vom 9. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anbringung von Beklebetafeln an den Wagen zur Aufnahme von Uebergangszetteln (abgesandt am 12. Juni d. J.).

Nr. III 590 vom 10. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt vom 11.—14. Juni d. J.).

Nr. VI 84 vom 4. Juni d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Aenderungen in den Verhältnissen der Vereinszeitung (abgesandt am 10. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Strecke Wittenberge-Lüneburg belegene Haltepunkt für den Personenverkehr Polz wird am 1. Juli 1902 für den Expressgut- und unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Altona, im Juni 1902. (1570)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober 1902 an erhält die Station „Neu-Rahnsdorf“ zwischen Friedrichshagen und Erkner an der Strecke Berlin-Frankfurt a/O. den Namen „Wilhelmshagen“.

Berlin, am 13. Juni 1902. (1571)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Infolge Dammrutschung war der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Torskie und Worwolince vom 29. Mai bis 12. Juni l. J. eingestellt.

Wien, am 12. Juni 1902. (1572)

4. Güterverkehr.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.
Die Stationen Ockenheim und Planig des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz werden mit Gültigkeit vom 20. d. M. mit nachfolgenden Schnittentfernungen in das Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Nach und von	Ockenheim	Planig
Osthofen	58 km	54 km
Reinheim	88 „	99 „
Sprendlingen (Rheinhessen)	14 „	10 „
Worms	61 „	57 „
Neuoffstein (Offstein) Grenze	65 „	61 „

Mainz, den 14. Juni 1902. (1573)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Seehafen-Ausnahmetarif E.
Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen.
Die in den Seehafen-Ausnahmetarifen E für Eisen und Stahl vorgesehenen Bestimmungen für die Umexpedition der nach den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn bestimmten Sendungen werden mit sofortiger Gültigkeit in der Weise geändert, dass die Umabfertigung künftig in Wilhelmsburg oder Hamburg B. zu den für diese Stationen vorgesehenen Sätzen zu erfolgen hat.
Altona, den 13. Juni 1902. (1573a)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 2 zu Tarifheft 1, 2 und 3 in Kraft.
Ausser verschiedenen, bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifmaassnahmen enthalten die Nachträge in der Hauptsache:
1. Direkte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Reinickendorf-Liebenwalde - Gross = Schönebecker Eisenbahn;
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen zu Abschnitt II A, Besondere Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Abschnitt II B Besondere Tarifvorschriften, Abschnitt II D Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes, zum Kilometerzeiger, zu den Stationsfrachtsätzen und Ausnahmetarifen;
3. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Die in dem Nachtrag 2 zu Heft 1 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn - Verkehrsordnung genehmigt.
Soweit durch die Aenderungen zum Kilometerzeiger, zu den Stationsfrachtsätzen und Ausnahmetarifen Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. August d. J. ab gültig.
Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau und die betheiligten Eisenbahnverwaltungen.
Stettin, den 16. Juni 1902. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.
Am 25. d. Mts. treten für Braunkohlenbriketts unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 6 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach	von Gross-Räschen	Mückenberg	Petershain	Senftenberg
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Kolin Oe. N. W. B. und St. E. G.	97	98	98	95
Pardubitz S.N.D.V.B. und St. E. G.	106	107	107	104
Prag, Vysocan B. N. B.; Prag, Prag Anglobank; Lieben, Wysocan Oe. N. W. B.; Prag, Bubentsch, Bubna; Lieben St. E. G.	78	79	79	76

Breslau, den 12. Juni 1902. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Am 15. Juni d. J. treten die nachbezeichneten Ausnahmesätze für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb in Kraft:

von Dillenburg nach Blankenburg a. Harz	0,57 ℳ	für 100 kg
von Ehringshausen (Dill) nach Blankenburg a. Harz	0,55 „	
von Giessen nach Blankenburg a. Harz	0,53 „	
von Wetzlar nach Blankenburg a. Harz	0,54 „	

Ferner Ausnahmesätze der Tarifabtheilungen A und C für Eisenerz usw. von Station Langmeil = Münchweiler der pfälzischen Eisenbahnen nach den Hochofen- bezw. Bleihüttenstationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm - Luxemburgbahn, der Bezirke Cöln, Elberfeld, Essen usw.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 7. Juni 1902. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 wird für Mühlenfabrikate, wie im Spezialtarif I genannt, im Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen und gewissen Stationen der Main-Neckarbahn ein Ausnahmetarif eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 11. Juni 1902. (1577)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Alt=Damm-Kolberger Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II vom 1. Mai 1901 in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der Nachweisung der Stationen mit beschränktem Dienst, sowie der Ausnahmetarife.
Nähere Auskunft ertheilen unser Verkehrsbüreau und unsere Stationen.
Stettin, den 9. Juni 1902. (1578)
Direktion.
Schirmer.

Tarif für die Ueberführung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen in Oderberg.
Infolge Einrichtung einer besonderen Güter-Abfertigungsstelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf dem Bahnhofe Oderberg findet vom 1. August d. J. ab eine Ueberführung der in Oderberg ankommenden bezw. abgehenden Frachtgüter von Oderberg Pr. St. B. bezw. Oderberg K. F. N. B. nach Oderberg Ks. Odbg. E. und umgekehrt auf Grund eines besonderen Ueberfuhrgebührentarifs statt.
Ueber die Höhe der erwachsenden Ueberfuhrgebühren usw. geben vorläufig die Tarifbüreaus der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, sowie das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, vom 1. Juli d. J. ab auch die Güter-Abfertigungsstellen in Oderberg nähere Auskunft.
Kattowitz, den 12. Juni 1902. (1579)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Wegebaustoffe auch Anwendung im Verkehr mit den Stationen Medard und Weissenheim a. Glan der pfälzischen Eisenbahnen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (1580)
St. Johann=Saarbrücken, 12. Juni 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit treten die im neuen Gütertarif Heft 7 für den südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1902 für den Verkehr zwischen der Station Friedrichsfeld bad. Bahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken andererseits enthaltenen ermässigten Entfernungen auch in Kraft mit der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (1581)
St. Johann=Saarbrücken, 12. Juni 1902.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 werden für Petroleum und Naphta von Ludwigshafen a. Rh. nach Eubigheim und für Getreide von Speyer Hafen nach Röthenbach ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 12. Juni 1902. (1582)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Gütertarif Elberfeld - Essen (Gruppe VII).

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Gogarten in den Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine als Versandstation aufgenommen. Mit dem gleichen Tage werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs von Dieringhausen, Gummersbach, Holzwipper, Kotthausen, Marienheide und Osberghausen zum Theil ermässigt. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 11. Juni 1902. (1583)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. und Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb.

Die Station Boenen des Direktionsbezirks Elberfeld wird vom 15. Juni d. J. als Versandstation in die Tarifabtheilung B des vorbezeichneten Tarifs — Frachtsätze für die Beförderung von Koks usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb — einbezogen.

Essen, den 10. Juni 1902. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbhf.

Die rumänische Schiffsstation Bechet der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ist für den Güterverkehr geschlossen worden. Die in dem obengenannten Tarif für diese Station in den Schnitttafeln II vorgesehenen Frachtsätze treten daher ausser Kraft.

Breslau, den 10. Juni 1902. (1585)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Marienburg-Mlawkaer Stationen Riesenwalde in den Ausnahmetarif C für Weizen, Roggen usw. nach Seehäfen und Tautschken in den gleichen Ausnahmetarif sowie in den Ausnahmetarif 10a für Roggen und Weizen nach den Stationen Kahlbude, Langfuhr, Oliva, Praust, Straschin-Prangschin und Zoppot einbezogen.

Von demselben Tage ab wird die direkte Abfertigung von Riesenwalde auf den Verkehr mit der Station Gogolin ausgedehnt.

Ferner tritt am 1. Juli d. J. eine anderweite Fassung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14 für Rohzucker jeder Art an Raffinerien in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Danzig, den 9. Juni 1902. (1586)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902.

Der laut Ausschreiben 41010 III, Tarifanzeiger 24 vom 31. Mai 1902 mit 1. Juni 1902 in Kraft getretene neue Ausnahmetarif Nr. 12c für Abfallschwefelsäure gilt unter den gleichen Voraussetzungen und mit dem gleichen Frachtsatze auch für Sendungen von Fürth nach Puchheim.

In dem Ausschreiben ist daher zu lesen: ab Fürth und ab Nürnberg-Doos nach Puchheim 0,472 ℳ für 100 kg.

München, den 13. Juni 1902. (1587)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. Juli d. J. gelangt zum Heft 3b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 für den Verkehr der diesseitigen Stationen mit den inneren belgischen Stationen ein Nachtrag VI zur Ausgabe. Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif Nr. 14 für die Beförderung eisenhaltiger Schlacken von Belgien nach den diesseitigen Hochofenstationen, ferner Aenderungen in Bezug auf die direkte Tarifirung von Athus und Athus Grenze, Ergänzungen des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Roheisen und Einführung direkter Frachtsätze für die Station Ampsin. Soweit in Bezug auf Ampsin gegen die seitherige Gleichstellung Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 1. August in Geltung.

Strassburg, den 10. Juni 1902. (1588)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif tritt am 1. Juli 1902 der Nachtrag II in Kraft. Dieser Nachtrag enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Coschen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin und den Stationen Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura, Thonberg-Prietitz, Unterwittgensdorf und Wuitz-Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit einer Anzahl sächsischer, östlich von Grossharthau gelegener Stationen. Abdrücke dieses Nachtrags sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 14. Juni 1902. (1589)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der IX. Nachtrag erschienen.

Durch diesen Nachtrag, welcher von unserem Gütertarifbüreau und von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann, werden die besonders ermässigten Frachtsätze für zu Schiff in den Rheinhafenstationen angekommene Sendungen auch auf Braunkohlen, Braunkohlenkoks, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoksbriketts ausgedehnt und neue Frachtsätze für die Stationen der Uerikon-Raumabahn eingeführt.

Karlsruhe, den 12. Juni 1902. (1590)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Am 15. Juni d. J. tritt ein Nachtrag I zum Heft 1 des belgisch-südwestdeutschen Tarifs (enthaltend die besonderen Bestimmungen) in Geltung. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Gleichstellungsverzeichnisses der nicht mit direkten Sätzen versehenen belgischen Stationen und im übrigen die seit Ausgabe des Haupttarifs auf dem Verfügungswege schon durchgeführten Aenderungen.

Strassburg, den 10. Juni 1902. (1591)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
(Aenderung des Ausnahmetarifes für Möbel aus gebogenem Holze.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Nomenklatur des Ausnahmetarifes 10B (I und II) auf Seite 103 bezw. 106 des Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 3 vom 1. August 1900 wie folgt geändert: „B. Möbel aller Art aus gebogenem Holze, zerlegt, ferner Möbelbestandtheile (ausgenommen fournirte oder solche mit ausgelegter Arbeit), auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle), insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden.“

Für diese nunmehrige Abtheilung B gelten vom gleichen Tage an die Sätze der bisherigen Abtheilung B II auf Seite 106 des vorerwähnten Tarifheftes 3. Die in letzterem auf Seite 105 enthaltenen Sätze der bisherigen Abtheilung B I werden gleichfalls mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 14. Juni 1902. (1592)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Am 1. Juli erscheint eine Neuauflage des Lokalgütertarifes und Kilometerzeigers der k. k. österr. Staatsbahnen, bestehend aus dem:

1. Tarif Theil II, Heft 1 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Lokalbahnen;
2. Tarif Theil II, Heft 2 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina;
3. Tarif Theil II, Heft 3 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen II. Ranges) mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;
4. Tarif Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen und
5. gemeinsame Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner Tarif Theil I und Theil II, betreffend die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen.

Die Gültigkeit der vorangeführten Tarife beginnt mit 1. Juli 1902 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1902.

Rücksichtlich der im Tarif Theil II, Heft 3 enthaltenen Tarife der Lokalbahnen Laun-Libochowitz und Tannwald-

Grünthal wird bemerkt, dass dieselben erst mit dem Tage der Betriebseröffnung gültig sind.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife
Theil II, Heft 1,
Theil II, Heft 2,
Theil II, Heft 3,
Theil I und Theil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen sowie die gemeinsamen Beilagen, Neuauflage, gültig vom 1. Januar 1901,
sammt den bezüglichen Nachträgen gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich, und zwar:
Heft 1 zum Preise von je 5 Kronen,
„ 2 „ „ „ „ 3 „
„ 3 „ „ „ „ 2 Kr. 50 H.
und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von je 1 Krone.

Wien, am 10. Juni 1902. (1593)

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft 2.
(Theilweise Erhöhung der Frachtsätze für Bohnen.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 treten an Stelle der auf Seite 7 des vom 1. Juni 1902 gültigen Nachtrages III zum obbezeichneten Tarife vorgesehenen bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifes b für Bohnen, geniessbare, trockene, für die nachstehenden Relationen folgende Frachtsätze in Wirksamkeit:

Nach	von Brody (Bahnhof) transit	Husiatyn transit	Nadbrzezie Landgs.-Platz transit*)	Nowosielitza (Bahnhof) transit	Podwoloczyska (Bahnhof) transit	Skala transit
	Ausnahmetarif b (Bohnen, geniessbare, trockene)					
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen					
Danzig (lege Thor) trans. . .	219	303	252	294	221	322
Danzig (Olivaer Thor) trans. .	220	304	253	295	222	323
Danzig (Weichselbhf.) trans. .	221	305	254	296	223	324
Neufahrwasser (Zollinland u. Freibezirk) trans. . . .	221	305	254	296	223	324

Wien, am 12. Juni 1902. (1594)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden von Ersekujvár und Szeged nach Paris-La Villette.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 werden für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen von Ersekujvár und von Szeged, Stationen der k. ungar. Staatseisenbahnen, nach Paris-La Villette die Gebühren wie folgt berechnet:

von Ersekujvár		von Szeged	
für die Pferde	für die Begleiter	für die Pferde	für die Begleiter
durch Anstoss von Francs			
pro Quadratmeter der Bodenfläche 0,91	pro Begleiter 0,39	pro Quadratmeter der Bodenfläche 0,76	pro Begleiter 0,33
an die für Györ-Paris-La Villette		an die für Szabadka-Paris-La Villette	

nach dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen vom 1. Oktober 1898 des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Ungarn, sich ergebenden Gebühren.

Für die Abfertigung der Sendungen sind die Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes maassgebend.

Die Leitung der Sendungen erfolgt über die für Budapest nyug. p. u. unter Ziffer 4 dieser Bestimmungen angegebenen Routen.

Wien, am 13. Juni 1902. (1595)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Aenderung des Ausnahmetarifes für Möbel aus gebogenem Holze.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Nomenklatur des Ausnahmetarifes 8 B auf Seite 121 bezw. 123 des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 unter Auflassung der Unterabtheilung I und II wie folgt geändert:

„B. Möbel aller Art aus gebogenem Holze, zerlegt, ferner Möbelbestandtheile (ausgenommen fournirte, oder solche mit ausgelegter Arbeit), auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle), insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden.“

Für die nunmehrige Abtheilung B gelten vom gleichen Tage an die Sätze der bisherigen Abtheilung B II auf Seite 123 des oben bezeichneten Tarifheftes 1. Die in letzterem auf derselben Seite enthaltenen Sätze der bisherigen Abtheilung B I werden gleichfalls mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 14. Juni 1902. (1596)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung von 70 000 kg **Zinn und** 12 020 kg **Antimon** in 7 und 6 Loosen für den Beschaffungsbezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis 28. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 5. Juli 1902.

Berlin, den 13. Juni 1902. (1597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 200 000 Bündeln Reisigholz (Reiserwellen) in 5 Loosen für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Juni 1902, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juli 1902.

Berlin, den 12. Juni 1902. (1598)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Eine auf Station Bickenbach lagernde, für Industrie- etc. Gleise noch brauchbare Drehscheibe aus Gusseisen soll bis 27. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, durch öffentliche Ausschreibung vergeben werden.

Die Verkaufsbedingungen können bis zu dem angegebenen Termin bei dem Unterzeichneten eingesehen oder auch gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zu dem genannten Termin bei dem Unterzeichneten franko, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf einer alten Drehscheibe betr.“ eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 13. Juni 1902. (1599)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 48. | 21. Juni 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kundmachung 32 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

Der Ertrag der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1900.

Ein Schlafwagen neuester Bauart.

Nachrichten:

Deutschland: Eisenbahnunfall bei Bebra. — Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. — Feriensonderzüge zu ermässigten Preisen von Berlin. — Bezirkseisenbahnrath. — Ostpreuss. Südbahn. — Wagengestellung im Ruhr-, Saar- und oberschles. Kohlenrevier. — Der Eisenbahnetat im Finanzausschuss der bayer. Abgeordnetenkammer. — Sächs. Staatseisenbahnen. — Sicherungseinrichtungen für den Eisenbahnbetrieb in Württemberg. — Verkehr am württ. Kriegerbundestag in Stuttgart.

Oesterreich: Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes. — Fahrkartensteuer. — Die neuen Alpenbahnen. — Die Länge der österr. Eisenbahnen. — Vermeidung von Zugverspätungen. — Die Prioritätsobligationen der Südbahn. — Bozen-Meraner Bahn. — Verstaatlichung der Kremsthalbahn. — Graz-Köflacher Eisenbahn. — Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. — Revision des Berner intern. Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. — Bau der neuen Alpentunnel. — Umbau des Salzburger Bahnhofs. — Verwendung von Petroleumrückständen zur Heizung von Lokomotiven.

Ungarn: Vergebung von Nothstandsarbeiten. — Holzausfuhrtarife auf den ungar. Staatsbahnen. — Lokalbahn Ruma-Klenák-Saveufer.

Uebrige europäische Länder: Gegenseitige Versicherung der französ. Eisenbahnbediensteten. — Der neue Juradurchstich und die schweizer. Bundesb. — Gotthardb. — Italien. Meridionalb. — Die Lüftung auf der Central London-Eisenbahn.

Fremde Welttheile: Die Trasse der Bagdadbahn. — Syrische Bahn. — Eisenbahnbetrieb in China. — Eisenbahn Swakopmund-Windhoek. — Eisenbahn Berbera-Harrar. — Ein Luxuszug im Sudan. — Konzession für die transandin. Eisenbahn. — Eisenbahnbauten in Argentinien. — Explosion eines Naphtawagens bei Pittsburg.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Kundmachung 32 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

Die Kundmachung 32 enthält die Grundsätze, nach denen die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes im Bereiche des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes stattfinden soll. Nach einer grundsätzlichen Bestimmung dieser Kundmachung soll das Mindestgewicht einer Stückgutladung auf 2000 kg festgesetzt und die Abrichtung von Umladewagen nach der jeweils möglichen weitesten Entfernung erfolgen.

Die Uebertragung des letzteren Grundsatzes in die Praxis erfordert, dass den Ladebeamten Behelfe an die Hand gegeben werden, welche diese Verladeweise ermöglichen und sichern. Diesem Erforderniss wurde bisher (die Grundsätze der Kundmachung 32 waren in den von Bayern Mitte der 90er Jahre zuerst vereinbarten direkten Güterbeförderungsanweisungen in der Hauptsache schon enthalten) in der Weise entsprochen, dass man für grössere oder kleinere Verkehrsgebiete (bayerisch-württembergischer, bayerisch-preussischer, bayerisch-sächsischer Verkehr, sächsisch-südwestdeutscher Verband) eine Gliederung des Netzes nach Gruppen vornahm und zur Erleichterung des Verladedienstes auf jeder Frachtkarte jene Gruppe vortragen liess, zu der die Bestimmungsstation des Gutes gehörte. Dieses war der Stand der Stückgutbeförderungsfrage hinsichtlich spezieller Dienstanweisungen vor dem Erscheinen der Kundmachung 32.

Um nun für den weiteren Ausbau der Einzelanweisungen die Einheitlichkeit zu sichern, erschien es zweckmässig, für das Gebiet des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes gemeinsame grundlegende Bestimmungen zu vereinbaren, und es ist diesem Bedürfniss durch Ausgabe der Kundmachung 32 (gültig vom 1. Oktober 1900 an) entsprochen worden. Sie enthält also die leitenden Grundsätze für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes. Diese Grundsätze sollen bei Ausarbeitung von Einzelanweisungen Berücksichtigung finden; als weiterer Behelf für diesen Zweck sowie für allmähliche zweckmässigere Gestaltung der Leitungsvorschriften und deren Nutzbarmachung für das praktische Ladegeschäft wurden dann noch in einem Anhang zur Kundmachung 32 die Umladestationen zusammengestellt und auf einer sogenannten Umladekarte ersichtlich gemacht. Das ist in kurzen Zügen die Entstehungsgeschichte der Kundmachung 32.

Diese an sich sehr klare und einfache Sachlage wurde nun dadurch wesentlich verändert und verwickelt, dass einzelne Verwaltungen die Kundmachung nebst Anhang den Stationen zutheilten, welche diese Zutheilung so auffassten, als ob nunmehr für die Verladung und Beförderung des Stückgutes nur noch die Kundmachung 32 maassgebend sei. Bei den für das praktische Ladegeschäft unzureichenden Anhaltspunkten des Anhanges und der Karte traten aber hierbei die grössten Unzukömmlichkeiten zu Tage, und es schien, als ob die Errungenschaften der letzten Jahre mit einem Male wieder verloren seien. Erst allmählich konnten die Schäden dieser irrigen Auffassung wieder eingedämmt werden; ganz sind sie auch jetzt noch nicht verschwunden. Der Gedanke, mit einem so einfachen Mittel, wie es der Anhang zur Kundmachung 32 darstellt, auskommen zu können, ist allerdings sehr bestrickend, und es ist zu begreifen, wenn man in einzelnen Kreisen gern mit dieser Möglichkeit rechnete. Bei näherem Zusehen erkennt man jedoch alsbald das Unzutreffende dieser Anschauung.

Wenn also die Frage gestellt wird, ob an der Hand des Anhanges zur Kundmachung 32 und der Umladekarte die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes im Gebiete des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes nach den Grundsätzen der Kundmachung möglich sei, dann muss diese Frage entschieden mit nein beantwortet werden.

Wenn diese Erkenntniss bisher noch nicht in bestimmter Weise zum Ausdruck gebracht worden ist, so hängt dies wohl damit zusammen, dass bei der Aufstellung des Anhanges zur Kundmachung 32 gar kein Anlass vorgelegen hat, in die Prüfung

dieser Frage einzutreten, da ja nach den Absichten der Kundmachung der Anhang mit Umladekarte lediglich eine allgemeine Uebersicht der Umladestationen bieten sollte.

Die vorstehend aufgestellte Behauptung, dass nach dem Anhang und der Umladekarte nicht verladen werden könne, soll nachstehend näher begründet werden.

Auf Grund des Anhanges und der Umladekarte kann nur in den seltensten Fällen bestimmt angegeben werden, zu welcher Umladestation die einzelnen Stationen gehören; es gehört hierzu mindestens noch eine Karte, auf der alle Verbandsstationen vorgetragen sind, also eine Netzkarte des jeweiligen Empfangsgebietes. Auch dieses Hilfsmittel reicht noch nicht ganz aus, weil in sehr vielen Fällen die jetzigen Leitungsvorschriften nicht erkennen lassen, ob ein Gut zur Umladestation A oder B gehört. Es müssten also die jetzigen Leitungsvorschriften noch ergänzt und ausserdem müssten die Umladestationen, wie bereits angedeutet, mit Spezialkarten versehen werden.

Beispiele:

1. Ansbach-Königslutter ist zu leiten über: Retzbach-Gemünden-Göttingen-Kreiensen; es fragt sich hier, ob auf Grund der Umladekarte Braunschweig West oder Jerxheim die Umladestation ist; die Dienstanweisung für die Güterbeförderung zwischen Bayern und Preussen sieht keine von beiden, sondern Kreiensen vor.

2. Ansbach-Helmstedt ist zu leiten über: Retzbach-Gemünden-Göttingen-Kreiensen; auf Grund der Umladekarte ergibt sich die Umladestation Jerxheim; die vorgenannte Dienstanweisung dagegen bestimmt Börssum.

3. Für Nürnberg-Ziegenhals lautet die Wegevorschrift über: Hof-Chemnitz-Elsterwerda-Kohlfurt-Frankenstein; nach der Umladekarte ergibt sich hier die Umladestation Neisse; nach der preussisch-bayerischen Dienstanweisung ist Kohlfurt die letzte Umladestation für Ziegenhals.

4. Für Nürnberg-Stalhammer lautet die Leitung: Hof-Chemnitz-Elsterwerda-Kohlfurt-Mochbern; hier kann auf Grund der mehrgenannten Behelfe (Umladekarte und Netzkarte des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz) überhaupt nicht entschieden werden, ob Vossowska oder Tarnowitz die zuständige Umladestation ist; nach der preussisch-bayerischen Dienstanweisung gehört Stalhammer zur Umladestation Mochbern. Auch bei Nürnberg C.-Tillowitz ist es fraglich, ob Oppeln oder Neisse die Umladestation ist; nach der preussisch-bayerischen Dienstanweisung ist es, wie bei Stalhammer, Mochbern.

5. In der umgekehrten Verkehrsrichtung (Preussen-Bayern) lautet die Leitungsvorschrift in der Regel nur auf die Uebergangsstationen Hof, Probstzella usw., so dass die preussischen Stationen nicht in der Lage sind, die betreffende bayerische Umladestation bestimmen zu können, und zwar auch dann nicht, wenn sie neben der Umladekarte auch noch eine bayerische Netzkarte zur Hand nehmen; es mangelt hier eben die Angabe der Leitung innerhalb Bayerns. Beispielsweise lautet die Leitungsvorschrift Königszelt-Neumarkt i/O.: Liegnitz-Kohlfurt-Elsterwerda-Chemnitz-Hof; hier kann nicht gesagt werden, ob Neumarkt i/O. zur Umladestation Regensburg (über Weiden-Schwandorf) oder zur Umladestation Nürnberg (über Mkt.-Redwitz-Kirchenlaibach) gehört. Dasselbe trifft für den grössten Theil der bayerischen Stationen zu.

Es könnte hier eingewendet werden, dass es an sich wohl gleich sei, ob ein Gut, das von Bayern in Hof übernommen wird und beispielsweise nach Donauwörth bestimmt ist, über Regensburg-Ingolstadt, über Mkt.-Redwitz-Nürnberg oder über Bamberg-Nürnberg befördert werde, und dass es deshalb auch nicht darauf ankomme, ob dieses Gut der letzten Umladestation Regensburg oder Nürnberg zugeführt werde. Dem ist aber nicht so. Im Interesse einer regelmässigen und verlässigen Beförderung muss im vorhinein für jede Station die zugehörige Umladestation bestimmt sein und es kann nicht heute über A, morgen über B und übermorgen über C gefahren und nach diesen Stationen verladen werden.

Wenn nun auch die Stationen durch Ergänzung der Leitungsvorschriften und Ausrüstung mit den erforderlichen Netzkarten in die Lage versetzt würden, jederzeit die Umladestation bestimmen zu können, dann müssten sie sich immer noch für jede Station des direkten Verkehrs die betreffende letzte Umladestation aussuchen und das Ergebniss in einem alphabetischen Verzeichnisse festlegen. Ausserdem müssten sie sich die Aufeinanderfolge der Umladestationen darstellen, weil die Ladekarte diese Folge nicht ersehen lässt; die Karte lässt nur die Umladestationen im allgemeinen, nicht aber ihre Ladezuständigkeit erkennen, und es muss deshalb immer das Verzeichniss der Umladestation zu Rathe gezogen werden. Die Arbeiten, die bisher von den Verwaltungen für ihr ganzes Gebiet gemeinsam erstellt und in besonderen Anweisungen niedergelegt worden sind, müssten also künftighin von jeder einzelnen Umladestation selbst gemacht werden. Die Verwaltungen müssten aber die bis jetzt bei den Kontrolstellen geleisteten Arbeiten für ihre eigenen Zwecke auch künftighin noch machen, weil sie wohl auf eine Kontrole über die richtige Anfertigung der Ladehilfsmittel ihrer Umladestationen sowie auf eine Kontrole über die richtige Verladung nicht verzichten können.

Bei allen diesen Umständen kommt aber noch als besonders erschwerendes Moment hinzu, dass bei solchem Vorgehen nicht die einzelnen Aufgabestationen, wie dies jetzt der Fall ist, die Unterlagen für das Ladegeschäft durch Vorschreibung der Gruppennummer bezw. der letzten Umladestation auf den Frachtkarten liefern, sondern dass dies die Umladestationen selbst thun müssten. Dadurch würde das Sortiren der Karten und die Erstellung der Ladedisposition sehr erschwert und es könnte die Mehrarbeit, die gegenüber den jetzigen Verhältnissen bei grossen Umladestationen erwachsen würde, wohl nur durch eine Personalvermehrung ausgeglichen werden.

Bei Erwägung all' dieser Umstände und in der Erkenntniss, dass die blosse allgemeine Benennung der Umladestationen für das praktische Verladegeschäft nicht ausreicht und Einzelaufstellungen nicht entbehrt werden können, dürfte es sich empfehlen, den Ausbau der Einzelanweisungen zu fördern, die Kundmachung 32 nur als Grundlage für diese Einzelanweisungen zu betrachten und zur Verhütung von Irrthümern und Unzukömmlichkeiten diese Kundmachung den äusseren Dienststellen nicht mehr zuzutheilen. Die Umladekarte aber dürfte, weil für das praktische Ladegeschäft nicht verwendbar, entweder ganz aufzulassen oder so zu anzulegen sein, dass sie nur die für den direkten Verkehr in Frage kommenden, nicht aber auch die für den inneren Verkehr vorgesehenen Umladestationen ersehen lässt.

Der innere Verkehr ist immer weit dichter als der direkte Verkehr und er erfordert weitergehende Maassnahmen. Es müssen deshalb im inneren Verkehr mehr Umladestationen vorgesehen werden, als im direkten Verkehr. Auf einer Verbandskarte aber, als welche die Umladekarte zu betrachten ist, sollten nur die dem Verbandsverkehr dienenden Umladestationen vorgetragen sein. Die Transportbedürfnisse des inneren Verkehrs kann jede Verwaltung nach eigenem Ermessen für sich regeln. Hilfsmittel für den Verbandsverkehr sollten nicht mit Vorschriften für den inneren Verkehr belastet werden.

Reffler.

Der Ertrag der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1900.

Der Ertrag der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges (Hauptbahnen) lässt sich am besten auf Grund der betreffenden Betriebsüberschüsse in ihrer Beziehung zum Anlagekapital veranschaulichen, wobei sowohl der Kapitalsnennwerth, als auch das wirklich verwendete Kapital in Betracht kommt. Unter dem Kapitalsnennwerth ist bei den ungarischen Staatsbahnen selbstverständlich jener Betrag zu berücksichtigen, welcher den für den Bau und die Ausrüstung der Staatseisenbahnen verwendeten und den für die Ablösung der verstaatlichten Privatbahnen erforderlich gewesenen Staatsschulden entspricht, während bei den gesellschaftlichen Bahnen (Pécs-Barcser, Kaschau-Oderberger, Südbahn, Mohács-Pécser und Györ-Sopron-Ebenfurter) die Summe der begebenen Aktien und der Prioritätsobligationen die Grundlage bietet. Das wirklich verwendete Kapital, d. h. der für den Ausbau und die Ausrüstung der Eisenbahnen thatsächlich aufgewendete Geldbetrag, ist insbesondere deshalb nicht ausser Acht zu lassen, weil die Vergleichung auf Grund desselben viel verlässlicher erscheint, als jene nach dem Nennwerth, welcher von den sehr verschiedenen Begebungskosten bedeutend beeinflusst ist.

Wir wollen hier noch die Bemerkung einschalten, dass von den sogenannten gemeinsamen Eisenbahnen, deren Linien sowohl auf ungarischem, als auch auf österreichischem Gebiete liegen, bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Kapitalantheile der ungarischen Linien im Verhältnisse der beiderseitigen Staatsgarantien zu ermitteln, bei der Südbahn hingegen der Kapitalsnennwerth des ungarischen Netzes im Verhältnisse des verwendeten Kapitals auszuscheiden ist, wobei die dem italienischen Staate abgetretenen italienischen Linien und die dem ungarischen Staate überlassene Linie Zágráb-Károlyváros ausser Betracht bleibt.

Um die nach dem Kapital berechneten Ertragszahlen (Prozente) genau beurtheilen zu können, wollen wir noch jene Beträge in die Vergleichung einstellen, welche zur Deckung der Zinsen und der Dividende, wie auch der Tilgungsantheile thatsächlich nothwendig sind oder doch nothwendig wären; wir nennen diese die erforderlichen Erträgnisse. Bei den Staatsbahnen sind die thatsächlichen Lasten des Staates, daher die Annuitäten der für diese Bahnen aufgewendeten Staatsschulden, ferner die Tilgungsantheile und Zinsen der infolge der Verstaatlichungen übernommenen Anleihen, d. h. jene Renten in Rechnung zu ziehen, welche für die abgelösten Privatbahnlinien zu zahlen sind; bei der Pécs (Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welche die staatliche Zinsengarantie geniessen und in Anspruch nehmen, geben die Garantiebeträge die Grundlage; bei der Südbahn ergibt sich das erforderliche Erträgniss aus dem Gesammtbedarf des Prioritätsdienstes, der Tilgungsquote der Aktien und deren Dividendenerforderniss, wobei wir statt der wirklich vertheilten Dividende von 0,6 % volle 4 % annehmen, um auf gleicher Grundlage vorgehen zu können. Aus gleicher Ursache nehmen wir bei der Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurter Eisenbahn auch eine 4 prozentige Dividende in Berechnung statt der wirklich gezahlten von 1 %; schliesslich bei der Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Bahn halten wir uns an die Angabe der Betriebseigenthümerin, der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, welche die Bahn aus ihren Mitteln ausgebaut und ausgerüstet hat.

Zur ziffermässigen Besprechung der wirklichen Erträgnisse im Jahre 1900 übergehend, geben wir vorerst die Kapitalbeträge, den erforderlichen und wirklichen Ertrag und deren Verhältnisszahlen zum Kapital in nachstehender übersichtlichen Zusammenstellung:

Benennung der Eisenbahn	wirklich verwendetes Kapital	Nennwerth	erforderliches Erträgniss		wirklicher Ertrag		
			in Kronen	in Prozenten des Nennwerthes	in Kronen	in Prozenten	
						des verwendeten Kapitals	des Nennwerthes
	in Kronen						
1. k. ungar. Staatseisenbahnen	1 807 294 210	2 174 013 933	94 630 559	4,35	83 415 476	4,62	3,84
2. Pécs-Barcser Eisenbahn	11 000 000	14 452 000	740 666	5,125	725 705	6,60	5,02
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	99 328 608	165 081 903	6 708 040	4,06	4 657 883	4,69	2,82
zusammen 2—3	110 328 608	179 533 903	7 448 706	4,15	5 383 588	4,88	3,00
zusammen 1—3	1 917 622 818	2 353 547 836	102 079 265	4,34	88 799 064	4,63	3,77
4. Südbahn (ungar. Netz)	150 030 024	261 700 500	7 953 634	3,04	5 284 649	3,52	2,02
5. Mohács-Pécser Eisenbahn	16 677 700	16 744 283	897 829	5,36	1 013 519	6,08	6,05
6. Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn	21 446 246	39 682 628	1 666 436	4,20	1 256 795	5,86	3,17
zusammen 4—6	188 153 970	318 127 411	10 517 899	3,31	7 554 963	4,02	2,37
insgesammt 1—6	2 105 776 788	2 671 675 247	112 597 164	4,21	96 354 027	4,58	3,61

Aus diesen Angaben ersehen wir, dass das wirkliche Erträgniss der ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900 nach dem verwendeten Kapital 4,62 %, nach dem Kapitalsnennwerth aber 3,84 % erreichte, während der erforderliche Ertrag 4,35 % zeigt (im Vorjahre 4,22, 3,63 und 4,74 %). Dieses Ergebniss ist, wenngleich der nach dem Nennwerth erzielte wirkliche Ertrag nur 88,15 % (im Vorjahre 76,58 %) des erforderlichen Ertrages deckte, sehr befriedigend, weil bei Staatsbahnen, als volkswirthschaftlichen Unternehmungen, das Ziel der Erreichung eines möglichst hohen Ueberschusses nicht in erster Reihe stehen kann.

Der durchschnittliche wirkliche Ertrag der unter 2 und 3 angeführten, die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Eisenbahnen betrug 4,88 und 3,00 % gegen 4,15 % (im Vorjahre 5,37, 3,28 und 4,00 %). Bei diesen Bahnen sehen wir also gegenüber dem Vorjahre einen Abfall. Wir bemerken noch, dass dieses ungünstige Ergebniss hauptsächlich durch die Kaschau-Oderberger Eisenbahn verursacht wurde, denn bei der Pécs-Barcser Eisenbahn besserte sich der Ertrag. Bei letztgenannter Eisenbahn deckte der Ertrag nicht nur die Erfordernisse des Prioritätsdienstes (Tilgungsantheile und Zinsen), sondern bis auf 14 961 Kr. auch den 5 prozentigen Dividendenbedarf; bei ersterer aber deckte der thatsächlich erreichte Ertrag nicht einmal den Prioritätsdienst, geschweige denn den Bedarf der Aktien an garantirten 4 prozentigen Dividenden.

Der Durchschnittsertrag der unter 4-6 genannten Eisenbahnen, bei welchen der ungarische Staat mittelbar nicht interessirt ist, zeigt 4,02 und 2,37, der erforderliche Ertrag 3,31 % (im Vorjahre 3,67, 2,36 und 3,67 %). Hier ist also im Jahre 1900 ein günstigeres Ergebniss zu verzeichnen als im Vorjahre.

Das thatsächliche Erträgniss aller Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1900 ergibt sich im Durchschnitte mit 4,58 und 3,61 %, der erforderliche Ertrag mit 4,21 % (im Vorjahre stehen diesen Zahlen entgegen: 4,23, 3,46 und 4,57 %). Das Gesammtergebniss des Jahres 1900 ist somit befriedigend zu nennen.

Hinsichtlich der gemeinsamen Eisenbahnen, deren Linien auf ungarischem und österreichischem Gebiete liegen, bemerken wir, dass für deren Gesammtnetz folgende Angaben die entsprechende Aufklärung bieten:

a) Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sämmtliche Linien. Verwendetes Kapital 125 201 614 Kr., Kapitalsnennwerth 203 137 703 Kr., wirklicher Ertrag 5,08 bezw. 3,13 %, erforderlicher Ertrag 4,12 % (im Vorjahre waren diese Ziffern: 6,16, 3,78 und 3,99 %). Es sei übrigens bemerkt, dass der Ertrag der österreichischen Linien nicht nur den Gesammtbedarf des

Prioritätsdienstes und der Aktiendividenden der österreichischen Linien deckte, sondern dass hier auch ein Reinertragsüberschuss von 40 494 Kr. erzielt wurde, welcher der Staatsgarantie der ungarischen Linien zu Gute kommt (im Vorjahre war dieser Ueberschuss 696 752 Kr.).

b) Südbahn, ungarisches und österreichisches Netz. Verwendetes Kapital 826 472 458 Kr., Kapitalsnennwerth 1 545 567 811 Kr., wirkliches Erträgniss 4,95 und 2,65 %, erforderliches Erträgniss (die Aktiendividende mit vollen 4 % berechnet) 3,37 % (im Vorjahre 5,18, 3,08 und 3,91 %). Es erhellt hieraus, dass die Erträgnisse der österreichischen Linien auch hier besser sind als jene der ungarischen Linien.

Gegenüber den Ertragsziffern der ungarischen Vizinalbahnen (126 an der Zahl) stellen sich die besprochenen Erträgnisse der ungarischen Hauptbahnen folgenderweise:

	Erträgniss in Prozenten im Jahre 1900	1899
a) nach dem verwendeten Kapital:		
1. königlich ungarische Staatseisenbahnen	4,62	4,22
2. Hauptbahnen insgesammt	4,58	4,23
3. Vizinalbahnen insgesammt (gesellschaftliche)	2,80	2,73
b) nach dem Kapitalsnennwerth:		
1. königlich ungarische Staatseisenbahnen	3,84	3,63
2. Hauptbahnen insgesammt	3,61	3,46
3. Vizinalbahnen insgesammt (gesellschaftliche)	3,63	3,45

Ueber die Erträgnisse der ungarischen Vizinalbahnen werden demnächst Mittheilungen folgen.

Ein Schlafwagen neuester Bauart

wurde am 17. d. Mts. von der Internationalen Schlafwagengesellschaft einer Anzahl geladener Herren in Berlin auf dem Anhalter Bahnhof zur Besichtigung dargeboten. Staatsminister v. Thielen war mit dem Unterstaatssekretär Fleck, den Ministerialdirektoren Schröder und Möllhausen und einer Anzahl vortragender Räthe erschienen; auch der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz mit einigen Räthen, der Eisenbahndirektionspräsident Kranold mit mehreren Direktionsmitgliedern und andere Herren nahmen an der Besichtigung Theil. Der Berliner Direktor der Internationalen Schlafwagengesellschaft, Major a. D. v. d. Leyen, begrüsste die Herren, die zunächst eine Erläuterung der den vorgestellten Schlafwagen auszeichnenden Neuerungen entgegennahmen. Es handelt sich hier um ein Erzeugniss deutscher Industrie; der Wagen ist von der Breslauer Fabrik für Eisenbahnbedarf gebaut. Er hat 65 000 ℳ gekostet und ist für die Luxuszüge bestimmt.

Einer der anwesenden Herren Ingeniöre wies in seinem einleitenden interessanten Vortrage auf die Vervollkommnungen hin, welche nach und nach seit dem Tage, an welchem der Gründer der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, der belgische Ingeniör Georg Nagelmackers, im Jahre 1873 die ersten Schlafwagen zwischen Ostende - Berlin und Paris-Strassburg in Dienst stellte, an dem rollenden Material der Internationalen Schlafwagengesellschaft zur Durchführung gelangt sind.

Die Hauptumänderung der ursprünglichen Gesammtbauart dieser Wagen wird in erster Linie dadurch gekennzeichnet, dass die ersten Schlafwagen, die ungefähr 12 bis 15 m Länge hatten, auf 2 oder 3 Achsen rollten, wogegen die heutigen mehr als 20 m langen Wagen auf besonderen Fahrgestellen, den „Bogies" oder Drehgestellen, aufliegen. Jedes dieser Drehgestelle läuft auf vier Rädern; sie erleichtern das Laufen der Wagen durch Kurven und gestatten vor allem, den Wagen eine mehr elastische „Aufhängung" zu geben. Das gesetzlich geschützte Modell des Drehgestells unter dem hier vorgeführten Wagen gibt dem Wagen einen besonders ruhigen und angenehmen Gang. Die Wagen mit Drehgestellen gewähren ausserdem einen nicht zu unterschätzenden Vortheil. Die Zugkraft, welche erforderlich ist, um einen aus Wagen mit Drehgestellen gebildeten Zug fortzubewegen, ist nämlich um 15 % geringer, als die Zugkraft zur Fortbewegung eines aus zweiachsigen Wagen bestehenden Zuges mit gleichem Gewicht. Die Verbesserung der Bauart der Drehgestellen hat mit dem Fortschritt der Metallindustrie gleichen Schritt gehalten. Ursprünglich wurden diese aus Holz gefertigt, dann aus Eisen gebaut, darauf aus Stahl und endlich aus Stahl-Pressblechen, wobei trotz bedeutender Verringerung ihres Gewichts den Drehgestellen dieselbe Festigkeit blieb.

Die Wagenkasten waren ursprünglich mit Blech verkleidet. Man ist bald zu einer Verkleidung aus Holz übergegangen, da man dadurch in die Lage versetzt wurde, unangenehme, während der Fahrt sich bemerkbar machende Geräusche zu beseitigen und dem Wagen auch von aussen ein schöneres Aussehen zu verleihen.

Die innere Einrichtung der Wagen hat ebenfalls die verschiedensten Aenderungen erfahren. Die ersten Schlafwagen wiesen fast ausschliesslich Abtheile mit vier Plätzen auf. Die Erfahrung hat jedoch bald gezeigt, dass die Reisenden gern so viel wie möglich ein jeder für sich bleiben. Die unter diesem Gesichtspunkt gebauten heutigen Wagen besitzen im Innern sieben vollständig abgeschlossene Abtheile für zwei Personen und nur ein Abtheil mit vier Plätzen, das für Familien mit Kindern bestimmt ist. Diese Einrichtung unterscheidet sich vortheilhaft von derjenigen der amerikanischen, aus einem einzigen grossen Schlafraum bestehenden Wagen, wo die Reisenden nur durch Vorhänge und durch bewegliche Zwischenstücke von einander getrennt schlafen müssen.

In den Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft sind zwischen je zwei Abtheilen mit zwei Plätzen Waschräume angebracht, welche dem Reisenden den besonders für Damen peinlichen Morgenweg im Frühanzug durch den langen Gang ersparen. Diese Waschräume gewähren gerade durch ihre Abgeschlossenheit dem Reisenden die grosse Annehmlichkeit, sich beim Kleiderwechsel und beim Anziehen den Blicken der übrigen Fahrgäste zu entziehen. In dem vorgestellten Schlafwagen sind oberhalb des Waschtisches und zwar nach dem Längsgange hin bewegliche Fenster angebracht worden, so dass der Schlafwagenschaffner auf Wunsch dem Reisenden vom Gange aus jedwede Handbietung leisten kann. Der Diener kann auf diese Weise auch die Reinigung des Waschtisches, den Wechsel der Handtücher usw. vornehmen, ohne in ein Abtheil eintreten und die Reisenden stören zu müssen.

Die Holzverkleidungen der Wände, die Verzierungen und Stickereien der Lehnen und Sitzbezüge sowie die gepressten Lederfüllungen usw. sind sämmtlich im neuen englischen Stil gehalten. Die echten Teppiche und Läufer und Deckenbemalungen sind demselben Stile angepasst.

Drei Punkte von grösster Bedeutung im Reiseverkehr sind die Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Wagen. Die einzig erwünschenswerthe Beleuchtung für Luxuswagen wäre natürlich die elektrische. Wenn dieses System für das Wagenmaterial der Internationalen Schlafwagengesellschaft noch nicht allgemein angenommen ist, so hat das seinen Grund in den grossen Schwierigkeiten, die sich der Verwendung und der Anbringung gerade bei den Fahrzeugen von internationalen Zügen entgegenstellen. Bei nur einer Eisenbahnverwaltung, deren Wagen ihr Bahnnetz nicht verlassen, ist es ziemlich leicht gewesen, in denselben zu Beleuchtungszwecken elektrische Akkumulatorenbatterien anzubringen, da diese nach einer bestimmten Anzahl Entladungsstunden wieder neu geladen werden können. Für die Internationale Schlafwagengesellschaft ist die Beleuchtung der Wagen mittelst solcher Batterien unmöglich, weil diese Wagen zu grosse Strecken ohne Aufenthalt durchlaufen, und namentlich auch wegen der häufigen Kursänderungen der Wagen. Ein Wagen, der z. B. im vorigen Winter an der Riviera im Dienst gewesen ist, wird heute im Paris - Petersburg - Express verwandt. Auch die Anwendung von kleinen Dynamomaschinen, welche, durch eine Wagenachse angetrieben, Akkumulatoren und Lampen zugleich speisen, hat sich für die Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft nicht bewährt. Man hoffte allgemein, mittelst Acetylen eine wirkungsvolle Beleuchtung für Eisenbahnwagen zu erzielen, jedoch auch hierin hat man sich getäuscht. Die Verwendung von reinem Acetylen ist nämlich wegen der plötzlichen Ansammlung von Russ in der Glaskuppel der Lampen und wegen der schnellen Verschmutzung der Brenner so gut wie ausgeschlossen. Ein glücklicher Ausweg wurde hier durch die auch auf den preussischen Staatsbahnen eingeführte Vermischung von Fettgas mit Acetylen gefunden, die bei dem vorgestellten Wagen zur Beleuchtung verwandt wird.

Was die Heizung der Schlafwagen anbetrifft, so sind die seit Bestehen der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Anwendung gebrachten Niederdruck-Warmwasser-Heizapparate immer verbessert worden. Injektoren verschiedener Systeme wurden angewandt, um das Wasser mittelst eines von der Lokomotive kommenden Dampfstrahls zu erwärmen, und diese

Verbindung des Dampfzutritts zu der Heizungseinrichtung mit der gewöhnlichen Ofenheizung hat sich so bewährt, dass verschiedene Eisenbahnverwaltungen seither dieses System der Internationalen Schlafwagengesellschaft auch bei ihren Wagen eingeführt haben. Auf den verschiedenen Rohrleitungen dieser Warmwasser-Heizvorrichtung hat man Ventile angebracht, welche es dem Schaffner ermöglichen, die Temperatur im Wagen dem Wunsche der Reisenden entsprechend zu regeln.

Mit dieser Regelung steht natürlich die Lüftung der Wagen im engen Zusammenhange. Dieser Frage wird besondere Beachtung geschenkt. Die Aufgabe, die in den heissen Zonen laufenden Wagen genügend zu lüften, ist natürlich eine bedeutend schwierigere, als diejenige, Wagen in den gemässigten Klimastrichen mit der erforderlichen frischen Luft zu versehen. In dem vorgeführten Schlafwagen fördern ausser den in dem Oberlichtaufbau angebrachten Torpedoluftsaugern Ventilationsschieber oberhalb und unterhalb der Abtheileingangsthüren den Wechsel der Luft. Die Fensterhemmungen sind so angebracht, dass man die Fenster während der Nacht mehr oder weniger je nach Belieben offen halten und so der guten Luft jederzeit Zutritt in den Schlafraum verschaffen kann.

Die Bauart des Rahmens und Kastens der Wagen sowie der Zug- und Stossvorrichtungen hat sich bei Eisenbahnunfällen besonders bewährt. Die Wagen haben den Reisenden gerade bei solchen Ereignissen einen Beweis ihrer Festigkeit geliefert. Auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die Sicherheitsvorrichtungen an dem vorgeführten Wagen noch in folgender Art verbessert worden: Im Seitengange wurden die bisher fest angebrachten Fenster in nach innen zu öffnende zweiflügelige umgewandelt, so dass den Reisenden im Falle der Gefahr ein leichteres Entweichen aus dem Wagen ermöglicht wird. Die in den Abtheilen befindlichen Fenster sind so gross gefertigt, dass man bequem nach Hochschieben derselben durch die Oeffnung ins Freie gelangen kann. Oberhalb sämmtlicher beweglicher Fenster sind Handgriffe angebracht, an welchen der Fahrgast sich beim Hinausschwingen aus dem Wagen festhalten kann. Die Heizungsrohrverkleidung dient hierbei als Tritt. Um von aussen in Fällen der Gefahr leicht in das Innere des Wagens gelangen zu können, sind Handgriffe unterhalb der Fenster am Wagenkasten und ausserdem Tritte unterhalb der Langträger des Rahmens angebracht worden. Endlich wird noch in jedem Packwagen eines L-(Luxus-)Zuges eine Leiter mitgeführt, welche nöthigenfalls zum Einsteigen in die Wagen gebraucht werden soll.

Nachdem so die Versammlung über alle wichtigen Einzelheiten der Bauart unterrichtet war, erfolgte die Besichtigung, die Gelegenheit gab, die in jeder Richtung geschmackvolle und elegante Ausstattung des Wagens zu bewundern. Besonders erfreulich ist, dass hierbei weniger auf Glanz, als auf die Behaglichkeit des Aufenthalts Werth gelegt ist. Sehr hübsch ist die lichtgraue Farbe des Bezuges der Bänke. — Die Internationale Schlafwagengesellschaft, der Excellenz v. Thielen im Namen der übrigen Herren den Dank für die Vorführung, die Anerkennung für das Geleistete und den Wunsch weiteren geschäftlichen Gedeihens aussprach, hat durch diesen in Deutschland gebauten Wagen der deutschen Industrie einmal wieder Gelegenheit gegeben, ihr Bestes zu zeigen, und sich von neuem auch um das deutsche Eisenbahnwesen verdient gemacht.

Dürfen wir hier in Bezug auf die Einrichtung des Wagens noch einen Wunsch aussprechen, so wäre es der, dass es sich ermöglichen liesse, in Zukunft den jetzt nur 70 cm breiten Seitengang zu erweitern. Die neueren preussischen D-Wagen werden, wie zur Sprache kam, jetzt mit 80 cm breiten Gängen gebaut. Es ist diese Frage bekanntlich für die freie Bewegung, die Unterbringung des Gepäcks und die Annehmlichkeit des Aufenthalts in den Gängen von ausschlaggebender Bedeutung.

v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnunfall bei Bebra.** Wie die königliche Eisenbahndirektion Erfurt mittheilt, sind am 17. d. Mts. Nachmittags 1½ Uhr im D-Zuge 6 zwischen den Städten Hönebach und Bebra die beiden letzten vierachsigen Personenwagen auf freier Strecke entgleist und neben den Schienen gelaufen, bis der Zug zum Halten kam. Dabei hat nur ein Reisender eine unerhebliche Verletzung am Daumen erlitten; auch die Beschädigung der entgleisten beiden Wagen ist geringfügig. Die Ursache der Entgleisung hat bis jetzt noch nicht festgestellt werden können.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. Juli d. J. wird die 6. Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

— **Die Feriensonderzüge zu ermässigten Preisen von Berlin aus** nach den verschiedensten Richtungen sind jetzt nach vielfachen Verhandlungen und Aenderungen endgültig festgesetzt worden. Nach München, Lindau, Kufstein, Salzburg und Bad Reichenhall gehen Sonderzüge am 4., 5. und 15. Juli sowie am 15. August d. J. Die beiden ersteren fahren 2.35 Nachmittags, die beiden letzteren 2.45 vom Anhalter Bahnhof ab. Die Züge gehen über Probstzella, Bamberg, Nürnberg und Ingolstadt. Die Preise für Hin- und Rückfahrt betragen von Berlin nach München II. Klasse 43,50 ℳ, III. Klasse 30,70 ℳ. An denselben Tagen gehen Sonderzüge nach Frankfurt a/M., Basel, Triberg, Konstanz und Schaffhausen, und zwar am 4., 5. und 15. Juli d. J. 7.35 Abends vom Potsdamer Bahnhof über Strassburg, am 15. August 8.30 vom Anhalter Bahnhof über Heidelberg. Am 5. Juli verkehrt ausserdem ein zweiter Theil 7.50 vom Potsdamer Bahnhof. Die Fahrpreise nach Basel und zurück betragen von Berlin II. Klasse 57,80 ℳ und III. Klasse 40,70 ℳ. Zu diesen Zügen werden auch Rundreisekarten nach Frankfurt a/M., Mainz, Wiesbaden, Coblenz zum Preise von 43,60 ℳ und 30,60 ℳ ausgegeben. Nach Stuttgart und Friedrichshafen geht ein Zug am 19. Juli 2.35 Nachmittags vom Anhalter Bahnhof über Ritschenhausen-Osterburken. Die Fahrpreise nach Stuttgart und zurück betragen 43,40 ℳ und 30,60 ℳ, nach Ulm III. Klasse 4,20 ℳ, nach Friedrichshafen 8,80 ℳ mehr. Nach Wien gehen zwei Sonderzüge in der Nacht vom 4. auf den 5. Juli, ab Charlottenburg 11.43, ab Friedrichstrasse 12.03, über Oderberg und am 15. Juli 2.10 Nachmittags vom Anhalter Bahnhof über Tetschen. Die Fahrpreise betragen jetzt II. Klasse 41,90 ℳ, III. Klasse 24,40 ℳ. Diese Fahrkarten gelten jetzt für die Rückfahrt zu allen Zügen ohne Nachzahlung. Für diese Strecke werden in diesem Jahr gewöhnliche Edmonsonkarten ausgegeben. Nach Hamburg mit Anschluss nach Kiel, Westerland, Wyk auf Föhr, Amrum, Helgoland, Norderney, Borkum und Büsum gehen Sonderzüge am 5. und 14. Juli sowie am 14. August. An jedem der bezeichneten Tage geht je ein Zug 3.20 Nachmittags und 10.35 Abends vom Lehrter Bahnhof. Die Fahrpreise betragen von Berlin nach Hamburg II. Klasse 17,20 ℳ, III. Klasse 11,50 ℳ, nach Kiel 24,50 ℳ und 16,50 ℳ, nach Helgoland 32,60 ℳ und 24,60 ℳ, nach Westerland 39,20 ℳ und 28,90 ℳ, nach Norderney 37,20 ℳ und 29,20 ℳ. Die Sonderzugkarten berechtigen auf den preussischen Strecken zur Beförderung von Freigepäck bis zum Gewicht von 15 kg. Auf jede Fahrkarte zum halben Preise werden 7 kg Gepäck frei befördert. Auf den süddeutschen und österreichischen Strecken wird Freigepäck nicht gewährt. Zur Beschaffung der erforderlichen Wagen findet in diesem Jahre der Schluss der Ausgabe der Fahrkarten schon eine Woche vor dem Abgang der Züge statt, für den Sonderzug nach Wien am 4. Juli zwei Tage vorher, für den nach Wien über Tetschen am 15. Juli nur einen Tag vorher.

— **Die Tagesordnung für die 42. Sitzung des Bezirkseisenbahnraths für die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster** am 25. d. Mts. in Münster i. W. enthält u. a. folgende Punkte: Aenderungen in der Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnraths, Mittheilungen der königlichen Eisenbahndirektionen, betreffend Aenderung in den Bezirken, Berufung des ständigen Ausschusses und die wesentlichsten seit der letzten Sitzung im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und Münster i. W. in Kraft getretenen Aenderungen und Erleichterungen im Personen- und Güterverkehr; Berathung der eisenbahnseitig für den Winterfahrplan 1902/03 in Aussicht genommenen Aenderungen, Vorlage der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, betreffend Ausnahmetarif für Manilahanf, Vorlage der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, betreffend Frachtermässigung für Cichorienwurzeln und -Schnitze (frische und gedörrte) und Cichorienfabrikate.

— **Ostpreussische Südbahn.** Die Direktion macht bekannt, dass gegen den in der Generalversammlung am 10. Mai d. J. gefassten Beschluss, betreffend Genehmigung der Bilanz für 1901, von der Firma S. Frenkel zu Berlin und dem Bankier Moritz Frenkel Anfechtungsklage erhoben worden ist, gleichzeitig mit dem Antrage, das in der Generalversammlung vom 24. April 1899 beschlossene Gesellschaftsstatut für rechtsunwirksam zu erklären.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 12 Arbeitstagen 195 247 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 271 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 202 144 und auf den Arbeitstag 16 171 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 100 mehr und im ganzen 6 897 Doppelwagen oder 3,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 29 030 Doppelwagen gegen 27 360, in Oberschlesien 66 305 Doppelwagen gegen 69 891 und in den drei Bezirken zusammen 290 582 Doppelwagen gegen 299 395 und war demnach im Saarbezirk 1 670 Doppelwagen oder 6,1 % höher, in Oberschlesien 3 586 Doppelwagen oder 3,7 % und in den drei Bezirken zusammen 8 813 Doppelwagen oder 2,9 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1901.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 8. bis 15. d. Mts. 16 660 Doppelladungen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 55 Doppelladungen zu 10 t.

— **Berathung des Eisenbahnetats im „Finanzausschusse" der bayerischen Abgeordnetenkammer.** Aus einer der letzten Sitzungen genannten Ausschusses, in welcher der Berichterstatter um Mittheilungen über das Ergebniss der im Dezember 1901 in Stuttgart stattgehabten Konferenz der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen ersuchte, entnehmen wir den darauf bezüglichen und besonderes Interesse bietenden Ausführungen des Staatsministers Freiherrn v. Crailsheim im wesentlichen folgendes: Die Verhandlungen in Stuttgart beschäftigten sich im Anschlusse an frühere Berathungen zunächst mit der Frage der Personentarife, und es habe der Konferenz eine Denkschrift der württembergischen Regierung zu Grunde gelegen, in welcher zunächst die Herabsetzung der kilometrischen Einheitssätze für den Personenverkehr auf 6,0 ₰ für die I. Klasse, 3,6 ₰ für die II. Klasse und 2,4 ₰ für die III. Klasse unter gleichzeitiger Beseitigung der Preisermässigungen für Rückfahrkarten und Fahrscheinbücher sowie unter Aufhebung des Schnellzugzuschlages ausnehmlich der Luxus-, Durchgangs- und internationalen Schnellzüge erörtert worden sei. Was nun Bayern beträfe, würde die Annahme dieser Sätze unter Zugrundelegung des finanziellen Ergebnisses des Jahres 1899 einen Ausfall von etwa 8 000 000 ℳ bedeuten; zwar sei zuzugeben, dass eine Verbilligung der Fahrgelegenheiten auch eine Verkehrsmehrung zur Folge haben werde, aber der Ausgleich solcher Maassnahmen werde sicherlich nur langsam erfolgen; insbesondere sei zu berücksichtigen, dass, wenn auch das Roherträgniss allmählich wieder erreicht werde, die Reineinnahmen immerhin geringer blieben, da die mit der Verkehrszunahme naturgemäss verbundenen höheren Ausgaben für Personal, Betriebsführung, Fahrmaterial und Stationsanlagen in Rechnung zu stellen seien.

Ferner sei auf der Konferenz die Auflassung des Zuschlages für Schnellzüge, die mehr dem inneren Verkehr dienen, angeregt worden, dagegen sollte er für Luxus-, Durchgangs- und Schnellzüge beibehalten werden. Bei Beginn der gegenwärtigen Sommerfahrordnung sei nun Bayern bereits mit Umwandlung einer wenn auch beschränkten Zahl der hauptsächlich dem inneren Verkehr dienenden Schnellzüge in zuschlagfreie Eilzüge an Stelle von Personenzügen vorgegangen; die Beseitigung des Zuschlages bei sämmtlichen dem inneren Verkehr dienenden Schnellzügen, mit Ausnahme der L-, D- und S-Züge, würde aber für Bayern einen Einnahmeausfall von über 1 000 000 ℳ ergeben. Ausserdem sei auf der Konferenz auch die Ermässigung der Gepäcktarife in Frage gekommen. Für Bayern werde jedoch eine solche nicht für nothwendig erachtet, da die bayerischen Gepäcktarife ohnehin niedriger seien, als anderswo; Preussen habe allerdings Freigepäck für 25 kg, dafür sei dort aber das Uebergewicht theuerer.

Endlich sei in Stuttgart auch noch die Frage der Regelung des Nah- und Vorortverkehrs zur Erörterung gelangt, wobei zur Erwägung gestellt worden sei, ob nicht allgemein die Vororttaxe für eine gewisse Zone einzuführen sei. Was diese Maassnahme beträfe, so ständen ihr ausser finanziellen auch noch betriebstechnische Schwierigkeiten entgegen, da sich alsdann der Nahverkehr nicht mehr auf bestimmte Züge verweisen lasse; zudem würden sich hierdurch auch Verschiebungen in den wirthschaftlichen Beziehungen zwischen den grösseren Städten und den umliegenden Gebieten ergeben, weshalb mit Neuerungen dieser Art nur mit Vorsicht vorgegangen werden könne.

Wenn sonach — fährt der Ministerpräsident zum Schlusse vorstehender Mittheilungen fort — die Stuttgarter Konferenz eine allgemeine Verbilligung der Personentarife vorerst nicht zur Folge gehabt habe, so sei es doch als erfreuliches Ergebniss zu bezeichnen, dass unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen — auch die preussische Staatseisenbahnverwaltung habe sich betheiligt — Verständigung darüber erzielt worden sei, dass allgemeine wichtige Tarifmaassnahmen, die über den Bereich einer Verwaltung hinaus auch die Interessen der übrigen deutschen Bahngebiete zu beeinflussen geeignet erscheinen, noch vor ihrer Durchführung thunlichst zeitig den anderen Verwaltungen bekannt gegeben werden sollen. Diese Vereinbarungen seien geeignet, einem gemeinsamen Vorgehen der deutschen Verwaltungen auf dem Gebiete des Personenverkehrs wie auch in Ansehung der Tarifänderungen für den Güterverkehr im Wege gegenseitiger Verständigung den Boden zu ebnen, und von diesem Gesichtspunkte aus sei das Ergebniss der Konferenz zu Stuttgart als nicht zu unterschätzender Fortschritt der auf weitere Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens abzielenden Bestrebungen zu begrüssen.

— **Sächsische Staatseisenbahnen.** Die vorläufig festgestellten Verkehrseinnahmen im Monat Mai d. J. betragen 10 296 010 (— 275 671) ℳ, wovon 4 043 590 (— 218 011) ℳ auf den Personenverkehr, 6 252 420 (— 57 660) ℳ auf den Güterverkehr entfallen. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betragen 44 142 938 (— 354 213) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 14 967 763 (+ 75 590) ℳ, der Güterverkehr 29 175 175 (— 429 803) ℳ bei. Der Ausfall im Personenverkehr des Monats Mai ist auf das vorherrschend schlechte Wettsr besonders während des Pfingstfestes zurückzuführen.

— **Sicherungseinrichtungen für den Eisenbahnbetrieb in Württemberg.** Mit der Einrichtung der elektrischen Streckenblockung, durch die verhindert wird, dass das Signal am Signalmast (Ausfahrts- oder Blocksignal) für einen Zug auf „freie Fahrt" gestellt wird, ehe die vorgelegene Strecke bis zur nächsten Station oder Blockstation frei ist, d. h. ehe der vorausgefahrene Zug diese Strecke verlassen hat, hat die Verwaltung der württembergischen Staatseisenbahnen schon vor einigen Jahren begonnen. Jetzt ist die elektrische Streckenblockung durchgeführt auf der ganzen Hauptbahn von Bretten bis Ulm und darüber hinaus bis Neu-Ulm sowie auf den Linien Bietigheim-Heilbronn, Stuttgart Hauptbahnhof-Nordbahnhof-Westbahnhof, Cannstatt-Winterbach, Untertürkheim-Münster-Kornwestheim und Plochingen-Metzingen. Die für die Betriebssicherheit ebenfalls sehr wichtigen, auf manchen deutschen Hauptlinien noch fehlenden Vorsignale, die dem Lokomotivführer die Stellung der Signale am Signalmast schon auf mehrere hundert Meter voraus anzeigen, sind auf den württembergischen Haupteisenbahnen ausnahmslos vor allen Einfahrts-, Ausfahrts- und Blocksignalen angebracht.

— **Verkehr am württembergischen Kriegerbundestag in Stuttgart.** Aus Anlass des württembergischen Kriegerbundestages am 8. d. Mts. wurden im Binnenverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen rund 40 000 Personen nach Stuttgart und zurück befördert. Die auf den württembergischen Privatbahnen sowie von ausserwürttembergischen Stationen nach Stuttgart ausgegebenen Fahrkarten sind hierbei nicht gerechnet. Durch diesen Massenverkehr, der in der Hauptsache mit Sonderzügen innerhalb einiger Tagesstunden (Vormittags für die Hinfahrt, Abends für die Rückfahrt) sich vollzog, war der Eisenbahnverwaltung eine grosse Aufgabe erwachsen. Im ganzen waren 52 (fast durchaus vollbesetzte) Sonderzüge aus allen Theilen des Landes nach Stuttgart und zurück auszuführen. Sowohl die Hin- wie die Rückbeförderung vollzog sich ohne Anstand; namentlich wickelte sich der Verkehr auf dem Hauptbahnhof Stuttgart selbst dank den getroffenen Anordnungen und der Thätigkeit des betheiligten Personals anstandslos ab.

Oesterreich.

— **Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes.** Wie s. Zt. gemeldet, hat die Regierung im Abgeordnetenhause eine Gesetzvorlage eingebracht, welche den Zweck verfolgt, die Wirksamkeit des nur auf Bahnen, welche mit Dampfkraft betrieben werden, anwendbaren Haftpflichtgesetzes vom Jahre 1869, betreffend Haftpflicht für körperliche Verletzungen im Eisenbahnverkehr, auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Bahnen auszudehnen. Die Ausdehnung der Wirksamkeit des Haftpflichtgesetzes auf die mit einer anderen elementaren Kraft als der Dampfkraft betriebenen Bahnen war nach der Regierungsvorlage nur insoweit beschränkt, als dieses Gesetz bei Ereignungen im Verkehr der Eisenbahn auf einem von der Bahn mitbenutzten

Strassenkörper nicht zur Anwendung kommen sollte, wenn die körperliche Verletzung weder unmittelbar durch die Betriebskraft der Bahn bewirkt, noch durch die Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen verursacht wurde, sondern nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenutzung sich ergebenden Verkehrs ist. Der Justizausschuss hat die Regierungsvorlage mit Hinweglassung der einschränkenden Bestimmung hinsichtlich der Haftung für Unfälle auf Strassenbahnen angenommen und über die Gesetzvorlage einen überaus eingehenden, die einschlägigen Verhältnisse nach allen Richtungen hin beleuchtenden Bericht erstattet. In ihm wird eingangs darauf hingewiesen, dass zur Zeit der Einführung des Haptpflichtgesetzes (1869) in Oesterreich und im gemeinen Rechte ziemlich einwandfrei die Theorie geherrscht habe, dass eine Pflicht zur Leistung von Schadenersatz nur durch ein Verschulden, und zwar der Regel nach nur durch ein persönliches Verschulden des Ersatzpflichtigen, begründet werden könne.

Schon dass nach der Eisenbahnbetriebsordnung vom 6. November 1851 eine Eisenbahnunternehmung nicht nur für ihr eigenes Verschulden, sondern ohne weiteres auch für das Verschulden ihrer Beamten und Diener zu hatten hat, habe als eine Ausnahme gegolten. Völlig fremd sei aber der herrschenden Lehrmeinung der Gedanke gewesen, dass jemand auch für solche Beschädigungen haftbar sein sollte, die ohne irgend ein Verschulden aus der Beschaffenhoit seiner Sache oder Unternehmung selbst hervorgehen. Der Druck, den jene Lehrmeinung damals auf den gesunden Sinn der Praxis allerorts ausübte, zeige sich auch in den gerichtlichen Entscheidungen.

Erst späteren Erörterungen sei es vorbehalten geblieben, zu zeigen, dass das österreichische bürgerliche Gesetzbuch sowie auch andere moderne Gesetzgebungen zahlreiche Fälle solcher Haftungen ohne Verschulden bereits kennen. Unter den damaligen Verhältnissen sei das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom Jahre 1869 eine Errungenschaft der lauten Anforderungen der Praxis gegenüber der herrschenden Lehrmeinung gewesen.

Mit der Lehrmeinung aber habe man sich in der Weise abgefunden, dass man eine gesetzliche Vermuthung aufstellte, wonach die Unternehmung in solchen Fällen regelmässig im Verschulden sei. Zunächst hatte man hiermit eine einfache Umkehrung der Beweislast im Auge. In Wirklichkeit aber sei das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 schon über diese blosse Umkehrung der Beweislast hinausgegangen, indem es zugleich den für den Unternehmer zulässigen Entlastungsbeweis auf drei bestimmte Fälle beschränkte: vis major — eigenes Verschulden des Verletzten — Verschulden eines Dritten, den die Unternehmung nicht zu vertreten hat. Hiermit sei aus der Entlastungsmöglichkeit der Unternehmung bereits jene breite Masse von Fällen ausgeschieden worden, in denen ein Unfall aus der Natur des stets mit Gefahren verbundenen Betriebes hervorgeht, ohne dass irgend jemanden eine Schuld trifft oder vis major eingetreten wäre, unter der stets nur ganz unüberwindliche äussere Ereignisse verstanden werden.

Wenn die Bahnunternehmung in einer Reihe von Fällen zu haften hat, ohne dass ein wirkliches Verschulden ihrer selbst oder ihrer Organe vorliegt, so ergebe sich hieraus, dass ihr vermuthetes Verschulden in solchen Fällen nur ein angenommenes Verschulden ist. Beruhe also die Ersatzpflicht der Unternehmung thatsächlich nicht immer auf einem Verschulden, so fusse sie auf einem anderen Gedanken Dieser entwickele sich nun dahin: Wer einen mit Gefahren verbundenen Betrieb führt, hat auch für alle Schäden aufzukommen, welche aus diesen Gefahren hervorgehen, falle ihm nun eine Schuld zur Last oder nicht. Der schädliche Erfolg selbst verpflichte den Unternehmer zum Ersatz, denn dieser Erfolg sei eine Folge seiner Unternehmung.

Im französischen Recht mit seinem hervorragend praktischen Geiste sei dieser Satz eigentlich schon mit Art. 1384 des Code civil angebahnt gewesen, der sowohl durch seinen Inhalt, wie durch seine Begründung über eine blosse Haftung des Unternehmers für ein Verschulden seiner Bediensteten hinausgehe und bereits den Grund zu einer wirklichen Haftung für die durch den Betrieb verursachten Schäden legte. Bestimmt ausgesprochen sei dieser Grundsatz zum ersten Mal im preussischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, § 25.

Das Gesetz vom Jahre 1869 erweise sich als ergänzungsbedürftig. Die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes habe aussergewöhnliche Fortschritte gemacht. Sogar Vollbahnen werden andernorts schon mit dieser motorischen Kraft betrieben. Es müsste das öffentliche Rechtsbewusstsein beleidigen, verschiedene Grundsätze lediglich nach dem rein äusseren Momente angewandt zu sehen, ob jemand durch einen mittelst Dampf oder mittelst Elektrizität geführten Betrieb getödtet oder verletzt wird. Das erste sei also, die Gesetzgebung für alle durch elementare Kraft betriebene Bahnen übereinstimmend zu gestalten.

Dies werde am einfachsten durch ausdrücklichen Ausspruch der Geltung des Gesetzes von 1869 auf alle durch elementare Kraft betriebenen Eisenbahnen erreicht. Dabei müssen aber zwei Gedanken festgehalten werden: Erstens dürfe die nun auch gesetzlich festzustellende erweiterte Anwendung dieses Gesetzes unter keiner Bedingung mit einer Verengerung seines Inhalts Hand in Hand gehen. Die ganze Entwickelung würde hierdurch auf die verkehrte Bahn gelenkt. Zweitens habe sich schon jetzt in der Rechtsprechung eine Richtung gezeigt, welche der Anwendung des bereits bestehenden Haftpflichtgesetzes auch auf solche Bahnen, die mit einer anderen elementaren Kraft als mit Dampf betrieben werden, geneigt ist. Aus diesem zweiten Grundsatze ergebe sich, dass jene Ausdrucksweise der Regierungsvorlage vermieden werden müsse, wonach durch das gegenwärtige Gesetz die Haftpflicht auf die mit einer anderen elementaren Kraft betriebenen Bahnen erst ausgedehnt werden soll. Der Ausschuss habe daher alle derartigen Ausdrücke sorgfältig ausgeschieden und insbesondere im § 1 durch die Form ersetzt: „Die Bestimmungen des Gesetzes von 1869 gelten für alle mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen.“ Aus dem oben entwickelten ersten Grundsatz (keine Verengerung der Haftpflicht) aber folge, dass der Ausschuss wohl die Annahme der Hauptbestimmung der Vorlage mit der eben erörterten Aenderung beantragt, gegen die Einschränkung der Haftung beim Betriebe von Strassenbahnen aber entschieden Verwahrung einlegt und dessen Streichung beantragt. In letzterer Hinsicht erscheine dem Ausschusse der im Motivenbericht ausgedrückte Grundgedanke irrig, es müsse deshalb, weil die Strassenbahn kein Monopol auf ihrer Linie besitzt, sondern eine auch anderen Verkehrszwecken dienende Strasse benutzt, eine Einschränkung ihrer Haftpflicht eintreten. Im Gegentheile: Gerade, weil die Strassenbahnunternehmung unter Dienstbarmachung grosser Naturkräfte und Anwendung sonst ungewohnter Geschwindigkeiten und Massenbewegungen auf der öffentlichen Strasse fährt, sei ihre strenge Haftpflicht erst recht geboten. Weiter scheine es auch unrichtig, diejenigen „Folgen, die sich aus der allgemeinen Strassenbenutzung ergeben“, mit „unabwendbaren Handlungen dritter Personen zu vergleichen, deren Verschulden die Bahnunternehmung nicht zu vertreten hat“. Dort, wo der dritten Person, die die Strasse benutzt, ein Verschulden zur Last fällt, entfalle ja ohnehin die Haftpflicht auch nach der Vorschrift des Gesetzes von 1869. Man könne aber unmöglich von vornherein die Benutzung der Strasse durch den allgemeinen Verkehr mit schuldbaren Handlungen Dritter in eine Linie stellen. Im Gegentheile, wenn jemand diesfalls etwas absonderliches thut, so sei es viel eher die Bahnunternehmung, die mit ihren Verkehrsmitteln in den allgemeinen Verkehr hineinrollt, nicht aber jener, der an den stets bestandenen Verkehrsarten theilnimmt.

Auch jener Unfall, der zwar aus einer Ereignung im Bahnverkehr hervorgeht, aber dennoch, wie es die Regierungsvorlage ausdrückt, „nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenutzung sich ergebenden Verkehres“ sein soll, stelle sich daher richtig als Folge der Mitbenutzung dieser Strasse zu Bahnzwecken dar. Nur in diesem Umfange werde er durch das Gesetz von 1869 getroffen — in diesem Umfange soll er aber auch getroffen werden. Die von der Regierung vorgeschlagene Bestimmung würde aber auch zu geradezu unlösbaren Schwierigkeiten der Praxis führen und wäre eine Quelle unabsehbarer Prozesse.

— **Fahrkartensteuer.** Das österreichische Abgeordnetenhaus hat nach dreitägiger Verhandlung die Gesetzvorlage über die Fahrkartensteuer mit einigen den wesentlichen Inhalt der Vorlage nicht berührenden Aenderungen angenommen. Wir werden auf den Verlauf dieser interessanten Verhandlungen in der nächsten Nummer zurückkommen.

— **Die neuen Alpenbahnen.** Die Inangriffnahme des Baues der offenen Strecken der neuen Alpenbahnen wird eifrig betrieben. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ erfährt, hat die politische Begehung der Linie Schwarzach - Gastein vor kurzem begonnen. Die Bauvergebung dürfte im Herbst d. J. erfolgen. Die politische Begehung der ungefähr 1,5 km langen Strecke von der nördlichen Mündung des Karawankentunnels bis zur Station Rosenbachthal hat bereits stattgefunden. Diese Strecke wird demnächst voraussichtlich zur Bauvergebung gelangen und noch in diesem Jahre vollendet werden, da sie für den Unterbau im Karawankentunnel als Werkbahn dienen soll. Auch die politische Begehung der offenen Strecke der Pyhrnbahn steht bevor, so dass die baldige Bauvergebung dieser Linie gleichfalls gewärtigt werden darf.

Von der Linie Lemberg-Sambor-ungarische Grenze wird demnächst der zweite Theil, die Strecke Sambor-Landesgrenze, in deren Zuge sich mehrere Tunnel befinden, zur Vergebung gelangen. Was schliesslich die Eisenbahnlinien Laun-Rakonitz und Hartberg-Friedberg anbelangt, so wird die politische Begehung alsbald und die Bauvergebung wohl noch vor dem Herbste d. J. erfolgen.

— **Die Länge der österreichischen Eisenbahnen.** Ende 1900 betrug die Betriebslänge der mit Dampf- und sonstigen

mechanischen Motoren betriebenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Oesterreichs (einschliesslich Lichtenstein) 19 780 km. Im Laufe des Jahres 1901 sind neue Bahnen mit einer Betriebslänge von 420 km zugewachsen. Am Schlusse des Jahres 1901 stellte sich die Betriebslänge auf 20 220 km. Hierunter befinden sich:

Bahnen im Betriebe der Staatsbahnverwaltung	11 524 km
Staatsbahnen in fremdem Betriebe	115 „
Privatbahnen in Privatbetrieb	8 482 „
ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	99 „

Zu den im Privatbetriebe stehenden Bahnen gehören 36 selbständige Lokalbahnen mit einer Betriebslänge von 1 155 km, 5 Zahnradbahnen mit einer Länge von 32 km, 7 Dampfstrassenbahnen mit 124 km, 4 Drahtseilbahnen mit 0,9 km, endlich 26 elektrische Bahnen mit 357 km.

— **Zur Vermeidung von Zugverspätungen.** Infolge der erhöhten Sorgfalt, welche von den Aufsichtsbehörden der Regelmässigkeit des Zugverkehres auf den österreichischen Bahnen zugewendet wird, war bereits im Vorjahre eine Herabminderung des Prozentsatzes der Zugverspätungen zu verzeichnen. Noch günstiger haben sich die Ergebnisse im laufenden Jahre gestaltet; es betrugen nämlich die Zugverspätungen im ersten Vierteljahr d. J. bei den Staatsbahnen nur noch 0,4 % und bei den wichtigsten Privatbahnen (Nordbahn, Südbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn) 0,9 %. Unter den grösseren Privatbahnen zeigt die österreichische Nordwestbahn mit 0,2 % das günstigste Ergebniss, während dieser Prozentsatz bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1,3 % und bei der Südbahn 1,6 % beträgt. Eine weitere Besserung dieser im Vergleiche zu den ausländischen Bahnen sehr günstigen Verhältnisse herbeizuführen, liegt zum Theile auch in der Hand der Reisenden, welche den Bahnverwaltungen ihre Aufgabe durch verständnissvolle Mitwirkung, insbesondere aber durch Vermeidung der so häufig vorkommenden Zeitverschwendung beim Aus- und Einsteigen wesentlich erleichtern könnten.

— **Die Prioritätsobligationen der Südbahn.** In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses haben mehrere Abgeordnete an den Eisenbahnminister und den Finanzminister eine Interpellation, betreffend das Uebereinkommen zwischen der Südbahngesellschaft und den Besitzern der Prioritätsobligationen, gerichtet. In der Interpellation wird mitgetheilt, dass diese letzteren nach dem Uebereinkommen für eine Reihe von Jahren darauf verzichten sollen, dass die Tilgung der Prioritäten durch Verloosung erfolge, und dass sie sich mit dem freihändigen Rückkauf einverstanden erklären. Dafür soll jedoch die Südbahn die Verpflichtung zur Goldzahlung der 3 prozentigen Prioritäten anerkennen und die Zusicherung geben, dass der heute bestehende Steuerabzug von 2 Fr. niemals erhöht werde. Ein solches Uebereinkommen würde weder die finanziellen Verhältnisse der Südbahn regeln, noch die Rückzahlung des Kaufschillingsrestes an den Staat sichern, dagegen sowohl die Südbahn, als deren einstigen Rechtsnachfolger, den Staat, mit den Kosten der Goldzahlung belasten. Einem solchen Uebereinkommen müsste daher die Staatsverwaltung ihre Zustimmung verweigern. Da jedoch die Regierung in diesem Falle Partei ist und eine Rechtsfrage nicht durch einen Verwaltungsakt entschieden werden könne, so sei es Sache der Regierung, über die Frage der Goldzahlung eine Entscheidung der zuständigen Gerichte herbeizuführen. Die Interpellanten fragen, welche Schritte die Regierung zu unternehmen gedenke und ob sie geneigt sei, eine Entscheidung der Gerichte in der Währungsfrage der 3 prozentigen und der 5 prozentigen Südbahnprioritäten herbeizuführen.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Die Gesellschaft hat mit dem Eisenbahnministerium einen Vertrag abgeschlossen, wonach der Betrieb vom Zeitpunkte der Eröffnung der Vintschgauer Bahn an durch den Staat geführt werden soll. Dieser Vertrag wird der Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden.

— **Verstaatlichung der Kremsthalbahn.** Das in Aussicht genommene Uebereinkommen ist zum vorläufigen Abschlusse gelangt und bedarf nur noch der Genehmigung des Eisenbahn- und des Finanzministers sowie der Aktionäre; zu letzterem Zwecke steht die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung unmittelbar bevor. Für den Fall der Annahme des Uebereinkommens wird der Betrieb schon vom 1. Januar d. J. an auf Rechnung des Staates gehen.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Verhandlungen zwischen dieser Bahn und der Regierung über die von der Gesellschaft geplante Prioritätenumwandelung in Verbindung mit einer Deckung der schwebenden Schuld werden, wie verlautet, demnächst fortgesetzt werden. Ebenso stehen Verhandlungen über die durchzuführenden Tarifherabsetzungen in Aussicht. Bekanntlich hat der Verwaltungsgerichtshof die von der Gesellschaft erhobene Beschwerde gegen die ihr von der Regierung im Sinne der Konzession aufgetragene Ermässigung der Tarife um weitere 5 % abgewiesen. Es wird sich nunmehr darum handeln, im Verhandlungswege festzustellen, ob eine allgemeine Ermässigung sämmtlicher Gütertarife um 5 % oder eine den Verhältnissen der einzelnen Industrien angepasste, demnach bei einzelnen Artikeln eine weitergehende Tarifherabsetzung durchgeführt werden solle.

— **Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald.** Der zwischen dieser Bahn und der Staatseisenbahnverwaltung vereinbarte Betriebsvertrag, demzufolge der bisher von der süd-norddeutschen Verbindungsbahn geführte Betrieb mit dem 1. Juli d. J. an die Staatseisenbahnverwaltung übergeht, ist zunächst für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen. Als Entschädigung für die Betriebsführung leistet die Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn an die Staatseisenbahnverwaltung einen Pauschbetrag von 360 000 Kr. jährlich, in welchem jedoch die besonderen, nicht zu den Betriebsausgaben gehörenden Auslagen nicht inbegriffen sind. Mit dem 1. Juli d. J. wird auch die Linie Tannwald-Grünthal dem Verkehre übergeben werden. Die Anschluss- bezw. Fortsetzungsstrecke auf preussischem Gebiete dürfte erst im Oktober der Vollendung zugeführt werden.

— **Revision des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Der Staatseisenbahnrath hat, wie bereits gemeldet, in seiner am 6. d. Mts. abgehaltenen Sitzung ein Komitee für die Vorbereitung der bei der nächsten Revisionskonferenz zu stellenden Anträge gewählt. Diese wird im Herbst 1904 stattfinden. Im Hinblicke hierauf ist das Centralamt in Bern beauftragt worden, an die Vertragsstaaten die Einladung zu richten, die auf die Abänderung des Uebereinkommens bezüglichen Anträge womöglich im Laufe dieses Jahres bekannt zu geben. Die Wiener Handelskammer wird, wie früher, auch diesmal die Aufgabe übernehmen, sich mit den übrigen Handelskammern und anderen wirthschaftlichen Körperschaften zum Zwecke der Feststellung der wünschenswerthen Abänderungen des Berner Uebereinkommens mit verschiedenen Interessentenkreisen in Verbindung zu setzen. Das gesammelte Material wird von dem Komitee einer Prüfung unterzogen, und sollen sodann mit Ungarn und möglicherweise auch mit Deutschland Verhandlungen zur Herbeiführung eines Einvernehmens gepflogen werden.

— **Bau der neuen Alpenbahntunnel.** Die Bauarbeiten am Karawanken- und Wocheiner Tunnel sind bekanntlich bereits vergeben. Bei dem Tauern- und Bosrucktunnel wird bis auf weiteres der Vortrieb vorläufig im Wege der Handbohrung fortgesetzt, wobei der Förderung der Tunnelarbeiten kein Abbruch geschieht. Die Vergebung der Bauarbeiten für den Pyhrntunnel ist im laufenden Sommer zu gewärtigen. Der an der Südseite des Wocheiner Tunnels vor kurzem beobachteten Rutschung, durch welche die aufgefahrene Firststollenstrecke vorgedrückt wurde, ist, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, keine Bedeutung beizumessen; solche Vorkommnisse stellen sich bei Tunnelbauten, insbesondere im Beginne, nicht selten ein. Die Bohrungsarbeiten nehmen nunmehr wieder ihren ungestörten Fortgang.

Auch in Ansehung des endgültig anzuwendenden Bohrsystems ist bereits eine Entschliessung erfolgt. Die Eisenbahnbaudirektion hat sich nämlich für die Verwendung der elektrischen Bohrmaschinen, System Siemens & Halske, an der Nordseite des Karawankentunnels entschieden, nachdem die bisherigen bei der vorläufigen Verwendung dieser Maschinen gemachten Wahrnehmungen ein vollkommen klagloses Arbeiten bei bedeutender Leistungsfähigkeit ergaben. Auch die Versuche, welche an der Südseite des Karawankentunnels mit der von der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft aufgestellten Bohrmaschine seit längerer Zeit gemacht worden sind, werden demnächst zum Abschlusse gelangen.

— **Umbau des Salzburger Bahnhofes.** Die Staatsbahndirektion Innsbruck hat die Ausschreibung der Unterbauarbeiten bei dem neuen Verschubbahnhofe in Salzburg auf Anordnung des Eisenbahnministeriums aufgehoben, sämmtliche eingelangten Angebote abgewiesen und eine neue Lieferungsverhandlung ausgeschrieben. Die Aufhebung der ersten Ausschreibung ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, nicht auf ein ungünstiges Ergebniss derselben zurückzuführen. Die Ursache war lediglich darin gegeben, dass die Bedingungen der Bauausführung dahin geändert wurden, dass an Stelle des von der Staatsbahndirektion Innsbruck bei der ersten Ausschreibung in Aussicht genommenen Granites der im Untersberge gewonnene sogenannte Konglomeratstein bei dem Salzburger Verschubbahnhofe zu verwenden sei.

— **Verwendung von Petroleumrückständen zur Heizung von Lokomotiven.** In Oesterreich ist die Heizung der Lokomo-

tiven mit Petroleumrückständen bisher nur auf der Arlbergbahn bei Personenzügen wegen der geringeren Rauchentwickelung in Anwendung. Die Lokomotiven sind derart gebaut, dass sie mit Kohle oder mit Petroleumrückständen geheizt werden können. Nunmehr sollen mit Rücksicht auf die Steigerung der Erdölgewinnung in Galizien auch bei den galizischen Staatsbahnen Versuche mit der Heizung mittelst Petroleumrückständen in grösserem Umfange unternommen werden.

Ungarn.

— Vergebung von Nothstandsarbeiten auf den ungarischen Staatsbahnen. Die Budapester hauptstädtische Kommunalverwaltung hat dem ungarischen Ministerpräsidenten eine Denkschrift über Maassregeln zur Steuerung der Arbeitslosigkeit überreicht. Der Handelsminister theilt nun in einem an die Hauptstadt gerichteten Schreiben mit, dass er in seinem Wirkungskreise und im Rahmen der ihm vom Ministerrathe zur Verfügung gestellten Mittel umfassende Verfügungen zur Ertheilung von industriellen Bestellungen getroffen habe. So seien bei den ungarischen Staatsbahnen Arbeiten im Betrage von 32 236 000 Kronen, von welchen 28 200 000 Kr. auf die Herstellung von Personen- und Lastwagen, 4 036 000 Kr. auf Lokomotiven entfallen, vergeben worden. Eine weitere Bestellung auf etwa 2 000 000 Kr. ist in Vorbereitung.

— Erhöhte Holzausfuhrtarife auf den ungarischen Staatsbahnen. Die von ungarischen Stationen für die Ausfuhr nach dem Zollauslande, ferner nach Fiume gewährten ermässigten Frachtsätze wurden am 1. Januar 1902 nur mit Gültigkeit bis Ende d. Mts. verlautbart, da bereits zu jener Zeit die Absicht im ungarischen Handelsministerium feststand, sie ab 1. Juli d. J. zu erhöhen. Nunmehr sind Kundmachungen erschienen, durch welche diese Tariferhöhungen ab 1. Juli d. J. durchgeführt werden.

— Lokalbahn Ruma-Klenák-Saveufer. Die Direktion dieser Lokalbahn-Aktiengesellschaft ist, wie berichtet wird, beim ungarischen Handelsminister um die Bewilligung eingeschritten, ihre Linie vom Save-Umschlagsplatze aus mit Ueberbrückung der Save nach dem rechtsseitigen Ufer, und zwar bis zu einem geeigneten Punkte nächst Sabak zu verlängern und dort einen Verladebahnhof einzurichten.

Uebrige europäische Länder.

— Die gegenseitige Versicherung der französischen Eisenbahnbediensteten. Die in gutem Einvernehmen mit den Eisenbahngesellschaften und der Regierung stehende und von diesen geförderte Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français hielt Anfang dieses Monats ihre Jahresversammlung ab. Sie zählt gegenwärtig 104 000 Mitglieder; sie verfolgt keine agitatorischen Ziele, sondern nur Unterstützung und Versicherung. Im Jahre 1880 durch einen bescheidenen Angestellten, Burger, begründet, verfügt sie jetzt, wie ihr Vorsitzender, Le Bouder, mittheilte, über ein Kapital von 28 000 000 Fr. Im Jahre 1901 wurden 578 576 Fr. an Pensionen ausbezahlt. Bei dem Festbankett von 1 200 Theilnehmern war die Mehrzahl der soeben abgegangenen und der neuen Minister erschienen, ebenso hervorragende Vertreter der Aufsichtsräthe und Direktionen der grossen Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnverwaltung. In der Hauptrede feierte der Vorsitzende Le Bouder den Grundsatz der „Brüderlichkeit" und der auf Freiheit beruhenden Gegenseitigkeit und verwarf die staatlichen Zwangstheorien. Ebenso rühmte der neue radikale Handelsminister Trouillot die freiwillige Gegenseitigkeit und forderte dazu auf, „den Staat nicht als eine irdische Vorsehung zu betrachten, gegen welche alle Hände sich ausstrecken". Ferner hielt u. a. Herr Gay, Vorsitzender des Verwaltungsraths der Westbahn, eine höchst warme Rede für Verbesserung des Lohnes der Arbeiter. An dem nachfolgenden Ball nahm auch der wegen dringender Abhaltung vom Bankett ferngebliebene neue Verkehrsminister Maruéjouls theil.

— Der neue Juradurchstich und die schweizerischen Bundesbahnen. In einem Gutachten über die Pläne einer Weissensteinbahn oder einer Bahn Münster-Grenchen spricht sich die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen mehr für Solothurn als für das westlicher nach Biel zu gelegene Grenchen aus. Doch hätten die Bundesbahnen z. Zt. keine Veranlassung, den Juradurchstich auszuführen; die Lage betreffs des Ausbaues des Bahnnetzes (Lötschbergbahn usw.) müsse erst besser geklärt sein. Nur dürfe die Erstellung einer neuen Jurabahn nicht von dritter Seite ausgeführt werden, sondern s. Zt. den Bundesbahnen vorbehalten bleiben. Es wird allgemein gesagt: „Wir sind der Ansicht, dass der Bund nicht von einem engen Standpunkt ausgehen, sondern mit ins Auge fassen soll, welche Vortheile der Schweiz im ganzen erwachsen. Diesfalls ist nun zu Gunsten von Solothurn zu sagen, dass es centraler gelegen ist, als Biel; während letzteres nur für den eigentlichen Verkehr nach der Westschweiz in Frage kommt, ermöglicht eine Bahn nach Solothurn auch eine Verbesserung der Verbindungen mit der Centralschweiz mit Inbegriff des Gotthard." Der Simplon werde zwar z. Zt. über Biel erreicht; wenn aber die Lötschbergbahn zustande komme, deren Ausgangspunkt Bern ist, verschiebe sich die Lage zu Gunsten von Solothurn. Selbstverständlich gälten alle zu Gunsten von Solothurn geltend gemachten Gesichtspunkte nur für den Fall der Erstellung einer leistungsfähigen Linie, d. h. einer solchen, welche wesentlich günstigere Bau- und Betriebsverhältnisse aufweise, als das z. Zt. vorliegende Weissensteinprojekt mit 25 ‰ Steigung. Auch betreffs Münster-Grenchen liege ja ein feststehendes Projekt nicht vor, es müssten also noch umfassendere Vorarbeiten usw. gemacht werden. Diese Linie würde wohl den Verkehr von Basel nach Genf und Lausanne sowie nach dem Simplon günstig beeinflussen. Bezüglich des Simplonverkehrs sei zu bemerken, dass die Erstellung einer Lötschbergbahn wesentliche Verschiebungen in der Verkehrsleitung veranlassen würde. Wenn also der Linie Münster-Grenchen nach gewissen Richtungen volkswirthschaftlich eine grössere Bedeutung zukomme, als der Weissensteinbahn, werde ihre bessere Wettbewerbsfähigkeit noch ungünstiger auf den Ertrag des bestehenden Bundesbahnnetzes einwirken, ohne dass durch eine wesentliche Stärkung der Wettbewerbsstellung gegen ausländische Bahnen der Ausfall eingebracht werden könnte. Die Ausmündung einer Abkürzungslinie durch den Jura in Solothurn biete den Vortheil, dass sie auf einen bereits vorhandenen Knotenpunkt treffe. Der Bahnhof Neu-Solothurn könne verhältnissmässig leicht erweitert werden, der Bahnhof Biel schwer. Hierzu ist zu bemerken, dass die schweizerischen Bundesbahnen überhaupt vorerst dem namentlich von Bern betriebenen Bau einer Lötschbergbahn wegen der dadurch dem Gotthard gemachten Konkurrenz usw. und wegen der grossen Kosten abgeneigt sind. — Andererseits ist unter dem Titel „Memorial über neue Eisenbahnprojekte im mittleren Juragebiet" ein technisches Gutachten der Herren R. Moser und A. Bachem in Zürich erschienen, welches den Bau einer Linie Münster-Grenchen als die einzige und richtigste, allen Interessen am besten entsprechende Lösung eines neuen Juradurchstichs bezeichnet. Die Weissensteinbahn mit ihren starken Steigungen habe den Charakter einer Gebirgsbahn und könne daher mit der tiefer gelegenen Linie Münster-Grenchen, deren Höchststeigung nicht einmal 11 ‰ beträgt, bezüglich Leistungsfähigkeit nicht in Wettbewerb treten. Eine Reihe von Einzelvortheilen dieser Strecke werden aufgeführt.

— Gotthardbahn. Ueber den Inhalt des von der Verwaltung erstatteten Rechenschaftsberichtes für 1901 theilen wir im Anschluss an das in Nr. 47 S. 756 Gesagte noch folgendes mit: Der Abschluss zeigt nach einer Reihe von Jahren stetigen Anwachsens eine kleine Verminderung der Betriebseinnahmen um 363 385 Fr. = 1,8 %, während die Betriebsausgaben noch um 332 922 Fr. gestiegen sind. Die Dividende soll wie im Vorjahr $6^4/_5$ % betragen. Bei einer Dividende über 7 % nehmen bekanntlich die Subventionsstaaten am Gewinn theil; dieser Fall ist mit geringen Beträgen nur ganz selten vorgekommen. Das Aktienkapital beläuft sich auf 50 000 000 Fr., die Subventionen auf 119 000 000 Fr., die Anleihen auf rund 134 000 000 Fr. Nachdem der Rückkaufsprozess vom Bundesgericht durch Urtheil vom 25. Juni 1901 entschieden ist und danach die Reinertragsausweise aufzustellen sind, können doch, wie der Bericht sagt, über die den Einnahmen gutzubringenden Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds sowie über die die Ausgaben belastenden Einlagen in den Fonds noch keine bestimmten Summen angegeben werden, da die Ansichten beider Theile namentlich über die Einlagen sehr weit auseinander gehen und eine gerichtliche Feststellung nicht vorhanden ist. Es liege überhaupt über eine Reihe sehr wichtiger Fragen noch keine Entscheidung vor. Wenn nicht vorher ein freihändiger Rückkauf stattfindet, wird die Gotthardbahn konzessionsmässig erst im Jahre 1908 zur Verstaatlichung reif. Der Bericht der Revisoren schliesst mit der Erklärung, dass sie wieder den Eindruck einer allseitigen ausgezeichneten Ordnung und Geschäftsleitung empfangen haben.

— Dem Bericht der italienischen Meridionalbahn für das Betriebsjahr 1901 entnehmen wir der „Berl. Börs.-Ztg." folgende Angaben: Trotzdem die Leitung wie immer sich die Hebung der Lage ihrer Angestellten angelegen sein liess, wurde sie zusammen mit den beiden anderen grossen Betriebsgesellschaften zu Konferenzen von der Regierung eingeladen, um weitere Schritte

in dieser Richtung anzubahnen. Es gelang auch unter verhältnissmässig grossen Opfern, welche die Direktion angesichts der obwaltenden Umstände gern auf sich genommen, eine Einigung zu erzielen. Später jedoch trat das Ministerium mit weiteren Forderungen hervor, die, namentlich was die Disziplinargewalt über das Personal betrifft, von allen drei Gesellschaften für unannehmbar erklärt wurden, dergestalt, dass sie der Regierung mittheilten, sie seien nach Lage der Dinge bereit, schon jetzt von den Verträgen zurückzutreten und nicht erst deren Ablauf abzuwarten. — Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Lecco-Colico, die bereits im vorigen Herbst stattfinden sollte, hat noch immer nicht bewirkt werden können, da sich bei den Probefahrten Fehler ergaben, denen abzuhelfen die ausführende Firma verpflichtet und gegenwärtig eifrig bestrebt ist. Der auf verschiedenen Nebenlinien eingeführte Nebenbahnbetrieb mit billigen Tarifen ist zwar für das Publikum und die Regierung von Vortheil gewesen, für die Gesellschaft, trotzdem der Verkehr sich wesentlich gehoben, aber nicht; denn die erhofften Ersparnisse in den Ausgaben liessen sich bisher nicht erzielen. Trotzdem sollen die Versuche auf diesem Gebiete weiter fortgesetzt werden. — Die finanziellen Erträgnisse in 1901 waren leider wenig befriedigend, theilweise infolge der schlechten Ernte in Unteritalien. Bei alledem aber übersteigen schliesslich die Einnahmen um 1 326 204 L. diejenigen des Vorjahres. Dem stehen aber um 8 341 779 L. gewachsene Ausgaben gegenüber, davon der dritte Theil allein für höhere Gehälter, das übrige für theurere Kohlenpreise und sonstige Anschaffungen; doch sind letztere nur vorübergehender Natur, erstere dagegen nicht. Daher schliesst der Betrieb statt mit einem Ueberschuss mit einem Verlust von 4 831 660 L., zu dem noch der Schadenersatz aus dem grossen Eisenbahnunglück von Castel Giubileo mit 1 942 438 L. hinzutritt. Als Gegengewicht für dieses ungünstige Ergebniss sind dagegen 2 450 000 L. Baugewinne vorhanden, wodurch es möglich wurde, für das abgelaufene Jahr 30 L. Dividende (gegen 33 L. in 1900) zur Vertheilung zu bringen. Der im laufenden Jahre sich erfreulich entwickelnde Verkehr und der Rückgang der Kohlenpreise lassen erhoffen, dass nunmehr das richtige Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben sich wird wieder herstellen lassen. Die Gesammteinnahmen stellten sich:

Hauptnetz	121 106 727	(+ 1 064 139) L.
Nebennetz	9 927 404	(+ 338 275) „
daher zusammen	131 034 125	oder 1 402 415 L.

mehr wie in 1900. Hiervon sind abzusetzen die Betriebsausgaben mit 91 395 874 L.; sonach bleiben 39 638 251 L, was 69,74 % des Roherträgnisses gegen 63 % in 1900 ausmacht.

— **Die Lüftung auf der Central London-Eisenbahn.** Die Luft in der Londoner „Twopenny Tube“ war seit Monaten immer schlechter geworden. Wenn der Zug vor einer Station durch Zufall einige Minuten halten musste, so wurde, wie „The Railway Engineer“ meldet, die Luft entsetzlich bedrückend, schlimmer als in den Tunneln der Metropolitan- oder Distriktbahnen. Der kolbenartige Gang der Züge in den Tunneln lüftete diese nicht so, wie man gehofft hatte, sondern trieb nur die Luft nach rückwärts und vorwärts und erzeugte dadurch den entsetzlichsten Zug in den gekrümmten unterirdischen Strecken. Die Gesellschaft hat nun auf Empfehlung von Benjamin Baker eine elektrisch betriebene Lüftungsvorrichtung auf der Station Bond Street aufgestellt, die während der Nacht, wenn der Betrieb ruht, die Luft durch einen der Schachte an die Oberfläche der Erde befördert. Auf diese Weise werden die Tunnel jede Nacht gelüftet; dass diese Lüftung gesundheitlich genügt, wird von Zeit zu Zeit durch medizinische Sachverständige geprüft; sollte sich die Nothwendigkeit einer grösseren Zahl von Ventilatoren herausstellen, so will man diese gleichfalls aufstellen.

Fremde Welttheile.

— **Die Trasse der Bagdadbahn.** Die von der türkischen Regierung am 16. Januar d. J. ertheilte Konzession für den Bau der Bagdadbahn wird in einem vom österreichischen „Handelsmuseum“ veröffentlichten Berichte des k. und k. Konsulates Bagdad in nachstehender Weise erörtert: Die konzessionirte Bahnlinie überschreitet 50 km südwestlich von der im armenischen Vilajet Diarbekir gelegenen Stadt Nessebin die Grenze des Vilajets Mossul, der nördlichsten mesopotamischen Provinz, um nach weiteren 130 km die Stadt Mossul selbst zu erreichen. Die Bahnlinie weicht gerade in den mesopotamischen Vilajets (Mossul, Bagdad, Bassorah) von der ursprünglich geplanten stark ab, und zwar insbesondere in der zwischen Mossul und Bagdad gelegenen Strecke. Ursprünglich war nämlich geplant, die Bahn auf einem Umwege durch die fruchtbaren und mit mancherlei Mineralschätzen versehenen, verhältnissmässig dicht bevölkerten Vorberge der türkisch-persischen Grenzgebirge zu führen, d. h. eine Linie Mossul-Erbil-Kerkuk (mit Bitumen und Erdöllagern) Mansurije-Bagdad. Dagegen läuft die jetzt genehmigte Bahnlinie etwa 520 km weit in menschenarmer, zumeist wüster Gegend am rechten Tigrisufer über Mossul-Tekrit-Saadije-Bagdad.

Von Bagdad an stimmt die konzessionirte Linie mit der ursprünglich geplanten mehr überein. Nach Westen ziehend führt sie über Djerije zum Euphrat; nachdem sie diesen Strom überschritten hat, wendet sie sich südwärts nach den vielbesuchten schiitischen Wallfahrtsorten Kerbela (Meschhed Hussein) und Nedschef (Meschhed Ali). Die Strecke Bagdad-Nedschef beträgt ungefähr 190 km. Von Nedschef aus geht die Linie theils durch die Wüste, theils längs dem rechten Ufer des Euphrat in südöstlicher Richtung 550 km nach dem 30 km südwestlich von Bassorah gelegenen Zobeir und von dort nach Bassorah selbst. Die gesammte Strecke Mossul-Bassorah beträgt demgemäss 1 260 km.

Weitere in die Konzession und Garantieverpflichtung einbezogene Bahnen sind: die Linie Gaadije (am Tigris oberhalb Bagdads und nicht weit von ihm gelegen)-Khanikin (an der persischen Grenze), welche dem Durchgangshandel Bagdads nach Persien bedeutend zu Gute kommen dürfte, und eine andere Linie von Zobeir (in der Nähe Barrorahs) nach einem noch nicht näher bestimmten Küstenpunkte des persischen Meerbusens statt des ursprünglich in Aussicht genommenen Kuweit, bezüglich dessen Grossbritannien inzwischen mit Ansprüchen hervorgetreten ist. Sowohl die Linie Saadije-Khanikin, als auch die andere Zobeir-persischer Meerbusen dürften je etwa 150 km lang werden.

Von der ursprünglich geplanten Trasse durch die Vorberge der türkisch-persischen Grenzgebirge ist nur noch die kleine Strecke Mossul-Erbil übrig geblieben, für welche sich die Konzessionäre der Bagdadbahn ein Vorrecht gesichert haben. Ein ähnliches Vorrecht besitzen sie auch für eine von einem Punkte der Strecke Bagdad-Kerbela längs des Euphrat nach Nordwesten ziehende etwa 110 km lange Linie, die in Hit endet.

Ueber die Beweggründe dieser Veränderungen wird angegeben, dass die Bagdadbahn durch die Verlegung der Strecke Mossul-Bagdad vom linken auf das rechte Tigrisufer zwar um den bedeutenden Ortsverkehr der dichtbevölkerten Landschaften zwischen dem Tigris und der persischen Grenze gebracht werde und auch um manches Lager von Erdöl oder sonstigen nutzbaren Mineralien, welches in der den Konzessionären eingeräumten Ausbeutungszone von 20 km zu beiden Seiten der Bahnstrecke liegt, die Bagdadbahn werde aber hierfür durch verschiedene Vortheile entschädigt: Die Baukosten seien auf dem flachen, rechten Ufer des Tigris weit geringer, der vielbesuchte, schiitische Wallfahrtsort Samarra (am Tigris oberhalb Bagdads, von diesem etwa 105 km in der Luftlinie entfernt) werde von der Eisenbahn berührt, und wenigstens ein Theil des Verkehres am linken Ufer des Tigris sei durch die für später in Aussicht genommene Zweiglinie Mossul-Erbil zu gewinnen.

Es ist anzunehmen, dass die türkische Regierung für die Garantieleistung in erster Linie die Einnahmen der drei von der Bahn durchzogenen mesopotamischen Vilajets ins Auge fassen wird. Diese Einnahmen betrugen im Durchschnitte der letzten Jahre: Mossul 2 000 000 Fr., Bagdad 3 100 000 Fr., Bassorah 3 000 000 Fr.; hierzu Zollertrag der drei Vilajets von 2 050 000 Fr. und Abgabe der Dette publique an die Staatskasse 100 000 Fr., gibt zusammen 10 250 000 Fr., wovon nach Bestreitung der Auslagen für die Garnison (6 Armeekorps) 5 000 000 Fr. verbleiben dürften. Diese Summe ist durchaus ungenügend, die festgesetzte Entschädigung von 12 000 Fr. und die Garantie von 4 500 Fr. für das Kilometer zu bestreiten, zu welchen Leistungen sich die türkische Regierung verpflichtet hat, da dies bei den etwa 1 790 km mesopotamischer Strecken 28 050 000 Fr. ausmachen würde.

Danach könnte die Bagdadbahn in den mesopotamischen Vilajets nur dann gebaut werden, wenn die türkische Regierung mit sonstigen Reichseinnahmen hierfür einstehen würde. Dadurch, dass die Bahntrasse vom gut bevölkerten linken auf das öde, rechte Tigrisufer verlegt wurde, dürfte die Frist, während welcher die Bahn von der türkischen Regierung die festgesetzte Entschädigung und die Kilometergarantie in Anspruch nehmen müsste, noch eine Verlängerung erfahren, zumal, wenigstens flussabwärts, die Strecke Mossul-Bagdad durch die billigere Flussfracht einen scharfen Wettbewerb erfahren wird. Dagegen dürften die für den schiitischen Wallfahrtsverkehr wichtigen, ungefähr 400 km langen Strecken Khanikin-Saadije-Bagdad-Kadhimein-Samarra und Bagdad-Kerbela-Nedschef noch einen Ueberschuss zur theilweisen Deckung der Unkosten der anderen unrentablen Strecken ergeben.

— **Syrische Bahn.** Wie man dem „Hamb. Korr.“ aus Konstantinopel schreibt, wurde am 15. d. Mts. die Strecke Rajah-Ras-Balbeck der syrischen Bahn dem Betrieb übergeben, und man hofft, dass dasselbe Ende Juli bezüglich der Schlussstrecke Ras-Balbeck-Hama geschehen werde. Die Linie Rajah-Hama

bildet eine nördliche Abzweigung gegen Aleppo der bestehenden Bahn Beirut-Damaskus. Der Bau wird von der französischen Eisenbahnbaugesellschaft (früher Graf Vitalis) durchgeführt und steht unter Leitung des bekannten Eisenbahnerbauers preussischen Geheimen Bauraths Otto v. Kapp.

— **Eisenbahnbetrieb in China zu Ende des Jahres 1901.** In dem kürzlich erstatteten Bericht über den Handel Chinas für das Jahr 1901 schildert das statistische Sekretariat der kaiserlich chinesischen Seezollverwaltung, wie der „Reichsanzeiger" nach englischer Quelle meldet, den gegenwärtigen Eisenbahnbetrieb in China wie folgt: Die Schantungeisenbahn war Ende des Jahres 1901 bis 160 km vollendet worden; die Züge fuhren zwischen Tsingtau und Tso=shan. In diesem Frühjahre hoffte man, die Ma=ssu-Kohlenbergwerke zu erreichen; in drei Jahren soll die Bahn bis nach Chinanfu, der Hauptstadt der Provinz, geführt werden. — Die kaiserlichen Eisenbahnen von Nordchina zwischen Peking und Tientsin und Newchwang, mit Abzweigungen nach Chinwangtao, und von Fêng=tai nach der Lu=Han-Eisenbahn sowie die Nebenstrecken nach Tung=chou und Hsin=min=tun sind mit 901 km vollendet. — Die kurze Strecke zwischen Schanghai und Wusung — 18 km — soll sich jetzt bezahlt machen; indessen ist nichts geschehen, die projektirte Eisenbahn von Schanghai nach Sutschou, Ningpo usw. zu beginnen, weil die Aufnahme des nöthigen Kapitals auf Schwierigkeiten stösst und die in Aussicht genommene Summe nicht für genügend erachtet wird. — Die grosse Stammlinie von Peking nach Hankau macht stetigen Fortschritt, und der Einfluss auf den Handel lässt sich bereits erkennen. Im Laufe des Jahres wurde die von den Boxern zerstörte Strecke zwischen Lukou=chiao und Paotingfu wieder hergestellt; diese Linie ist bis Chêngtingfu, 262 km von Peking entfernt, abwärts geführt worden. Im Jahre 1902 hofft man die Linie bis nach Shuntêfu — eine weitere Entfernung von 125 km — leiten zu können. Ende 1901 waren im Süden nördlich von Hankau 175 km vollendet, Ende dieses Jahres sollen die Gleise für weitere 100 km nördlich von Hsinyang gelegt sein. Binnen kurzem soll mit der Arbeit auf der Strecke Wuchang-Canton begonnen werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass man sich der Eisenbahnen in China eifrig bedient und der Handel zunimmt, wo sie gebaut werden.

— **Von der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek** liegt ein neuer Thätigkeitsbericht des Eisenbahnkommandos über die Zeit bis zum 25. April vor. Die Unterbauarbeiten waren Anfang April bis auf Kilometer 360 vorgeschritten, so dass die Fertigstellung des ganzen Bahnkörpers Anfang Juli mit Sicherheit zu erwarten steht.

Die 300 m lange Pfahljochbrücke über den Okahandjariver und die aus neun gemauerten Spannungen zu 20 m Länge bestehende Swakopbrücke sind mit Aufbringung des eisernen Ueberbaues betriebsfähig geworden. Die Gleisbauspitze hat Kilometer 340 erreicht. Auf der Strecke Swakopmund-Windhoek sind durchschnittlich täglich mit 13 bis 14 Wagen Frachten von 65 000 bis 70 000 kg befördert worden. Da keine Erschwerung des Betriebes durch Wassermangel eintrat, so funktionirte der Betrieb im letzten Vierteljahre recht gut, zumal auch trotz der erhöhten Ansprüche — um den Nachschub der Baumaterialien zu befördern, mussten im März des öfteren drei Züge täglich von Swakopmund abgehen — stets die erforderlichen Maschinen gestellt werden konnten. Am Schluss des Vierteljahrs waren von 59 Einzelmaschinen 44 betriebsfähig, eine Leistung, die bisher noch nicht erreicht worden ist.

Die Ausbildung der Eingeborenen in dem Werkstattsdienst macht gute Fortschritte, einzelne derselben konnten sogar zur Ausführung von Wagen- und Tenderreparaturen mit herangezogen werden und leisteten hier recht gute Hilfe. Der Versuch, Eingeborene als Heizer heranzubilden, wird fortgesetzt, und es ist anzunehmen, dass Eingeborene späterhin als Hilfsheizer Verwendung finden können.

In einer katholischen Missionszeitschrift findet sich folgendes Urtheil über die deutsch-südwestafrikanische Eisenbahn: „Welcher Segen diese Trägerin der Kultur für unser junges Schutz- und Missionsgebiet ist, weiss lediglich ein Afrikaner in seiner vollen Tragweite zu ermessen, schon allein wegen der Personenbeförderung ins Innere des Landes. Drei bis vier Wochen mühevoller Fahrt auf plumpem, schwerfälligem Ochsenwagen wird die Bahn nach ihrer Fertigstellung wohl in zwei Tagen zurücklegen . . . . Noch einmal: Unsere Eisenbahn entspricht nach Anlage und Betrieb fürs erste allen gerechten Anforderungen, denn man darf nicht aus den Augen verlieren, dass hier eine Eisenbahn mannigfache Geländeschwierigkeiten zu überwinden, äusserst ungünstigen örtlichen Eigenthümlichkeiten sich anzuschmiegen hat."

— **Bahn Berbera-Harrar.** Das Projekt einer Bahnlinie von Berbera an der Somaliküste bis zu einem innerhalb des abessinischen Gebietes liegenden Platz dicht bei Harrar ist, wie der „Hamb. Korr." erfährt, in England wieder aufgetaucht. Die Entfernung beträgt nur 220 englische Meilen, und die Kosten für einen leichten Bau, der aber völlig genügen würde, dürften nur etwa 750 000 £ betragen. Man wird die Regierung angehen, für dieses Kapital einen Ertrag von 3 $\frac{3}{8}$ zu garantiren. Ob sie sich zu dieser Garantie verstehen wird, ist freilich die Frage. Das Kabinet hat einen ähnlichen Vorschlag schon einmal abgelehnt. Aber diesmal sind die Umstände besonders günstig. Menelik ist für das Unternehmen, weil es einen ausserordentlich reichen Bezirk dem Handel öffnet.

— **Ein Luxuszug im Sudan.** Von dem s. Zt. auf der Schmalspurbahn zwischen Wadi=Halfa und Khartum eingerichteten, inzwischen wieder eingegangenen Luxuszug der internationalen Schlafwagengesellschaft werden in „Railr. Gaz." folgende Einzelheiten mitgetheilt: Der Zug führte Schlafwagen, die 9 Fuss (2,75 m) breit waren und auf Drehgestellen ruhten. Jeder Reisende hatte ein Abtheil mit einem Bett, einem Lehnstuhl und einem Schreibtisch für sich. Morgens um 8 Uhr hielt der Zug auf einer Station an, wo für jeden Reisenden kalte und warme Bäder zu haben waren. Während die Reisenden badeten, reinigte und räumte ein Wärter die Wagen auf, so dass die Reisenden diese bei ihrer Rückkehr in tadellosem Zustande vorfanden. Im Zuge befand sich auch ein Speisewagen I. Klasse, in dem sehr gutes Essen verabreicht wurde. In jedem Wagen war ein elektrisch betriebener Ventilator. Das einzige bedeutende Ingeniörwerk auf der Strecke ist die Atbarabrücke. Die Maschinen waren kräftig und schwer. Die Züge fuhren mit durchschnittlich 20 Meilen (32,20 km) Geschwindigkeit in der Stunde.

— **Konzession für die transandinische Eisenbahn in Chile.** Dem chilenischen Kongress ist, wie der „Reichsanzeiger" vor einiger Zeit meldete, ein Gesetzentwurf über den Weiterbau der transandinischen Eisenbahn zugegangen. Der Entwurf ermächtigt die Compania Constructora del Ferrocarril Trasadino Limitada genannte englische Handelgesellschaft zur Weiterführung der Bahn von der Stadt de los Andes aus bis zur Landesgrenze gegen Argentinien. Der unternehmenden Firma wird die Befugniss zur Ausgabe von 5 prozentigen Obligationen mit erster Hypothek auf die Eisenbahn zugesprochen. Die Ausgabe soll in der Weise erfolgen, dass nach Vollendung der Strecke bis zur posada de Juncal und Uebergabe derselben an den Verkehr zunächst 500 000 £ und weitere 1 000 000 £ nach Vollendung der Strecke von der genannten posada bis zum Cordillerengipfel und nach Regelung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinschaft mit der argentinischen Eisenbahnabtheilung aufgenommen werden sollen. Der chilenische Staat übernimmt die Verpflichtung, während des Baues des zweiten Theils der Strecke und für einen fünf Jahre nicht überschreitenden Zeitraum die Zinsen der ersten der beiden Anleihen zu bezahlen und für weitere 20 Jahre ihre Bezahlung zu verbürgen. Gleichzeitig verbürgt er sich auf 20 Jahre bis zum Zeitpunkt der Uebergabe der gesammten Strecke an den Verkehr für die 5 prozentigen Zinsen der zweiten Ausgabe.

— **Eisenbahnbauten in Argentinien.** Wie der „Reichsanzeiger" auf Grund eines Berichts der belgischen Gesandtschaft in Buenos Aires mittheilt, ist die argentinische Regierung kürzlich durch ein Gesetz ermächtigt worden, die Centralbahn des Nordens bis zur Grenze von Bolivien weiterzubauen. Ein im „Boletin official" vom 20. Februar veröffentlichter Erlass vom 18. Februar verfügt den Bau im Submissionswege und gibt der Generaldirektion der Verkehrswege auf, die Ausführung der näheren Bedingungen und Angaben der verschiedenen Arbeiten so schnell als möglich vorzubereiten. Bis zur Veröffentlichung dieser Unterlagen ist die genannte Gsneraldirektion ermächtigt, die schon in ihrem Besitz befindlichen Entwürfe und Pläne usw. den Interessenten mitzutheilen. Die Pläne scheinen übrigens nicht gedruckt zu werden; es bestehen nur zwei handschriftliche Exemplare, die auf dem Ministerium selbst in Buenos Aires eingesehen werden können. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird dieser Bahnbau, der in Bolivien fortgesetzt werden soll und dem man eine grosse politische Bedeutung beimisst, sehr kräftig gefördert werden. Es hat den Anschein, als ob der Bau der Strecke einem schon bestehenden und noch zu bildenden argentinischen Unternehmen übertragen werden soll.

— **Unheilvolle Explosion eines Naphtawagens bei Pittsburg.** Am 12. Mai entstand, wie „Railr. Gaz." meldet, durch einen leichten Zusammenstoss während des Zusammenstellens eines Güterzuges in dem Bahnhof Sheridan der Pittsburg-

Cincinnati-Chicago- & St. Louisbahn an einem mit Oel beladenen Tankwagen Feuer. Durch das aus einer im Wagen entstandenen Ritze ausfliessende Oel verbreitete sich das Feuer über eine grosse Fläche rings um die beschädigten Wagen. Man nimmt an, dass sich das Oel durch eine durch den Zusammenstoss zerbrochene Weichenlampe entzündete. Die Bahnbediensteten konnten das Feuer nicht löschen, da sie sich selbst noch vor der Explosion des Wagens so schnell wie möglich retten mussten. Eine halbe Stunde nach der Explosion des Oels explodirte infolge Erhitzung des Gases ein in der Nähe stehender Naphtawagen mit furchtbarer Gewalt, ein Feuerregen fiel auf die Hunderte von Zuschauern, die auf den beiderseitigen Anhöhen standen, hernieder und hüllte sie in Flammen ein. Fünfundzwanzig Menschen wurden getödtet oder starben bald nachher, 150 wurden verwundet. Die Menschen, die in der Nähe der Wagen standen, verbrannten sämmtlich. Das brennende Oel floss thalabwärts in den Ohiofluss, entzündete in dem Dorfe Esplen das aus einer Röhre strömende natürliche Gas und zerstörte durch die darauf folgende Explosion ein Dutzend Gebäude. Durch diese zweite Explosion wurden wieder eine Anzahl Menschen getödtet.

Allgemeines.

— **Zur Feststellung der Fahrgeschwindigkeit der Züge** ohne besondere Vorrichtungen empfiehlt die königliche Eisenbahndirektion zu Stettin ihren Dienststellen ein sehr einfaches und zweckmässiges Verfahren, das sehr geeignet ist, auch von den Fahrgästen der Eisenbahn angewendet zu werden. Man braucht nur die Zahl 720 durch die Anzahl Sekunden, die der Zug gebraucht, um 200 m zurückzulegen (von einem Kilometerstein auf derselben Bahnseite bis zum nächsten), zu theilen und erhält dann die Anzahl der Kilometer, die der Zug in der Stunde zurücklegt.

Werden z. B. für die Strecke von Kilometerstein 41,2 bis Stein 41,4 (= 200 m Entfernung) 12 Sekunden gebraucht, so hat der Zug eine Geschwindigkeit von 720 : 12 = 60 km in der Stunde.

Aus folgender Tabelle lassen sich die Geschwindigkeiten ohne weitere Rechnung entnehmen.

200 m in Sekunden . .	90	72	60	55	50	45	40	36
Kilometer in der Stunde	8	10	12	13	14,5	16	18	20
200 m in Sekunden . .	33	30	27	24	21	19	18	17
Kilometer in der Stunde	22	24	27	30	34	38	40	42
200 m in Sekunden . .	16	15	14	13	12	11	$10\frac{1}{2}$	10
Kilometer in der Stunde	45	48	51,5	55	60	65	68,5	72
200 m in Sekunden . .	$9\frac{1}{2}$	9	$8\frac{1}{2}$	8	$7\frac{1}{2}$	7	$6\frac{1}{2}$	6
Kilometer in der Stunde	76	80	85	90	96	103	110	120

— **Preussischer Beamtenverein.** Obwohl der preussische Beamtenverein nur Beamte versichert und deshalb für seine Thätigkeit ein eng begrenztes Gebiet findet, ist sein Versicherungsbestand so schnell gewachsen, wie es in den ersten 25 Jahren wohl bei keiner deutschen Lebensversicherungsgesellschaft der Fall gewesen ist. Nach dem uns vorliegenden Rundschreiben der Direktion vom 12. d. Mts. hat sich der Verein im Jahre 1901 in jeder Beziehung günstig weiter entwickelt. Der Versicherungsbestand der Lebensversicherungen belief sich Ende 1901 auf 38 043 Policen über 185 654 000 *M.* (gegen 37 752 Policen und 172 719 750 *M.* im Vorjahre), so dass der Reinzuwachs 2 291 Policen über 12 934 250 *M.* beträgt. Der gesammte Versicherungsbestand — Lebens-, Kapital-, Sterbekassen- und Leibrentenversicherung — stieg von 58 067 Versicherungen über 200 564 200 Mark Kapital und 492 117 *M.* auf 60 889 Versicherungen über 213 385 550 *M.* Kapital und 526 797 *M.* jährliche Rente (also um 2 822 Versicherungen über 12 821 350 *M.* Kapital und 34 680 *M.* jährliche Rente). Der Abgang von Lebensversicherungen bei Lebzeiten (durch Rückkauf, Aufhebung usw.) war im Jahre 1901 wieder sehr gering und betrug nur 816 150 *M.* oder 0,43 % der Versicherungssumme, während sich der Abgang bei 47 deutschen Gesellschaften durchschnittlich auf 2,14 % stellte. Der Abgang beim preussischen Beamtenverein ist also im Durchschnitt etwa fünf mal kleiner als bei den übrigen Gesellschaften. Im Jahre 1901 betrug die Prämieneinnahme 8 173 000 *M.* (gegen 7 644 040 *M.* im Vorjahre) und die Zinseneinnahme 2 515 715 (2 288 733) *M.*, während für Versicherungen, die durch Tod, Ablauf und Rückkauf erloschen waren, sowie für fällig gewordene Renten 3 753 690 *M.* gezahlt wurden. Die Prämienreserve bezifferte sich auf 55 750 042 (50 976 663) *M.*; hiervon entfallen auf die Lebensversicherungen allein 36 845 464 (32 820 122) *M.* Es ist somit im Jahre 1901 die gesammte Prämienreserve um 4 773 379 *M.*, die der Lebensversicherung allein um 4 025 342 *M.* gestiegen. Der Ueberschuss aus dem Geschäftsjahre 1901 betrug 2 218 533 (1 885 779) *M.*, von denen 1 558 675 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 4,5 % der dividendenberechtigten Prämienreserve verwendet werden. Nach Vertheilung des Ueberschusses aus dem Jahre 1901 besitzt der preussische Beamtenverein ausser der Prämienreserve noch folgende Fonds: Sicherheitsfonds 5 569 620 *M.*, Kriegsreservefonds 920 223 *M.*, Dividendenergänzungsfonds 437 074 *M.* und sonstige Fonds 400 987 *M.*, d. h. das reine Vermögen des Vereins, dem keine direkten Passiven gegenüberstehen, beträgt 7 327 904 *M.*

Bücherschau.

— **Verhütung der Tuberkulose.** Vortrag des Geheimraths Prof. Dr. E. v. Leyden, gehalten im Bürgersaale des Rathhauses zu Berlin. München und Berlin, R. Oldenbourg, 1902. Preis 30 *ℌ*. In grösseren Partien billiger.

Der „deutsche Verein für Volkshygiene" hat beschlossen, durch Herausgabe von volksthümlichen Schriften aus dem Bereiche der öffentlichen Gesundheitspflege die neueren Erfahrungen der Wissenschaft den breiteren Schichten der Gesellschaft zugänglich zu machen, und hat mit der Veröffentlichung des obengedachten ersten Heftes dieser Schriften u. E. ein segensreiches Werk gethan. Der Vortrag des berühmten Gelehrten und Forschers ist in hervorragendem Grade geeignet, die Aufmerksamkeit aller betheiligten Kreise auf ein Gebiet zu lenken, auf dem auch der Eisenbahnverwaltung eine ernste und wichtige Aufgabe erwächst. Nimmt man doch an, dass durch den in den Bahnabtheilen sich ansammelnden bazillenhaltigen Staub nur allzu leicht eine Ausbreitung jener schrecklichen Volkskrankheit bewirkt werden kann. In eingehender und gründlicher Weise stellt der Vortragende alles zusammen, was an zweckmässigen Vorbeugungs- und Verhütungsmaassregeln geschehen kann und muss, namentlich aber theilt er die verschiedenen Bestimmungen mit, die in dieser Beziehung in den einzelnen Ländern erlassen sind. So erfahren wir denn, dass in Norwegen das Zugpersonal angewiesen ist, Fahrgäste, die auf den Fussboden spucken, ohne weiteres von der Mitfahrt auszuschliessen.

Das Heftchen eignet sich bei der Klarheit und Gemeinverständlichkeit seines Inhalts ganz besonders zur Vertheilung an die Arbeiterschaft von gesundheitsgefährlichen Fabrikbetrieben, und es kann seine Beschaffung den Vertretern der Grossindustrie und gemeinnütziger Vereine zu diesem Zwecke auf das angelegentlichste empfohlen werden.

— **Grundriss der Verfassung und Verwaltung in Preussen und im Deutschen Reiche.** Von Graf Hue de Grais, königl. Regierungspräsidenten a. D. Siebente Auflage. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1902. Preis kart. 1 *M.* — Von dem zuerst im Jahre 1883 erschienenen Grundriss des preussischen Staats- und Verwaltungsrechts, welchen der sachkundige Verfasser neben seinem Handbuche über den gleichen Gegenstand herausgegeben hat, gelangt jetzt die siebente Auflage in den Buchhandel. Wir haben das kleine, aber überaus brauchbare Werk zuletzt in Nr. 8 Jahrg. 1901 d. Ztg. gelegentlich des Erscheinens der sechsten Auflage besprochen und beschränken uns, auf das dort Gesagte hiermit Bezug zu nehmen.

— **Adressbuch der Automobilindustrie.** I. Band. Deutschland. Ausgabe 1902. Berlin SW. 61, Verlag von F. Walloch. Preis 3 *M.*, geb. 4 *M.* — Der immer mehr sich ausbreitende Gebrauch der Selbstfahrer hat dem Verfasser Veranlassung gegeben, die in diesem Geschäftszweige thätigen Firmen und Anstalten in handlicher Form zusammenzustellen. Das Werk bietet zum ersten Male einen Ueberblick über die gesammte deutsche Selbstfahrerindustrie, und es ist auf diese Weise nicht nur für den Geschäftsmann, sondern auch für jeden Fahrer von Werth. Das Adressbuch soll mit jedem Jahre neu erscheinen, und da die Aufnahme in das Namenverzeichniss — zwei Zeilen — und in das Ortsverzeichniss — eine Zeile — unentgeltlich erfolgt, so ist für Fabriken und Maschinenbauanstalten, die ihren Betrieb auf die Herstellung von Selbstfahrern ausdehnen wollen, hier ein geeignetes Mittel geboten, dies ohne weitere Kosten in weiten Kreisen bekannt zu machen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Im Nachtrag VIII (Seite 8), gültig ab 1. April 1902, ist die Entfernung für die Verkehrsbeziehung Heidingsfeld-Rüdesheim von 106 km in 206 km zu berichtigen.

München, den 16. Juni 1902. (1600)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahn Petersdorf i. Riesengeb.-Schreiberhau.

Am 25. Juni d. J. wird die Nebenbahn Petersdorf i. Riesengeb.-Schreiberhau dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. An der Strecke liegen in der Richtung von Petersdorf i. Riesengeb. her die Haltestellen Nieder-Schreiberhau und Mittel-Schreiberhau und der Bahnhof III. Klasse Schreiberhau. Die neuen Verkehrsstellen erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Kleinvieh in Stücken und Stückgütern. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der dem Personenverkehr dienenden Züge sind aus den Aushang-Fahrplänen zu ersehen. Es gelangen nur Fahrkarten 2.—4. Wagenklasse zur Ausgabe. Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion in Hirschberg, der Maschinen- und der Verkehrsinspektion in Görlitz und der Werkstätteninspektion in Lauban zugetheilt.

Die Entfernungen in Kilometern betragen:

Zwischen / und	Nieder-Schreiberhau	Mittel-Schreiberhau	Schreiberhau
Petersdorf i. Riesengeb.	10	13	16
Nieder-Schreiberhau .	—	4	6
Mittel-Schreiberhau . .	—	—	3

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen sind der Frachtberechnung diese Entfernungen für den Verkehr der vorbezeichneten Stationen unter einander zu Grunde zu legen; im Verkehr mit den über Petersdorf i. Riesengeb. hinaus gelegenen Stationen der preussischen, preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen ist die Fracht für Nieder-Schreiberhau, Mittel-Schreiberhau und Schreiberhau nach den Tarifentfernungen für Petersdorf i. Riesengeb. zuzüglich der oben angegebenen Entfernungen bis zu dieser Station zu berechnen.

Breslau, den 9. Juni 1902. (1601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juli d. J. wird die im Bau begriffene normalspurige Nebenbahn Konitz-Lippusch mit den Stationen Powalken, Mentschikal, Bruss, Lubnia, Sophienwalde, Kalisch und Lippusch-Glashütte für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Der Wagenladungsgüterverkehr wird indess mit Ausschluss des Durchgangsverkehrs bereits am 1. Juli d. J. aufgenommen.

Die Verkehrsbeschränkungen sind folgende:

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen; desgl. von schwerwiegenden Gegenständen und Fahrzeugen, für welche eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist. Ausgenommen hiervon ist jedoch die Haltestelle Bruss, auf welcher sich eine Rampe zur Kopf- und Seitenverladung befindet.

Für den Viehverkehr ist nur die Haltestelle Lippusch-Glashütte ausgeschlossen.

Gleichzeitig werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-Berlin-Stettiner Gütertarif und in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 4. Juni 1902. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 3. Juli 1902 wird auf der Strecke Reick-Dresden Hbf. (Linie Bodenbach-Dresden) der viergleisige Betrieb eingeführt und gleichzeitig der zwischen den Stationen Niedersedlitz und Dresden Hbf. errichtete Haltepunkt Dresden-Strehlen dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben. Ueber die in Dresden-Strehlen haltenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan Auskunft. Hierüber sowie über die Personen- und Gepäcktarife wird auf dem Haltepunkte das Erforderliche auch noch durch Anschläge bekannt gemacht. Die Züge 501 und 502 sind die ersten, die am 3. Juli Vorm. 5.15 und 5.20 in Dresden-Strehlen halten werden. (1603)
K. Generaldirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Die an der Bahnstrecke Creidlitz-Rossach gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle

Meschenbach

wird am 1. Juli d. J. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 16. Juni 1902. (1604)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Löwenhagen-Gerdauen zwischen Schakenhof und Gerdauen gelegene Güterhaltestelle Spierau für den Personen- und Gepäckverkehr und versuchsweise auch für den Stückgut-, Eilgut-, Vieh- und Leichenverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Spierau nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 12. Juni 1902. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Güterverkehr.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Haltestelle Pastitz des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den Theil I und II des obenbezeichneten Verkehres einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 18. Juni 1902. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli 1902 wird die Station Woltersdorf b. Luckenwalde als Versandstation in den Ausnahmetarif für Kies einbezogen.

Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 15. Juni 1902. (1607)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Steinhelle des Direktionsbezirks Cassel wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer des Gruppentarifs VI, der Staatsbahnwechseltarife der Gruppe VI mit den Gruppen I/II, III, IV, V, VII, VIII und des Oldenburg-hessischen Gütertarifs einbezogen.

Cassel, den 17. Juni 1902. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen Fürstenberg i. Mecklbg. und Ueckermünde als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, den 17. Juni 1902. (1609)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die im Nachtrag II des Kohlentarifs Nr. 14 aufgeführten Frachtsätze nach den Stationen der Gürbethalbahn um 1—4 Cts. pro 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (1610)

St. Johann-Saarbrücken, 17. Juni 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Hattersheim in den Ausnahmetarif für Holzstoff etc. der Tarifhefte 8 a und b einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station.

Frankfurt a/M., den 16. Juni 1902. (1611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Der im Nachtrag VII vom 1. Juli l. J. auf Seite 10 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs b (Bohnen) Borki wielkie-Geestemünde transit beträgt 334 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 15. Juni 1902. (1612)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. lfd. Mts. gelangen für die Beförderung von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen in Ladungen von 10 000 kg von Andorf, Schärding und Taufkirchen nach Weilheim direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 16. Juni 1902. (1613)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ab 15. Juli 1902 wird die Station Hausen v. Wald der badischen Staatsbahn mit direkten Frachtsätzen und Begleitergebühren in den Zuchtviehtarif von südbadischen nach österreichischen Stationen vom 1. Januar 1899 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station.

München, den 16. Juni 1902. (1614)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Juli 1902 gelangen die Nachträge I zum Theil II und zu den Heften 1 und 4 des Verbandsgütertarifs sowie der Nachtrag III zum Heft 2 des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren zur Einführung. Diese Nachträge enthalten neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung;
2. Bestimmungen über die Güterbeförderung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen;
3. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Dienstbeschränkungen für einzelne Stationen;
4. Ergänzungen und Aenderungen der Kilometerzeiger und Stationstariftabellen;
5. Aenderungen der Bestimmungen in den Ausnahmetarifen 6 und 6a für Steinkohlen, 22 für Zucker aller Art zur Ausfuhr;
6. neue Ausnahme - Frachtsätze für Schwerspath von Masmünster nach Ludwigshafen a/Rhein und Mannheim, für Eisen und Stahl nach Basel (bad. Bahn) transit, für Getreide und Sumach von Strassburg transit Wasserweg nach Basel (bad. Bahn) transit und loko, für Mühlenfabrikate von Mannheim Industriehafen, für Zucker von Neckarau nach Basel und für Cement von Gandringen nach den schweizerischen Uebergangsstationen.
7. Der Nachtrag III zum Heft 2 des Thiertarifs berücksichtigt die eingetretenen Aenderungen in den Entfernungen der badischen Staatseisenbahnen und enthält auch Entfernungen für die verschiedenen neu eröffneten Stationen der badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen usw. Soweit durch letzteren Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August 1902 in Kraft.

Strassburg, den 12. Juni 1902. (1615)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 10 des Verbands-Gütertarifes vom 1. XII. 1898.)

Am 15. Juli 1902 gelangen für die Beförderung von frischem Fleisch zwischen der Station Grzegórzki der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien) und den nachbenannten süddeutschen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung, und zwar gelten die Frachtsätze der

Abtheilung a: bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief;
Abtheilung b: bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief.

Von	nach den Stationen											
	der grh. badischen Staatseisenbahnen				der pfälzischen Eisenbahnen		des E.-D.-B. Mainz		des E.-D.-B. Frankfurt a/M.			
	Karlsruhe Hpt.- u. Rgbhf.		Mannheim B. B.		Ludwigshafen a/R.		Mannheim D.-B. M. u. Mannheim Neck.-V.		Frankfurt a/M. Hptbhf.		Frankfurt a/M. O. B., = Hafen rm., = Sachsenhausen	
	Abtheilung											
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg											
Grzegórzki	6,93	6,52	7,04	6,62	7,10	6,69	7,04	6,62	6,80	6,17	6,76	6,13

München, den 16. Juni 1902. (1616)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. Juli 1902 gelangen an Stelle der seitherigen die folgenden ermässigten Ausnahmefrachtsätze für Schieferthon von Rakonitz nach süddeutschen Stationen zur Einführung:

Von	nach den Stationen der							
	k. württembergischen Staatseisenbahnen	grossh. badischen Staatseisenbahnen		pfälzischen Eisenbahnen		k. preuss. u. grossh. hess. Eisenbahndirektion Mainz		Main-Neckar-Eisenbahn
	Freudenstadt Hauptbahnhof	Friedrichsfeld B. B.	Mannheim B. B.	Grünstadt	Ludwigshafen a/Rh.	Mannheim (D.-B. Mainz)	Mannheim Neckarvorstadt	Friedrichsfeld M. N. B.
	Frachtsätze in Mark für 100 kg							
Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Rakonitz	1,41	1,38	1,40	1,42	1,43	1,40	1,41	1,38

München, den 16. Juni 1902. (1617)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft 1 vom 1. April 1902.)
Am 1. Juli 1902 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.
München, den 16. Juni 1902. (1618)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 wird die Station Eger in den Ausnahmetarif 19 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten einbezogen.
München, den 16. Juni 1902. (1619)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. werden die Stationen Alzey, Bingen, Kreuznach Stadt und Worms des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, Hanau Nordbahnhof, Hanau Ostbahnhof, Hanau Westbahnhof, Offenbach und Wiesbaden des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M., Colmar, Diedenhofen und Luxemburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 25/I für die Beförderung von raffinirtem Petroleum rumänischen Ursprungs einbezogen.
München, den 16. Juni 1902. (1620)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.
Am 20. d. Mts. erscheint zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag VI, welcher Entfernungen für die Stationen Rhede und Rhedebrügge des Direktionsbezirks Essen und Eisenausnahmesätze für die Stationen Leichlingen des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Brackel b. Dortmund, Essen Segeroth und Kray Süd des Direktionsbezirks Essen enthält. Die Entfernungen für Rhede und Rhedebrügge gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, die Eisenausnahmesätze für Essen Segeroth erst vom Tage der Wiedereröffnung der Station Essen Hauptbhf. für den allgemeinen Wagenladungsverkehr.
Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.
Elberfeld, den 18. Juni 1902. (1621)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.
Am 20. d. Mts. erscheint zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag VIII, welcher Entfernungen für die Stationen Pastitz des Direktionsbezirks Stettin, sowie Rhede und Rhedebrügge des Direktionsbezirks Essen, Eisenausnahmesätze für die Stationen Leichlingen des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Brackel b. Dortmund, Essen Segeroth und Kray Süd des Direktionsbezirks Essen und einen Ausnahmetarif für den Uebergangsverkehr mit der Regenwalder Kleinbahn enthält. Die Entfernungen für Rhede und Rhedebrügge gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, die Eisenausnahmesätze für Essen Segeroth erst vom Tage der Wiedereröffnung der Station Essen Hauptbhf. für den allgemeinen Wagenladungsverkehr.
Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.
Elberfeld, den 18. Juni 1902. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Heft 2.
Zum 1. Juli 1902 wird die Station Ars a. d. M. der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 9 c (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) aufgenommen.
Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 16. Juni 1902. (1623)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für den Wechselverkehr der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militär-Staatsbahntarif, niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif Heft 3, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif und Saarkohlentarif (Nr. 17).
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 wird die an der Strecke Creidlitz-Rossach zwischen Creidlitz und Siemau-Scherneck gelegene Haltestelle Meschenbach mit der Befugniss zur Abfertigung von Gütern in Wagenladungen in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Die Abfertigung von Sprengstoffen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt ausgeschlossen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. Die Annahme und Ausgabe der Frachtbriefe von und nach Meschenbach erfolgt auf der Haltestelle Creidlitz. Für die an der Strecke Coburg-Rodach gelegene Haltestelle Schweighof werden die Frachtbriefe auf der Haltestelle Rodach angenommen und ausgegeben.
Erfurt, den 17. Juni 1902. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.
(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif mit Ungarn.)
Ab 15. Juli 1902 wird die Station Keresztes-Nyárád der k. ungarischen Staatseisenbahnen in Abschnitt C des Tarifes (Ausnahmefrachtsätze für Borke [Rinde]) einbezogen.
Die Schnitttafel B des Abschnittes C (Seite 95 des Tarifes) ist zu ergänzen wie folgt:

Vom Schnittpunkte bis	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark	
	Abtheilung	
	I	II
Keresztes-Nyárád . .	0,92	0,92

München, den 16. Juni 1902. (1625)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Theil II, Heft 10 vom 1. Dezember 1898.)
Am 15. Juli 1902 wird die Station Worms Hauptbahnhof der Eisenbahndirektion Mainz für den Verkehr mit Jaroslau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie in Galizien), mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 71 für Häute (Felle) einbezogen:

Nach oder von	Station der k. pr. u. gr. hess. Eisenbahndirektion Mainz	
	Worms Hauptbahnhof	
	Abtheilung	
	a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Jaroslau . . .	6,66	6,08

München, den 16. Juni 1902. (1626)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1902 werden im Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) für Pflastersteine und Strassendeckmaterial von Wolfstein nach Mannheim ermässigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 16. Juni 1902. (1627)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verkehr treten am 17. Juni d. J. direkte Frachtsätze für die Beförderung von Jutegarn, ein- und zweidrähtigem, und Jutegeweben (Ausnahmetarif 22) von Pulsnitz und Königsbrück Bhf. nach Brünn, Schimitz, Rumburg und Zwittau in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Dresden, den 17. Juni 1902. (1628)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. wird für Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs, für Kartoffeln sowie Rüben und Rübenschnitzel des Rohstofftarifs, für Wegebaustoffe, Düngemittel des Rohstoff-, Kali- und Düngekalktarifs, ferner für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts in Ladungen von mindestens 10 t ein um 0,02 *M* für 100 kg ermässigter Uebergangstarif von und nach Altefähr, Bergen a. R. und Putbus im Uebergangsverkehr der rügenschen Kleinbahnen nach und von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Essen, Halle a/S., Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie nach und von Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, widerruflich eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Stettin, den 13. Juni 1902. (1629)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Abänderung des Tarifes für die Ueberführung der Güter

in Oderberg im Lokal-Gütertarife.

Vom 1. August 1902 ab finden die auf den Seiten 43—46 des Lokal-Gütertarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Januar 1898 für Frachtgüter vorgesehenen Oderberger Ueberfuhrgebühren nur auf diejenigen Frachtgutsendungen Anwendung, welche mit direkten Frachtbriefen in Oderberg transitiren. Bei den in Oderberg auf- und abgegebenen, sowie bei den in Oderberg mit neuen Frachtbriefen oder über Verfügung des Absenders weitergesendeten Frachtgütern werden die in einem besonderen, ebenfalls vom 1. August 1902 gültigen Oderberger Ueberfuhrtarife enthaltenen Ueberfuhrgebühren eingehoben.

Budapest, den 15. Juni 1902. (1630)

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung von Frachtsätzen für Thontransporte von Duisburg-Hochfeld Nord und Süd nach Kladno.

(Ausnahmetarif 6 A.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, gelangen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Duisburg-Hochfeld Nord und Süd nach Kladno folgende Frachtsätze zur Einführung:

a) für Thon, roh, unverpackt	166 ₰	für 100 kg.
b) für Thon, roh, in Säcken, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken . .	170 „	

Wien, am 13. Juni 1902. (1631)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Wolle des Ausn.-Tar. Nr. 13 des Elbeumschlagstarifes für Westösterr. treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Neudek	65 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Neudek	62 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Neudek	62 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Neudek	101 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 17. Juni 1902. (1632)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Tarif für den preussisch-thüringischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. November 1896 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft. Zu demselben Tage kommt ein neuer Tarif für den Wechselverkehr zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen und Stationen der thüringischen Privateisenbahnen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier.

Die im neuen Tarif enthaltenen ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt.

Erfurt, den 18. Juni 1902. (1633)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1902 fällige Zinskupon Nr. 13 unserer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, u. z. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A pr. 5 000 ℳ. mit 87,50 ℳ.
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1902 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1902. (1634)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

8. Verdingungen.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 5 000 kg Tragfähigkeit nach Normalblatt I. 1. auf Bahnhof Neumark am 8. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Bedingungen, Hauptabmessungen, Zeichnung nebst Angebotsbogen sind gegen Einsendung von 75 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Danzig, den 14. Juni 1902. (1635)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

1. Stahlschienen 140 mm hoch . . . . 3 000 t,
2. Fusslaschen hierzu . . 6 000 Stück,
3. Unterlagsplatten hierzu 55 000 „
4. Laschenbolzen hierzu . 25 000 „

Lieferzeit 1. März bis 1. September 1903.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1 ℳ. abgegeben.

Angebote, per Tonne frei Waggon einer beliebigen, jedoch zu bezeichnenden pfälzischen Eisenbahnstation gestellt, sind portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" bis spätestens 26. Juni d. J. hierher einzureichen.

Ludwigshafen a/Rh., 18. Juni 1902. (1636)

Die Direktion
v. Lavale.

Loos XX d des Umbaues Cassel O rund 900 m Zinkzierleisten mit Zierblumen zu den Bahnsteighallen auf Bahnhof Cassel O.

Die Verdingsunterlagen sind auf dem Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes einzusehen, erstere können auch daselbst von Herrn Büreaudiätar Rehm gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. und letztere von 2 ℳ. bezogen werden.

Verdingungstermin: Sonnabend, den 28. Juni d. J., Vormittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 11. Juni 1902. (1637)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für den Bahnhof Beuthen soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Büreau zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 2 ℳ. in baar von dort bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Beuthen" sind bis zum Eröffnungstermin, den 5. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Kattowitz, den 14 Juni 1902. (1638)

Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 46 Loosen. Zur Besichtigung vom 23. Juni bis zum 15. Juli von 10—12 und 2—4 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abth., Centraldienst Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 15. Juli portofrei an die I. Abth., Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 30. Juli an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, im Juni 1902. (1639)

Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 49. 25. Juni 1902. XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine elfjährige Ministerlaufbahn.

Das Fest der 5000. Lokomotive.

Nachrichten:

Deutschland: Abschied des preuss. Staatsministers und Ministers der öffentl. Arbeiten v. Thielen. — Der neuernannte preuss. Minister der öffentlichen Arbeiten Budde. — Die Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkasten der Lokomotiven. — Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen. — Breslau-Warschauer Eisenbahn. — Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatseisenbahnen. — Eisenbahnbau in Württemberg. — Württembergische Eisenbahnfragen. — Personalnachrichten.

Oesterreich: Prioritätenumwandlung der Graz-Köflacher Eisenbahn. — Südbahn. — Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife. — Niederösterreichische Lokalbahnen. — Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn. — Parteiplakate an den Güterwagen. — Ein weiblicher Stationschef.

Uebrige europäische Länder: Der Bau des Simplontunnels. — Das Budget der schweizer. Bundesbahnen. — Ausschreibungen der schweizer. Bundesbahnen. — Einnahmen der schweizer Eisenbahnen. — Eisenbahn Kegel-Hapsal — Eisenbahn Lodz-Kalisch. — Russisch-baltische Wagenfabrik.

Fremde Welttheile: Eine neue Linie für die Ringbahn um den Baikalsee. — Bau der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn. — Erprobung der Tunnel zwischen Grodekowo und Pogranitschnaja. — Bahnprojekt Dar-es-Salaam-Mrogoro

Bücherschau.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Eine elfjährige Ministerlaufbahn.

Beim Ausscheiden des Staatsministers v. Thielen aus seinen Aemtern erscheint es uns gerechtfertigt, einen kurzen Rückblick auf seine elfjährige Amtsthätigkeit zu werfen. In gewissem Umfange ist dies bereits an dieser Stelle aus Anlass der Feier seines 70 jährigen Geburtstages geschehen. Eingehend sind derzeit auch die preussischen Staatsbahnen unter Minister v. Thielen in dem der Oeffentlichkeit zugänglich gewesenen zehnjährigen Verwaltungsbericht besprochen. Dieser amtliche Bericht war aber mehr darauf gerichtet, die zehnjährigen Ergebnisse der dem Minister unterstellten Verwaltungen zur Darstellung zu bringen, während jetzt, wo eine abgeschlossene Ministerlaufbahn vor uns liegt, eine Würdigung seiner ganzen Persönlichkeit wohl am Platze sein dürfte.

Excellenz v. Thielen brachte für die Bewältigung der ihm als Minister gestellten Aufgaben überaus glückliche Eigenschaften mit. Er vereinigte eine hervorragende Fachkenntniss und hohe praktische Gewandtheit mit einer herzgewinnenden Liebenswürdigkeit. Er kann beim Ausscheiden aus seinem dornenvollen Berufe mit Recht von sich sagen: „Ich habe keinen Feind gehabt." Kämpfe, schwere Kämpfe, nach rechts und nach links, nach oben und nach unten, hat er zu führen gehabt, aber persönliche Feindschaft ist daraus für ihn nicht erwachsen. Niemand konnte ihm gram sein. Seine vornehme, aus innerster Seele wohlwollende Gesinnung verscheuchte jede Wolke. Diese Seite seines Wesens hat auch die grossen Erfolge gezeitigt, die mehr, als es vielleicht nach aussen bekannt geworden ist, mit der Person des scheidenden Ministers verbunden sind. Die Art und Weise, wie er sich in den Parlamenten, seinen Ministerkollegen sowie seinen Räthen gegenüber, im Verkehr mit der Geschäftswelt gab, war ganz danach angethan, grosse Fragen erfolgreich zu lösen. Als er Minister wurde, hatte in den Angelegenheiten, welche zu seinem Ressort gehörten, bereits Herr v. Miquel seine starke Hand im Spiel. Man würde das Wirken Excellenz v. Thielen's nicht vollständig erfassen, wenn man die eigenartige Persönlichkeit seines mächtigen Ministerkollegen nicht mit in die Waagschale legte. Das Streben des Finanzministers ging naturgemäss dahin, aus den Eisenbahnen möglichst viel herauszuwirthschaften. Unter diesem Gesichtswinkel wurden von ihm alle Reform- und Verbesserungspläne der Eisenbahnverwaltung beurtheilt. Ein grosses Unrecht wäre es, wenn man bei der schwierigen, zum Theil geradezu konfliktvollen Lage, in welcher sich der Eisenbahnminister dem Finanzminister gegenüber befand, nicht würdigen wollte, was Herr v. Thielen trotzdem erreicht und geleistet hat. Wenn Politik die Kunst des Erreichbaren bedeutet, so hat er im höchsten Grade diese Kunst üben müssen und erfolgreich geübt. Denn es war eine Kunst im hervorragenden Sinne, mit seinem mächtigen Nachbar auf gutem Fusse zu bleiben und in der Hauptsache doch alles durchzusetzen. Die Aussenwelt erhielt von den schweren Kämpfen, die sich auf den verschiedensten Gebieten unvermeidlich abspielten, wenn überhaupt, so doch nur unbestimmt und lückenhaft Kenntniss; sie war geneigt, dem Eisenbahnminister seine Beziehung zum Finanzminister als eine Schwäche auszulegen und kontirte ihm daher dies Verhältniss als eine Hypothek auf seine sonst erfolgreiche Ministerlaufbahn. In den Augen des Realpolitikers dagegen, der die Kunst des Erreichbaren zu schätzen weiss, hat gerade Herr v. Thielen diese schwierigen Kämpfe mit besonderem Erfolge geführt; er hat das einmal für richtig erkannte — auch Miquel gegenüber — stets mit Entschiedenheit und meistens erfolgreich verfochten und für das, was in seinem Bereich geschah, selbst die volle Verantwortung übernommen. Beiden Kämpfenden gereicht es jedenfalls zur Ehre, dass sie 10 Jahre lang unter solch' schwierigen Verhältnissen neben einander ihres Amtes walteten. Das unbedingte Vertrauen, welches Herr v. Miquel auf seinen Kollegen setzte und das letzterer bei seinem lauteren Charakter auch niemals getäuscht hat, gab diesem Verhältniss, wiewohl es im Zeichen des Kampfes stand, doch eine besondere innere Kraft. Der sichere Rückhalt, welchen Herr v. Thielen im gegebenen Augenblick an Miquel fand, in Verbindung mit dem ideal schönen Verhältniss, in welchem ersterer zu seinen Untergebenen, insbesondere seinen nächsten Rathgebern stand, ermöglichte die höchste Kraftentfaltung, deren ein grosser Verwaltungsapparat überhaupt fähig ist. Alles setzte sein bestes ein, um den denkbar grössten Erfolg zu erzielen.

Auch mit der Geschäftswelt verstand Herr v. Thielen meisterhaft zu verkehren. Nicht suchte er seine Stärke im

Feilschen und Handeln, sein weitsichtiges Vorausschauen führte zu den grossen geschäftlichen Erfolgen, welche dem Staate Millionen und aber Millionen einbrachten und in der Hauptsache die grossen Eisenbahnüberschüsse ausmachten. In Zeiten, wo andere Verwaltungen mit ihren Materialbeschaffungen von der Hand in den Mund lebten, schloss er, die grossen Preissteigerungen voraussehend, mehrjährige Kohlen- und Schienenverträge ab, welche unter anderem die erstaunliche Wirkung brachten, dass er für die alten ausrangirten Schienen zeitweise mehr Geld bekam, wie die neuen kosteten, und dass er für schlesische Kohlen in Zeiten, wo Preise bis gegen 30 ℳ für die Tonne angelegt werden mussten, noch die alten Preise mit 8,70 ℳ zu zahlen hatte. Dies sind nur Streiflichter, welche durch viele andere noch ergänzt werden könnten, um zu zeigen, welch' gewiegter und werthvoller Geschäftsmann Herr v. Thielen für eine Verwaltung war, in der jährlich Hunderte von Millionen Mark für Materialien aller Art aufzuwenden sind.

Hiermit erschöpft sich aber bei weitem nicht seine Bedeutung als Minister. Seine Thätigkeit tritt auf dem wichtigsten Gebiete seines Wirkens, dem Eisenbahnwesen, in folgenden Dingen ganz besonders in die Erscheinung: in der Reform des inneren Verwaltungsdienstes, der Ausgestaltung des Bahnnetzes durch Bau neuer Linien, dem Erwerb von Bahnen, der Schaffung der preussisch hessischen Eisenbahngemeinschaft, der Angliederung der Verwaltung der Main-Neckarbahn an diese sowie durch die gesetzliche Regelung und staatliche Unterstützung des Kleinbahnwesens, ferner in der Fortentwickelung des Tarifwesens, in der Förderung der heimischen Industrie und in dem Bestreben, die sozialen Verhältnisse des zahlreichen Eisenbahnpersonals den Anforderungen der Zeit anzupassen. Indem wir die Leistungen v. Thielen's auf diesen verschiedenen Gebieten weiter beleuchten, folgen wir in der Hauptsache den „Berliner Politischen Nachrichten".

Durch die Umgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung vom 1. April 1895 in Verbindung mit der Neuordnung des Etats- und Finanzwesens, die gleichzeitig in Kraft trat, ist die Eisenbahnverwaltung von bürokratischen Formen und schwerfälligem Ballast des Schreibwesens befreit, sind ihre Beziehungen zu der verkehrtreibenden Bevölkerung inniger gestaltet und vor allem nicht nur mittelbar, sondern auch unmittelbar für die Staatskasse Ersparnisse in solcher Höhe erzielt, dass aus den Eisenbahnüberschüssen alljährlich bis zu 20 000 000 ℳ zur Befriedigung allgemeiner Bedürfnisse des Staates mehr zur Verfügung stehen, als es ohne diese Reformen möglich gewesen wäre. Dass diese Reformen anderweit vielfach vorbildlich gedient haben, ist bekannt. Mit der Neuordnung des Verwaltungswesens löste Excellenz v. Thielen die erste schwere Aufgabe, nämlich die Staatsbahnen einträglicher zu machen. Zur Zeit seines Eintritts in das Ministerium bestand zwischen den Ausgaben und Einnahmen der grossen Verwaltung ein Missverhältniss, und nicht an letzter Stelle drängte die Volksvertretung nach grösserer Wirthschaftlichkeit. Mit klarem Blick und praktischem Griff hat er an der richtigen Stelle, am grünen Tisch und in der Schreibstube, mit seinem Reformwerk eingesetzt und Ausgabenverminderungen herbeigeführt, nicht, wie zuweilen fälschlich behauptet wird, im Betriebe.

Im Gegentheil, alle Eisenbahnfachmänner, ob Techniker, ob administrative, sind darüber einer Meinung, dass Herr v. Thielen ein selten grosses Verständniss für die technischen Aufgaben der Verwaltung, für die Anforderung des Betriebes, für die wirklich nützlichen Sicherheitseinrichtungen hatte und nicht scheute, hierfür die nöthigen Aufwendungen zu machen. Und zu gleicher Zeit, als im Verwaltungsdienste, also in der Schreibstube mit Personaleinschränkungen gründlich vorgegangen wurde, erfuhren die Betriebsbeamten durch namhafte Personalvermehrungen Erleichterungen in ihrem Dienste.

Auf dem Gebiete des Tarifwesens hat Minister v. Thielen die altbewährten Grundlagen im allgemeinen beibehalten, dem ermässigten Stückgutstaffeltarif auf allen deutschen Bahnen Eingang verschafft und stets dahin gewirkt durch Sondertarife und andere sich eng an die wechseln den Bedürfnisse des Erwerbslebens anschliessende Maassnahmen dort Erleichterungen zu gewähren, wo die Kräftigung der heimischen Industrie und Landwirthschaft dies erforderte. Heimische Produktion und der Wettbewerb gegenüber dem Auslande hat bei ihm stets förderliches Entgegenkommen gefunden, nicht nur auf dem Gebiete des Tarifwesens, sondern auch durch kräftige Hebung und Förderung des Bahnbaues in mehrfacher Gestalt. Unter seiner Leitung haben sich die Staatsbahnen von 24 700 km auf rund 32 000 km vergrössert. Dazu sind auch die hessischen Staatsbahnen gerechnet, die seit dem Jahre 1897 mit den preussischen Staatsbahnen zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigt sind. Die Bildung dieser Vereinigung wird, wenn nicht alle Zeichen trügen, mit der Zeit den Ausgangspunkt der Einheit im deutschen Eisenbahnwesen bilden, die sich aus volkswirthschaftlichen Gründen gebieterisch als nothwendig erweist.

Obwohl in dem Zugange bei den Staatsbahnen gegen 600 km frühere Privatbahnen sich befinden, ist aber auch die Ausdehnung der Privatbahnen um mehrere Tausend Kilometer gewachsen. Und vor allen Dingen hat das unter des Ministers Leitung staatlich mit Rath und That kräftig unterstützte Kleinbahnwesen dem Lande und zwar vielfach den entlegeneren Gegenden reichen Segen gebracht. Ueber 6 000 km Kleinbahnen sind seit dem Jahre 1892 erbaut worden.

Mit unerschütterlicher Energie hat der Minister stets den Grundsatz beobachtet, den grossen, im Geldwerth auf jährlich Hunderte von Millionen Mark zu beziffernden Bedarf an Lokomotiven und Wagen, an Kohlen, Schienen und anderen Materialien im eigenen Lande zu decken, gewiss die nachhaltigste und verdienstvollste Förderung einheimischer Industrie. Dass dabei die Konjunktur ausgenutzt, recht häufig günstige Preise für die Staatskasse erzielt wurden, war die Pflicht und Kunst des Leiters eines Unternehmens, an dessen guten Erträgnissen alle Staatsbürger und Steuerzahler ein Interesse haben.

Seit dem Jahre 1891 ist das Beamten- und Arbeiterpersonal der Reichs- und preussischen Staatsbahnen von rund 250 000 auf beinahe 400 000 angewachsen. Ein gewaltiges Heer! Zu den Neuerungen und Verbesserungen, welche der Minister für das Personal geschaffen hat, gehören — der Zeitfolge nach gerechnet — die Sonntagsruhe im Güterverkehre, die Aufstellung fester Grundsätze für die tägliche Dienstdauer der Betriebsbeamten, deren Durchführung ganz bedeutende Geldaufwendungen verursacht hat, die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der kleineren Beamten und Eisenbahnarbeiter durch den Bau von staatseigenen Wohnungen und durch die Förderung von Baugenossenschaften, die Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen zur Verbesserung der Anstellungsverhältnisse der Dienstanfänger. An den allgemeinen Besoldungsaufbesserungen der preussischen Staatsbeamten haben die Eisenbahnbeamten Theil genommen. Die Vorlage entstammte dem Finanzministerium; die zur Durchführung erforderlichen Mittel sind zum guten Theil aus den reichen Erträgnissen der Eisenbahnverwaltung entnommen.

Welch' ungeheuren Aufschwung die Staatseisenbahnen in allen Zweigen unter der Leitung des scheidenden Ministers genommen, zeigen auch noch folgende Zahlen: Bei Uebernahme seines Amtes im Jahre 1891 betrugen die Betriebseinnahmen 919 692 000 ℳ oder 36 690 ℳ auf 1 km, die Betriebsausgaben 601 847 400 ℳ und der Betriebsüberschuss 317 844 000 ℳ; dagegen stellten sich im letzten abgeschlossenen Jahre (1900) die Einnahmen auf 1 392 336 000 ℳ oder 45 532 ℳ für 1 km, die Ausgaben auf 828 118 000 ℳ und der Betriebsüberschuss auf 564 218 000 ℳ, so dass die Verzinsung des Anlagekapitals von 4,91 % auf 7,14 % gestiegen ist. Während damals 7 876 000 000 Personenkilometer und 14 767 000 000 tkm geleistet wurden, stieg die Leistung im Jahre 1900 auf 14 025 000 000 Personenkm und 24 590 000 000 tkm, also fast auf das Doppelte. Aber auch die

Ausgestaltung der Bahnen hielt mit diesem gewaltigen Verkehrsaufschwunge Schritt. Während 1891/92 nur 9 534 km zwei- und mehrgleisig waren, sind jetzt (1900) bereits 12 416 km mit zweiten (theils auch mit dritten und vierten) Gleisen belegt. Daneben stieg die Länge der Nebenbahnen von 6 616 km auf 10 640 km. Die Zahl der Lokomotiven wurde von 10 120 auf 12 867 erhöht. Die Zahl der Personenwagen stieg von 16 141 auf 23 463, die der Güterwagen von 201 070 Stück mit einem durchschnittlichen Ladegewicht von 5,3 t auf die Achse auf 284 670 Stück mit einem durchschnittlichen Ladegewicht von 6,3 t. Auch hinsichtlich der Betriebssicherheit ist unter der Aera des Ministers v. Thielen aussergewöhnliches geschehen. Wir wollen in dieser Beziehung nur das eine anführen: Während im Jahre 1890 auf 1 000 000 Zugkilometer noch 11,72 Unfälle entfielen, war diese Zahl im Jahre 1899 bereits auf 6,5 Unfälle herabgedrückt.

Es würde zu weit führen, die erfolgreiche Thätigkeit des scheidenden Eisenbahnministers in allen Theilen zu beleuchten; es würde dies auch ganz und gar nicht seinem bescheidenen, jeder Ruhmredigkeit abholden Wesen entsprechen. Eingeweihte wissen auch ohne dies, was der Staat ihm zu danken hat. Wenn der preussische Staat imstande ist, zu den Ausgaben für Armee und Flotte in der jetzigen achtunggebietenden Grösse den Löwenantheil beizutragen, ohne dabei in seinen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen erschüttert zu werden, so verdankt er das in erster Linie den glänzenden Ergebnissen seiner Eisenbahnen, und dass an diesen der Minister v. Thielen während seiner elfjährigen Amtsperiode einen ausschlaggebenden Antheil gehabt hat, die Anerkennung wird man ihm bei seinem Ausscheiden gewiss nicht versagen.

Zum Schluss sei auch noch einiges über seine Thätigkeit als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen sowie als Bautenminister erwähnt.

Durch Personalunion ist bekanntlich seit 1879 das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen mit dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten verbunden. Die Erfüllung der sich aus dieser Doppelstellung für den Minister ergebenden Pflichten war nicht immer leicht. Während es nahe liegt, die im preussischen Staatsbahnbetriebe bewährten Einrichtungen und Maassnahmen auch für die Reichseisenbahnverwaltung nutzbar zu machen, darf doch auch nicht übersehen werden, dass die Reichseisenbahnen einen Theil des süddeutschen Eisenbahnnetzes bilden und deshalb eine schablonenhafte Gleichbehandlung mit den preussischen Staatseisenbahnen nicht gestatten. Dem scheidenden Minister kann das Zeugniss nicht versagt werden, dass er es mit feinem Takte verstanden hat, die gerade hierin liegenden Schwierigkeiten glücklich zu überwinden. Stets hat er sich von Einseitigkeit freigehalten und den eigenartigen Verhältnissen der Reichseisenbahnen volle Würdigung zu Theil werden lassen. Selbst da, wo die Interessen der preussischen und der Reichsverwaltung im direkten Widerspruch mit einander geriethen, ist von ihm jedesmal ein billiger und gerechter Ausgleich gefunden worden. Auch dem weiteren Ausbau der elsass-lothringischen Eisenbahnen sowie der Vervollkommnung der dortigen Betriebseinrichtungen hat er seine unausgesetzte Fürsorge zugewendet, und wenn diese Bahnen an dem gewaltigen Verkehrsaufschwunge des letzten Jahrzehnts im grossen Umfange betheiligt gewesen sind, so ist dies nicht zum wenigsten das Verdienst des Ministers v. Thielen. Gelegentlich der Etatsberathungen im Reichstage hat er dafür von berufener Seite auch wiederholt warme Anerkennung gefunden.

Auch im Geschäftsbereich der Staatsbauverwaltung, welche eine besondere Abtheilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bildet, hat das Allgemeinwohl unter der Leitung des Herrn v. Thielen eine umfassende und vielfache Förderung erfahren. Die Verhältnisse der Ströme sind unter Mitwirkung der betheiligten Kreise einer eingehenden Untersuchung unterzogen, für die Beseitigung und Milderung der Hochwassergefahren sind vielfache Maassregeln getroffen; das bisherige technische Büro des sogen. Hochwasserausschusses ist in eine dauernde Landesanstalt für Gewässerkunde umgewandelt und daneben eine hydrologische Versuchsanstalt zur praktischen und wissenschaftlichen Prüfung der den Wasserbau und den Schiffbau betreffenden Fragen ins Leben gerufen worden. Der Ausbau der natürlichen Wasserstrassen für die Schifffahrt ist mit reichen Mitteln gefördert und im wesentlichen zu Ende geführt, zahlreiche Häfen — Schutz- und Verkehrshäfen — sind an ihnen entstanden. Um das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit einem deutschen Seehafen zu verbinden, ist der Dortmund-Emskanal erbaut, der Oder-Spreekanal hat eine wesentliche Erweiterung erfahren, die alte Hansestadt Lübeck ist bei Herstellung einer Schifffahrtstrasse nach der Elbe, des Elbe-Travekanals, in erheblicher Weise unterstützt. Auch der Entwickelung der Seehäfen und ihrer Schifffahrtswege zur See hat der Minister seine volle Aufmerksamkeit zugewandt; Preussen besitzt jetzt in Emden einen für die grössten Seeschiffe geeigneten Nordseehafen wie die Hansestädte; der neue Fischereihafen zu Geestemünde ist der bedeutendste des europäischen Festlandes, in Altona, Harburg, Sassnitz, Danzig, Königsberg und anderen Orten sind Häfen theils neu gebaut, theils erheblich verbessert. Unter Aufwendung reicher Staatsmittel sind Meeresufer und Inseln — Norderney, Borkum und andere ostfriesische Inseln —, Helgoland, die nordfriesischen Inseln, die schleswigschen Halligen vor dem Andrange der Meeresfluthen geschützt, grosse Strecken von Wanderdünen an der Ostsee durch Bewaldung festgelegt worden. Auch auf dem Gebiete des Wegewesens sind mancherlei Fortschritte durch den Erlass von Gesetzen und durch Uebertragung fiskalischer Wegeverpflichtungen an die Betheiligten gegen Gewährung reichlicher Vergütungen zu verzeichnen. Durch zweckmässige Baupolizeiordnungen und sonstige baupolizeiliche Vorschriften ist das allgemeine Wohl erheblich gefördert; eine grosse Anzahl hervorragender Hochbauten in der Reichshauptstadt sowohl wie in den Provinzen sind während der Leitung der Geschäfte durch Minister v. Thielen entstanden.

Die erheblichste Aufgabe aber, welche er im Bereich der Staatsbauverwaltung zu erfüllen hatte, war die Ausarbeitung, Einbringung und Vertretung des grossen Kanalprojekts. Er war ein eifriger Förderer und sachverständiger Anwalt dieser Pläne, und noch in Aller Erinnerung ist sein mannhaftes Eintreten für diese grosse Sache. Wenn der Plan trotzdem noch nicht hat verwirklicht werden können, so ist Herr v. Thielen aus dem Kampfe jedenfalls mit blankem Schild hervorgegangen. Seinem unvergesslichen Ausruf: „gebaut wird er doch“ kann er getrost noch hinzufügen: in magnis voluisse sat est.

Alles in allem genommen hat sich Excellenz v. Thielen stets als ein ganzer Mann gezeigt, der unter den schwierigsten Verhältnissen eine erfolgreiche Ministerlaufbahn durchschritten und daher bei seinem Scheiden einen erhöhten Anspruch auf dankbare Anerkennung seiner Leistungen hat. Es gereicht uns denn auch zur besonderen Befriedigung, dass ihm von Allerhöchster Stelle die höchste Auszeichnung, die einem Staatsbeamten verliehen werden kann, zu Theil geworden ist.

. . . . . ff.

Das Fest der 5000. Lokomotive

feierte am 21. d. Mts. die weltberühmte Firma A. Borsig in Berlin unter der Theilnahme einer grossen Zahl von Festgästen aus allen Kreisen der Reichshauptstadt und des Landes. Die Staatsbehörden waren vor allem durch die Staatsminister v. Thielen und Möller vertreten; des ersteren treffliche herzerhebende Ansprachen liessen nichts von dem unmittelbar bevorstehenden Abschied ahnen. Und doch waren diese Reden für ihn der Schwanengesang am Abschluss einer glänzenden Ministerlaufbahn. Neben den beiden Ministern seien hier noch genannt: der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz, Staatsminister a. D. v. Delbrück, Reichsbankpräsident Dr. Koch, Unterstaatssekretär Fleck, Ministerialdirektor Schröder, Eisenbahndirektions-Präsident Kranold, Oberbürgermeister Kirschner, Rektor der technischen Hochschule Bubendey. Zahlreich waren namentlich die Vertreter der Technik und der Industrie. Wir verzichten darauf, hier alle Einzelheiten des Festes zu schildern, da uns darin die Tageszeitungen längst vorausgeeilt sind. Doch können wir es uns nicht versagen, einzelne Kernpunkte herauszugreifen. Vor allem muss der eigentlichen Weiherede des Ministers v. Thielen gedacht werden, mit der er die 5000. Borsig-Lokomotive für die preussische Staatseisenbahnverwaltung übernahm. Auf der neuen grossartigen Fabrikanlage der Firma Borsig zu Tegel stand diese Lokomotive selbst, mit Blumen ausgeschmückt, den Hintergrund des grossen Festraumes bildend, in den die Maschinenhalle verwandelt war. Dort schaarte sich um die Festlokomotive ausser den eigentlichen Festgästen die zahlreiche Arbeiterschaft des Werkes, unter ihr viele prächtige Gestalten, so der würdige Veteran, der seit 1837 bei der Firma Borsig thätige Werkmeister Anschütz.

Nach den einleitenden, mit dem Kaiserhoch endenden Worten des aus Anlass der Feier zum Kommerzienrath ernannten Herrn Ernst Borsig sprach Minister v. Thielen etwa folgendes:

„Meine Herren! Wenn mir die Ehre zu Theil geworden ist, unmittelbar nach dem ältesten Vertreter der Firma Borsig das Wort zu ergreifen, so verdanke ich das wohl hauptsächlich dem Umstande, dass ich der Vertreter der treuesten und ältesten Kundin der Firma Borsig bin, und nicht nur das, sondern dass ich auch persönlich seit ungefähr 40 Jahren mit der Familie in lebhaftesten Beziehungen gestanden habe, dass wir manchen Handel mit einander abgeschlossen. In dieser, sonst rastloser Arbeit geweihten Halle stehen heute alle Räder still, es dröhnt kein Kessel, kein Hammer und es arbeitet keine Zange, kein Bohrer, kein Meissel und kein Hobel, denn die Träger des Namens und der Firma Borsig haben heute zu dem feierlichen Akt ihre Beamten und Angestellten vereinigt, ein grosser Kreis von Vertretern von Industrie und Handel, von Behörden des Reichs und Staates, von Vertretern der Stadt und des Landes und der technischen Hochschule ist zu diesem Akt als Zeuge geladen worden. Es gilt, die 5000. aus dem Werke der Firma Borsig hervorgegangene Lokomotive, die stolz und schmuck hinter mir steht, ihrem Berufe zu übergeben. Meine Herren! Mit grossem, gerechtfertigtem Stolze können die Firma Borsig, ihre Beamten und Angestellten auf dieses Ereigniss sehen, dasselbe mit Recht als einen Markstein auf dem Wege ihrer Ausgestaltung feiern, ein Fest, an dem die ganze technische Welt mit voller Freude Antheil nimmt und wir alle nicht minder. Meine Herren! Ein Rückblick auf die Entwickelung der Borsig'schen Fabrik ist zugleich ein Abschnitt der Geschichte des deutschen Lokomotivbaues; die erste deutsche Eisenbahn musste für ihre ersten Betriebsjahre sich noch die Lokomotive von England holen. Wir alten Leute haben sie noch laufen gesehen. Seit nahezu 40 Jahren aber werden nur noch deutsche Lokomotiven vor deutsche Züge gespannt. (Lebhafter Beifall.) Weithin ins Ausland ist unsere deutsche Lokomotive gewandert und ihr Ruhm ist draussen ebenso fest begründet, wie hier. Dafür sind Zeugen die Bestellungen für die fernsten Welttheile. Das danken wir dem Umstande, dass Männer von reichstem technischen Wissen und Können diesen Zweig des Maschinenbaues in die Hand genommen haben, an der Spitze Aller August Borsig und sein ebenbürtiger Sohn. Keine Lokomotive ist hier aus diesem Raume, aus dem alten Hause in Moabit und am Oranienburger Thor herausgegangen, die nicht an Konstruktion, Material und Arbeit tadellos gewesen wäre, mindestens ebenbürtig dem, was die anderen Länder bieten können, und, meine Herren, allezeit wird es so bleiben. Die Gewissheit dafür gibt uns das Streben der deutschen Lokomotivbauer, die, vereint mit den Konstruktören der Eisenbahnverwaltung, dem Fortschritt huldigen. Wenn wir neben der 5000. Lokomotive hier die erste sehen könnten, so würde handgreiflich der Unterschied vor Augen treten. Das verdanken wir diesen Männern, die es verstanden haben, ihre Beamten und Arbeiter auszubilden und heranzuziehen zu einem einheitlichen Ganzen. Das ist — ich bin verpflichtet, es zu sagen — in allen deutschen Lokomotivbauanstalten der Fall. Allezeit wird es so bleiben. Aber der Firma Borsig wollen wir wünschen, dass Perioden, die Herr Ernst Borsig geschildert hat, niemals wiederkehren mögen. Der Firma Borsig ein kräftiges Floreat, crescat, ihr, ihren Beamten und Angestellten ein donnerndes Hoch!"

Diesem donnernden Hoch folgte eine packende Ansprache des Direktors der Borsig'schen Werke, Herrn A. Krause. Unter Ueberreichung eines prachtvollen seidengestickten Banners, eines Geschenkes der Borsig'schen Damen, und eines die Borsigschen Werke allegorisch darstellenden trefflichen Bildwerks, als der Festgabe der Beamtenschaft, überbrachte er auch die Glückwünsche dieser Festgeber.

„Viele unter uns", so sagte er, „haben noch die alten, glanzvollen Zeiten der Firma unter Ihrem Herrn Vater durchlebt; ja, es ist uns sogar das seltene Glück beschieden, in ehrwürdigen Jubilaren, wie Anschütz und Berner, noch rüstige Greise unter uns zu sehen, von denen der eine bei der Begründung der Firma unter Ihrem hochverehrten Herrn Grossvater am 23. April 1837 den ersten Guss in der Eisengiesserei am Oranienburger Thor mitgemacht hat, der andere die Ehre hatte, an der am 24. Juni 1841 abgelieferten ersten Lokomotive von August Borsig mitzuarbeiten. Viele von uns sind die Söhne und Enkel von Männern, die zu den Mitarbeitern Ihrer Vorfahren gehörten, und so bedarf es keiner besonderen Versicherung, dass in dem Kreise der Borsigschen Arbeiter und Beamten es tief schmerzlich empfunden wurde, als im Jahre 1878, viel zu früh, Ihr seliger Herr Vater aus diesem Leben schied und an die Stelle des thatkräftigen persönlichen Regimentes das bedächtige Walten eines rein juristisch geleiteten Kuratoriums trat, das noch dazu mit wirthschaftlich schweren Zeiten einen Kampf aufzunehmen hatte, für den erst recht ein ganzer Mann, ein erster Borsig an der Spitze Ihrer Unternehmungen Noth gethan hätte! Aufathmend begrüssten daher die Schaaren der Ihrigen den Tag, als in Arnold, Ernst und Konrad Borsig am 23. April 1894 den grossen Werken ein Dreigestirn aufging, zu dem Alle in frohem, festem Vertrauen emporblickten! Und wenn auch der strahlendste Stern aus diesem Sternbilde nach kurzem, hellem Leuchten leider Gottes Ihnen und uns wieder unterging, so bekennen wir, Ihre Mitarbeiter von Tegel und Borsigwerk, heute mit frohem Danke gegen den Allmächtigen: Der hohe Geist Ihres lieben, verklärten Bruders ist Ihnen beiden zum Erbe geworden. In derselben festen Treue und Einigkeit, wie zu seinen Zeiten, stehen Sie beide zu rastlosem, zielbewusstem Schaffen vereint neben einander. Einer freut sich an den Erfolgen des Anderen, und noch nie haben wir in ernsten Dingen auch nur die Spur auseinandergehender Ansichten wahrnehmen können, und hierin, in dieser Einigkeit des Zieles und des Willens, der nach diesem Ziele strebt, erblicken wir die Hauptursache Ihrer glänzenden Erfolge. Durch Ihr Zusammenwirken, durch Ihren rastlosen Fleiss und Ihre unübertroffene Pflichttreue geben Sie Allen, auch den ältesten unter Ihren Mitarbeitern, ein begeisterndes Vorbild. Der gute Geist, der hierdurch in den Reihen Ihrer Mitkämpfer geweckt und lebendig gehalten wird, der muss und wird uns auch fernerhin zu herrlichen Erfolgen führen. Heute bereits können wir mit Stolz auf die Thatsache blicken, dass der Borsig'sche Lokomotivbau mit Volldampf wieder in die Bahnen alten ehemaligen Ruhmes eingelenkt hat, und in dem Gefühle innigsten Dankes begehen wir mit Ihnen das Fest der 5000. Lokomotive. Als ein bleibendes Zeichen der dankbaren Erinnerung an diesen Tag bitten Ihre Beamten von Tegel, Berlin und Borsigwerk, dieses Kunstwerk, von Carl Röhling's Meisterhand geschaffen, entgegenzunehmen. Möge sein Anblick Sie beide lange und glückliche Jahre hindurch an einen der schönsten und bedeutungsvollsten Tage Ihres Lebens erinnern. Mit diesem Wunsche bitte ich Sie Alle, mit mir einzustimmen in den Ruf: Den Brüdern Borsig ein herzliches Glückauf!"

Nachdem so die Beamtenschaft ihren Dank und ihre Glückwünsche dargebracht, bezeugte der jüngere Bruder Konrad Borsig durch die Mittheilung von den grossartigen Spenden, die die Firma ihrer Beamten- und Arbeiterschaft gewidmet, den hochherzigen Sinn, der auch die jetzigen Inhaber der Firma beseelt. Aus Anlass der heutigen Feier haben sie das Kapital der Louise Borsig-Stiftung zu Gunsten der Arbeiter um 250 000 ℳ erhöht und zur Gründung einer Beamtenpensionskasse den Betrag von 1 500 000 ℳ gegeben. Der innige Dank für diese Gaben konnte nicht würdiger und von keinem Würdigeren ausgesprochen werden, als von dem schon erwähnten Veteranen Anschütz, der mit schlichten Worten den schönen Gedanken aussprach, dass die 5000 Lokomotiven den Ruhm des Namens Borsig in alle Welt verkündeten, aber nach viel zahlreicheren Tausenden zählten die Menschen, in deren Herzen sich dieser Name eine Stätte gegründet hätte.

Einen schönen Schluss dieses Festakts bildete die Verkündung des Ministers v. Thielen, dass diese 5000. Lokomotive, abweichend von dem Gebrauch der preussischen Eisenbahnverwaltung, zum Andenken an den heutigen Tag den Namen „A. Borsig" führen solle. Nach diesen Worten setzte sich die Lokomotive aus eigener geheimnissvoller Kraft in Bewegung und verliess mit lautem Pfiff unter jubelndem Zuruf, ihrem arbeitsreichen Leben entgegengehend, den Festplatz.

Dieser Festlichkeit in Tegel, die bei aller Schlichtheit doch durch die Inhaltstiefe des Gesprochenen, Gehörten und Geschauten auf alle Theilnehmer einen wahrhaft erhebenden Eindruck gemacht, folgte am Abend ein glänzendes Festmahl in dem grossen Saal des Zoologischen Gartens. Excellenz v. Thielen eröffnete die Zahl der Redner durch ein meisterhaft beredtes Hoch auf den Kaiser, das an dessen letzte im Rheinland gesprochenen Worte anknüpfte und den Kaiser als den Schirmer des Friedens, den Förderer aller wirthschaftlichen und idealen Güter seines Volkes feierte. Nach einigen herzlichen, dankerfüllten Begrüssungsworten des Kommerzienraths Borsig erhob sich Handelsminister Möller zu einer gehaltvollen Rede, in der er der deutschen Industrie und den Brüdern Borsig als ihren würdigen Vertretern huldigte.

„Die Geschichte der Firma", so sagte er etwa, „die wir heute zu feiern haben, ist ein Kapitel der Geschichte der industriellen Entwickelung Deutschlands überhaupt. Sie ragt zurück in die Zeit der ersten kindlichen Anfänge unserer Industrie und ist ein glänzendes Beispiel dafür, dass das Sprichwort der englischen Vettern „The first makes the money, the second saves it, the third spends it"*) nicht ganz zutreffend für unsere Verhältnisse ist. Allerdings sind wir auch nicht ganz frei von denselben Untugenden, die bei anderen Nationen erfahrungsgemäss vorkommen, aber wenn wir heute die Familie Borsig auch nur als eine Ausnahme preisen, so fällt doch davon etwas ab für uns als Deutsche. Unsere gesammte Industrie, Handel und Schifffahrt zeugen von der intensiven Arbeitsfreudigkeit, die dem deutschen Manne innewohnt. Wer vielfach im Auslande sich bewegt hat, weiss, dass namentlich in überseeischen Orten die ersten Firmen deutsche sind, oder in den ersten englischen Häusern zum guten Theil Deutsche die maassgebenden Persönlichkeiten sind. Und ausser der Arbeitsfreudigkeit ist es die Anpassungsfähigkeit, die unsere geschäftlichen Erfolge bedingen. Denn niemand wird in der Welt dauernd grosse geschäftliche Erfolge erzielen, der sich hinstellt und sagt: Was ich mache, ist das Beste, und wenn Ihr von mir kaufen wollt, dann müsst Ihr mit dem zufrieden sein, was ich Euch gebe. Unsere Stärke ist, dass unsere Geschäftskenntniss durch wissenschaftliche Ausbildung gestützt wird. Darin zeichnen wir uns vor den Engländern aus. Diese kennen neben der Arbeit nur den Sport und gehen in demselben auf. Da möchte ich nun wünschen, dass dieser Zustand bei uns nicht auch einreisse. Auch hierin stehen die Brüder Borsig als glänzendes Beispiel da."

*) „Der erste erwirbt das Geld, der zweite weiss es fest zu halten, der dritte gibt es aus."

Der Minister schloss mit dem Wunsche für das Gedeihen der Firma Borsig und der gesammten deutschen Industrie.

Aus der Zahl der folgenden Reden heben wir noch die humoristisch gefärbte des Oberbürgermeisters Kirschner auf die Familie Borsig und jene des Direktors Krause auf die Gäste hervor, unter denen er vor allem den Minister v. Thielen feierte. Unter lauten Beifallsrufen sprach er den, wie wir wissen, leider vergeblichen Wunsch aus, die Zeitungsnachrichten von dem bevorstehenden Ausscheiden des hochverdienten Mannes aus seinem Amte möchten irrig sein. Das Lob, das zuletzt aus dem berufenen Munde des greisen Staatsministers v. Delbrück der deutschen Industrie als der festen Stütze der Macht und der Blüthe des Deutschen Reiches gespendet wurde, fand lebhaften Beifall.

Einen würdigen Abschluss erhielt die glänzende und erhebende Feier durch die Antwort, die der Kaiser auf das am Morgen an ihn gesendete Huldigungstelegramm ertheilen liess. Nach dem Dank für das Telegramm heisst es dort weiter: „Se. Majestät beglückwünschen die Chefs wie das gesammte Personal der Borsigwerke zu diesem glänzenden Erfolg und hoffen, dass Ihre Firma ihrem Weltruf getreu auch in Zukunft sich durch hervorragende Leistungen im Maschinenbau auszeichnen und das Ansehen deutscher Arbeit und deutscher Technik vermehren wird."

Mit Stolz blickt Deutschland auf den Borsig'schen Lokomotivenbau! Möchten sich die Hoffnungen und Wünsche für das weitere Blühen und Gedeihen der Firma erfüllen! Wenn wir dies im Namen der deutschen Eisenbahnwelt aussprechen, verbinden wir damit zugleich den Dank an das festgebende Brüderpaar Borsig, dass es eine so schöne Feier veranstaltete, und den Glückwunsch, dass diese so trefflich gelang. Jedem Theilnehmer wird die Erinnerung unvergesslich sein. Es war ein Fest, durchweht von dem kräftigen Hauche des deutschen Geistes, der deutschen Arbeit und des aus dieser Verbindung hervorgegangenen Schaffens. v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Dem preussischen Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen** ist auf sein Ansuchen der Abschied aus seinen Aemtern in Gnaden bewilligt und ihm aus diesem Anlass unter Belassung des Titels und Ranges eines Staatsministers der hohe Orden vom schwarzen Adler Allerhöchst verliehen. Gleichzeitig ist der Generalmajor a. D. Budde zu Berlin zum preussischen Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten und zum Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt worden.

— **Der neu ernannte Staatsminister Budde** steht im 51. Lebensjahre. Er hat eine ausgezeichnete militärische Laufbahn hinter sich. Aus der preussischen Infanterie hervorgegangen, wurde er am 12. April 1869 Leutnant. Den Feldzug 1870/71 machte er mit Auszeichnung mit, von einer in ihm erhaltenen schweren Verwundung wurde er glücklich, wenn auch nicht ohne Beeinträchtigung der vollen Felddienstfähigkeit, wiederhergestellt. Frühzeitig in den Generalstab berufen, war er 1882 Hauptmann, 1888 Major. Als Oberstleutnant stand er vorübergehend beim Stabe des Grenadierregiments Nr. 11 in Breslau. Am 22. März 1897 erfolgte seine Beförderung zum Obersten und zum Chef der Eisenbahnabtheilung im Grossen Generalstabe. Bald nach seiner Ernennung zum Generalmajor schied er im Dezember 1900 aus der Armee aus, um eine glänzende Stellung im Privatdienst als Generaldirektor der Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken zu übernehmen. Bei seinem damaligen Ausscheiden aus der Armee widmeten wir dem nunmehrigen Minister der öffentlichen Arbeiten in Nr. 96 S. 1457 Jahrg. 1900 d. Ztg. folgende Worte, die wir hier ohne weiteren Zusatz wiederholen zu sollen glauben:

„Verbürgten Zeitungsnachrichten zufolge wird der jetzige Chef der Eisenbahnabtheilung des Grossen Generalstabes, Generalmajor Budde, alsbald aus seinem hohen

militärischen Beruf ausscheiden, um die Leitung einer grossen Aktiengesellschaft für Waffen- und Munitionsherstellung zu übernehmen. In der Eisenbahnwelt wird man das Scheiden des genannten Herrn aus einem Wirkungskreise, in welchem er mit dem deutschen Eisenbahnwesen in fortdauernder lebhafter Berührung stand, allseitig mit Bedauern vernehmen. Wir haben erst vor kurzem eine treffliche Rede vor einem grösseren Kreise von Eisenbahnmännern mitgetheilt, in welcher General Budde auf die vaterländischen Aufgaben des Eisenbahnwesens hinwies. Seine umfassende und einschneidende Thätigkeit auf dem Gebiete der Fahrpläne für die Mobilmachung ist jedem Eingeweihten bekannt. Ein wirkliches Verdienst hat sich General Budde durch sein Eintreten für die neue Militärtransportordnung und insbesondere für die erhebliche Ermässigung des Militärtarifes bei der Beförderung von Mannschaften im Dienste erworben. Die tiefe Kenntniss des Eisenbahnwesens, auch in wirthschaftlicher und tarifarischer Beziehung, die er bei den Berathungen bekundete, fand damals allseitige hohe Anerkennung. Durch die liebenswürdige verbindliche Form, die er bei aller Entschiedenheit in der Sache immer beobachtete, erleichterte er die schwierigsten Verhandlungen. In aller Erinnerung ist die hervorragende Beredsamkeit, mit der er vor dem preussischen Abgeordnetenhause bei der Kanaldebatte die nothwendige Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch Wasserstrassen auch vom Gesichtspunkte der Landesvertheidigung aus vertrat."

— **Die Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkasten der Lokomotiven.** Zur Ergänzung des Aufsatzes über diesen Gegenstand in Nr. 47 d. Ztg. erhalten wir vom Herrn Geheimen Baurath K l o p s c h in Halle a/S. folgende Zuschrift: „Auf sämmtlichen Lokomotivstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. werden die aus den Lokomotiven entfernten Kohlenreste von den Maschinenputzern in der Freizeit oder nach Feierabend daraufhin durchsucht, ob noch brauchbare Koksstheilchen in denselben vorhanden sind. Diese werden in Körben gesammelt und für jeden Korb, der die Grösse der zur Lokomotivkohlenausgabe verwandten hat, 5 ₰ vergütet. Dieses Material wird dann entweder allein oder mit Braun- oder Steinkohle vermischt zur Heizung der Wasserstationskessel, Lokomotivschuppen, Weichensteller- und Wärterhäuschen verwandt. Dieses Verfahren, welches sich auch für die vorhandenen Ofen- und Kesselkonstruktionen bewährt hat, hat zu grösseren Ersparnissen an Brennmaterial geführt. Die zurückgebliebenen Schlacken werden entweder bei eigenem Bedarf zur Aufbesserung von Wegen usw. benutzt oder im einzelnen oder wagenweise verkauft und hierfür für das Kubikmeter 1—1,50 ℳ frei Wagen gelöst. Hiernach wird also auch bei der Verwendung der Kohlenreste noch möglichst wirthschaftlich verfahren."

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat M a i d. J. ergibt für 76 Bahnen, die schon im Mai 1901 im Betriebe waren, folgendes: Gesammtlänge: 45 115,35 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Mai d. J.					
aus dem Personenverkehre	48 669 755	— 2 254 007	1 102	— 80	— 6,77
aus dem Güterverkehre . .	91 836 368	— 1 430 561	2 044	— 80	— 3,77
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai d. J.					
aus dem Personenverkehre	75 414 935	— 4 421 575	2 003	— 166	— 7,65
aus dem Güterverkehre . .	161 386 172	+ 1 146 468	4 212	— 59	— 1,38
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J.					
aus dem Personenverkehre	28 582 487	+ 428 473	4 444	— 49	— 1,09
aus dem Güterverkehre . .	54 743 434	— 32 633	8 376	— 226	— 2,63

— **Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** hat ihre Versuche wieder aufgenommen. Die Gesellschaft hat bekanntlich im vergangenen Jahre mit den Wagen von Siemens & Halske eine Geschwindigkeit von 160,2 km erreicht. Ehe diese Schnelligkeit noch mehr gesteigert wird, soll der Oberbau verstärkt werden. Inzwischen haben Siemens & Halske eine Schnellbahnlokomotive unter Leitung von Oberingeniör Reichel konstruirt. Auf der Schnellbahn wird der Arbeitsstrom von dem Kraftwerk Oberspree in der hohen Spannung von 10 000 bis 12 000 Volt nach Marienfelde geleitet und den Wagen zugeführt. Dieser, ein dreiphasiger Wechselstrom, wird bei den Wagen durch Umformer auf die niedrige Spannung gebracht, für welche die Motoren gewickelt sind. Bei der neuen Schnellbahnlokomotive wird der Arbeitsstrom in seiner ursprünglichen hohen Spannung ohne Umformung in die Motoren geschickt. Motoren mit einer derartigen Spannung sind etwas vollständig Neues. Die grosse Geschwindigkeit der Motoren wird bei der neuen elektrischen Lokomotive durch eine geeignete Zahnradübersetzung verringert. So ist die Schnellbahnlokomotive jetzt für eine Geschwindigkeit von 100 bis 120 km eingerichtet, kann aber leicht auf höhere Schnelligkeiten eingerichtet werden. Diese elektrische Lokomotive ist dazu bestimmt, ganze Züge zu befördern. Vorläufig werden Versuchsfahrten mit der Lokomotive allein gemacht. Später sollen ihr Wagen angehängt werden.

— **Breslau-Warschauer Bahn.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten benachrichtigte das Komitee, bestehend aus Anliegern der Breslau-Warschauer Eisenbahn, er müsse das Angebot auf Bahnankauf ablehnen. Das von der Generalversammlung eingesetzte Komitee, welches nicht mit obigem gleichbedeutend ist, setzt die Bemühungen indess fort.

— **Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn** erhielt vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zu Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn Blankenburg-Quedlinburg und Thale sowie für eine Anschlussbahn an die Harzquerbahn.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat M a i d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 808 (5 785) km 2 743 732 (3 388 760) Personen und 1 548 227 (1 563 980) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 4 131 411 (4 606 918) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 396 854 (8 388 917) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 250 403 (262 165) ℳ und aus dem Thiertransport 320 332 (247 972) ℳ, zusammen 13 099 000 ℳ gegen 13 505 972 ℳ im gleichen Monate des Vorjahres. Die Gesammteinnahme der ersten fünf Monate d. J. beziffert sich auf 57 038 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre m e h r um 230 270 ℳ.

— **Eisenbahnbau in Württemberg.** Die Ständekammer beschäftigte sich in letzter Zeit mit Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnlinien. Von der Abgeordnetenkammer wurde beschlossen, die Bitte um den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von I s n y nach A r g e n der Regierung zur Kenntnissnahme zu übergeben. Das Gesuch um Erbauung oder Unterstützung einer Nebenbahn von P f a l z g r a f e n w e i l e r nach F r e u d e n s t a d t wurde der Regierung zur Erwägung zu überweisen beschlossen. Während sich die Kammer der Standesherren dem Antrag bezüglich der ersteren Bahn anschloss, beschloss sie bei der letzteren Bahn statt Erwägung Kenntnissnahme. Die Eingaben der bürgerlichen Kollegien von Munderkingen, Ehingen, Biberach, Uttenweiler und weiteren Gemeinden wurden von der Kammer der Abgeordneten, soweit dieselben die Erbauung einer vom Oberamt Ehingen ausgehenden V e r b i n d u n g s b a h n z w i s c h e n d e r D o n a u t h a l b a h n u n d d e r S ü d b a h n i n d e r R i c h t u n g n a c h B i b e r a c h betreffen und soweit es sich um die einzelnen Projekte, speziell den Ausgangspunkt der Bahn (Munderkingen oder Ehingen) und ihre Weiterführung in der Richtung nach Biberach handelt, der Regierung zur Erwägung zu überweisen beschlossen. Das Gesuch um Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von B u c h a u nach R i e d l i n g e n wurde von der Abgeordnetenkammer der Regierung zur Berücksichtigung zu übergeben beschlossen. Die Kammer der Standesherren schloss sich diesem Antrag nicht an, sie beschloss, das Gesuch der Regierung zur Kenntnissnahme zu übergeben. Das Gesuch um den Bau oder die Unterstützung einer Nebenbahn von B a l i n g e n nach S c h ö n e b e r g wurde von der Kammer der Abgeordneten der Regierung zur Berücksichtigung, von der Kammer der Standesherren zur Erwägung empfohlen, das Gesuch um Erbauung einer vollspurigen Nebenbahn von R o t t w e i l nach B a l i n g e n von der Kammer der Abgeordneten zur Erwägung, von der Kammer der Standesherren zur Kenntnissnahme. Der Antrag der volkswirthschaftlichen Kommission, das Gesuch um Bau einer vollspurigen Nebenbahn R a v e n s b u r g - M a r k d o r f der Regierung zur Berücksichtigung zu übergeben, wurde von der Kammer der Abgeordneten mit 41 gegen 39 Stimmen angenommen. Die Kammer der Standesherren beschliesst statt Berücksichtigung „Erwägung". Zur Berücksichtigung wurde ferner von der Kammer der Abgeordneten der Regierung empfohlen das Gesuch um Erbauung einer Nebenbahn G ö p p i n g e n - G m ü n d, zur Erwägung das Gesuch um Erbauung oder Unterstützung einer vollspurigen Nebenbahn von N e u e n s t a d t n a c h K ü n z e l s a u, zur Kenntnissnahme die Bitte um Erbauung einer vollspurigen Illerthalbahn von U l m ü b e r

Wiblingen-Dietenheim-Erolzheim nach Thauheim. Das Bittgesuch der Stadtgemeinde Weingarten um Verlegung der Staatshauptbahn von Mochenwangen bis Ravensburg anlässlich der Erstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Ulm-Friedrichshafen wurde der Regierung zur Kenntnissnahme übergeben.

— **Württembergische Eisenbahnfragen.** In der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 19. d. Mts. gab der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden zu dem Beschluss des Hauses vom 11. Mai 1901, über den wir s. Zt. berichteten, folgende Erklärung im Namen der Staatsregierung ab: Bezüglich der Selbständigkeit der württembergischen Eisenbahnverwaltung theile die Staatsregierung den im Beschlusse der beiden Kammern zum Ausdruck gebrachten Standpunkt. Zweitens sei die Regierung bereit, entsprechend dem Ersuchen der Kammer darauf hinzuwirken, dass die Bestimmungen des Artikels 42 der Reichsverfassung womöglich noch in erhöhtem Maasse zur Anwendung kommen, und mit den Bundesregierungen sich deshalb ins Benehmen zu setzen. Dagegen sei die Regierung nicht in der Lage, dem Ersuchen auf Erlass eines Reichseisenbahngesetzes und Erweiterung der Befugnisse des Reichseisenbahnamts zu entsprechen, weil dazu eine Abänderung der Reichsverfassung erfordert würde, die im Bundesrath wegen der damit verbundenen Wirkung auf die Finanzlage der betheiligten Bundesregierungen auf eine genügende Unterstützung nicht zu rechnen hätte.

— **Personalnachrichten.** Regierungsrath v. Borries, bisher Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, ist unter Verleihung des Charakters als Geheimer Regierungsrath an die technische Hochschule in Charlottenburg berufen. Geheimerath v. Borries wird vom 1. Oktober d. J. ab die etatsmässige Professur für Eisenbahnmaschinenwesen übernehmen, die durch das Ausscheiden des Geheimen Regierungsraths Professor Georg Meyer erledigt war. Der Name des Geheimeraths v. Borries ist in der ganzen Eisenbahnwelt durch seine bedeutenden wissenschaftlichen Leistungen auf dem Gebiete des Lokomotivenbaus bekannt. So schmerzlich der Verlust dieser hervorragenden Kraft in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wird empfunden werden, so erfreulich ist Borries' Berufung auf einen Lehrstuhl, auf dem sich seinem Können ein neuer reicher Wirkungskreis bietet.

Der grossherzoglich badische Bauinspektor, Baurath Josef Hilpert in Mannheim ist auf sein Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste und unter Verleihung des Titels „Oberbaurath" in den Ruhestand versetzt.

Oesterreich.

— **Prioritätenumwandlung der Graz-Köflacher Bahn.** Die Verhandlungen, welche im Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Graz-Köflacher Bahn neuerdings gepflogen wurden, haben zu einer grundsätzlichen Einigung geführt. Ihr Inhalt geht dahin, dass der Gesellschaft die Bewilligung ertheilt wird, zur Umwandlung der sämmtlichen derzeit noch im Umlauf befindlichen Prioritäten, zur Tilgung der schwebenden Schuld sowie zur Schaffung einer Rücklage für künftige Investitionsauslagen ein 4 prozentiges Anlehen von 16 000 000 Kr. aufzunehmen. Die Graz-Köflacher Bahn hat bei diesem Anlasse ihre Bereitwilligkeit erklärt, für Deckung des Erfordernisses zur Verzinsung und Tilgung des für die Landesbahn Wieselsdorf-Stainz aufgewendeten Kapitals einen Beitrag zu leisten und das Zustandekommen der geplanten Sulmthalbahn, so weit dies an ihr liegt, zu fördern. Mit 1. August d. J. gelangt auf den Linien der Graz-Köflacher Bahn ein um 5 % ermässigter Tarif für alle Güter und für Zündwaaren eine noch weitergehende Ermässigung des Tarifs für Sendungen nach Triest und Fiume behufs Förderung der Ausfuhr zur Einführung. Die Graz-Köflacher Eisenbahn hat 2-, 4,5- und 5 prozentige Obligationen ausgegeben. Von der ersten Kategorie im ursprünglichen Betrage von 743 850 fl. in Silber waren Ende 1900 unverloost 484 350 fl.; von den 4,5 prozentigen mit ursprünglich 1 200 000 fl. in Silber waren Ende 1900 unverloost 653 700 fl., von den 5 prozentigen Silberprioritäten zweiter Ausgabe von 1871 im ursprünglichen Betrage von 2 520 000 fl. in Silber waren Ende 1900 unverloost 2 257 000 fl. und von den 5 prozentigen Silberprioritäten dritter Ausgabe 1872 von ursprünglich 3 000 000 fl. in Silber waren Ende 1900 unverloost 2 504 550 fl.

— **Oesterreichische Südbahn.** Herr Barthold Arons von der Firma Arons & Waller in Berlin veröffentlicht in dortigen Blättern eine Studie, betitelt: „Vorschläge zu einer Sanirung der Verhältnisse der österreichischen Südbahn", welche er bei der Verwaltung der Südbahn eingereicht hat. Von der Anschauung ausgehend, dass eine Vereinbarung mit den 3 prozentigen Obligationen der Südbahn nicht helfen könne, weil dann noch immer die grosse schwebende Schuld verbleibt und für künftige Investitionen keine Mittel vorhanden sind, wird angeregt, neues Kapital einzuzahlen. Dazu sollen 72 000 000 Fr. Prioritätsaktien Lit. A unmittelbar nach den Obligationen eingeschoben werden. Sie sind baar und voll einzuzahlen und dienen ausschliesslich zur Rückzahlung der schwebenden Schuld und für künftige Investitionen. Um ihnen eine 5 prozentige Verzinsung zu sichern, sollen zunächst die 3 prozentigen Obligationen neben Erstreckung der Tilgungsfrist ein- für allemal eine Abstempelung auf 325 Fr., die 5- und 4 prozentigen Prioritäten die Zinsenkürzung auf 4 bezw. 3,5 % erfahren. Der Staat soll 2 000 000 Fr. Steuern jährlich stunden. Um die Zustimmung der Besitzer der 3 prozentigen Obligationen zur Abstempelung zu gewinnen und die Aktionäre zu bewegen, dass sie die Prioritätsaktien Lit. A zum Nennwerthe beziehen, soll noch eine zweite Aktienkategorie, Prioritätsaktien Lit. B, geschaffen werden, die zur Entschädigung der Besitzer der 3 prozentigen Prioritäten und der Aktionäre dienen soll. Der Obligationär soll 15 Fr. für je eine Obligation in solchen Aktien, der Aktionär, der eine Prioritätsaktie Lit. A zu 500 Fr. bezieht, 250 Fr. in Aktien Lit. B als Abfindung erhalten. Auf 10 Südbahnaktien würden sonach zwei Prioritätsaktien Lit. A zu 500 Fr. und eine Prioritätsaktie Lit. B zu 500 Fr. entfallen, doch wären nur die ersteren mit 1 000 Fr. einzuzahlen. Dem Plan ist eine Berechnung beigegeben, laut welcher nach Durchführung aller dieser Vorschläge 11 200 000 Fr. über die Verzinsung der Prioritätsaktien Lit. A sich ergeben würden.

— **Der Industrierath** hat in seiner letzten Sitzung nachstehende Resolution beschlossen: „In Erwägung, dass die derzeitige Lage der Industrie, der Gewerbe und des Handels eine stärkere Belastung durch erhöhte Bahnfrachten nicht zulässig erscheinen lässt, nachdem die Erhöhung der Frachttarife ein Hemmniss der weiteren Produktionsvermehrung bilden und verminderte Arbeitsgelegenheit zur Folge haben würde, da es weiter nicht zeitgemäss erscheint, vor Erstellung der neuen Zolltarife und angesichts der Handelsvertragsverhandlungen eine Tarifreform im gegenwärtigen Augenblicke der wirthschaftlichen Depression in Angriff zu nehmen, weil ja durch die Zölle Produktion und Verkehr beeinflusst werden, stellt der Industrierath das Ersuchen: 1. das Handelsministerium wolle seinen amtlichen Einfluss gegen eine Erhöhung der Frachttarife geltend machen; 2. bei dem Eisenbahnministerium dahin wirken, es möge von der bisherigen Tarifpolitik, durch welche es die Entwickelung der Produktion, der Industrie, des Handels und der Gewerbe in hohem Maasse ermöglicht und gefördert hat, nicht abgehen."

— **Niederösterreichische Lokalbahnen.** Dem am 21. d. Mts. zusammengetretenen niederösterreichischen Landtage werden mehrere Berichte und Anträge des Landesausschusses, betreffend die Erbauung von neuen Lokalbahnen, vorgelegt werden. Es handelt sich um die Erbauung einer vollspurigen Lokalbahn von Siebenbrunn-Leopoldsdorf nach Engelhartstetten mit einem Flügel von Breitstetten oder Straudorf nach Orth an der Donau, um eine schmalspurige Lokalbahn von St. Andrä-Wördern nach Sieghartskirchen, um eine vollspurige Lokalbahn von Retz nach Drosendorf, um eine vollspurige Lokalbahn von Ernstbrunn nach Mistelbach und von Poisdorf nach Rannersdorf, allenfalls im Zusammenhang mit den Linien Korneuburg-Ernstbrunn und Mistelbach-Hohenau, um eine schmalspurige Lokalbahn von Wieselburg nach Gresten, um eine vollspurige Lokalbahn von Freiland nach Türnitz und um die Erhöhung der Reinertragsgarantie für die Lokalbahn von Kirchberg an der Pielach nach Mariazell von 268 000 Kr. auf 344 000 Kr.

— **Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn.** Anfang Juli d. J. findet die Eröffnung der Theilstrecke Tannwald - Grünthal statt. Diese Theilstrecke ist eine Verbindungsstrecke der Reichenberg-Gablonz - Tannwalder Eisenbahn mit der im Bau begriffenen preussisch - schlesischen Strecke Petersdorf - Schreiberhau-Grünthal.

— **Anbringung von Parteiplakaten an den Güterwagen.** Im Bereiche der österr. Staatsbahnen kann zufolge einer jüngst erlassenen Verfügung die Anbringung von Plakaten der Absender an allen in den Fahrpark der österr. Staatsbahnen eingereihten Güterwagen, ferner an den Ladungen selbst und an den zum Schutze der Ladungen verwendeten parteieigenen Wagendecken, in deren Bereich die Versandstation liegt, gestattet werden. An fremden Wagen und an den zum Schutze der Ladungen dienenden bahneigenen Wagendecken ist die Anbringung von Parteiplakaten nicht gestattet.

Die zur Verwendung an Güterwagen bestimmten Parteiplakate dürfen nur den Namen des Absenders, die Bezeichnung

der Waare und der Bestimmungsstation enthalten; sie müssen auf weissem Papier mit schwarzem Aufdruck ausgefertigt sein, dürfen das Maass von 15 cm in der Höhe und 20 cm in der Breite nicht überschreiten und sind ausschliesslich auf den an der Langseite der Wagen für die Beklebezettel bestimmten Blechtafeln anzubringen.

Die an der Ladung selbst oder an den hierbei verwendeten parteieigenen Wagendecken anzubringenden Parteiplakate unterliegen hinsichtlich der Farbe des Papieres und des Aufdruckes sowie auch des Ausmaasses keinerlei Beschränkung, dürfen aber nur den Namen und Wohnort des Absenders sowie die Bezeichnung der Waare und die Bestimmungsstation enthalten.

— **Der erste weibliche Stationschef** hat, wie gemeldet wird, am 15. d. Mts. in der Station Vilpian der Bozen-Meraner Bahn seine Thätigkeit begonnen. Das Eisenbahnministerium hat diese Neuerung als ersten Versuch bewilligt.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Bau des Simplontunnels** auf italienischer Seite schreitet nach einem der „Nat.-Ztg." aus Mailand zugehenden Telegramm neuerdings wesentlich rascher fort, da es gelungen ist, den starken Wasserzufluss und das brüchige Gestein, worauf man gestossen, zu überwinden. Auch die von der Mittelmeerbahn übernommene Ausführung der Zufahrtslinie Domodossola-Iselle ist in den letzten Monaten wesentlich gefördert worden.

— **Das Budget der schweizerischen Bundesbahnen.** Mit der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz ist auch die Art der Genehmigung des Eisenbahnbudgets, die Zuständigkeit des eidgenössischen Parlaments und des Bundesraths usw. zu regeln. Im Dezember 1901 war der Bundesrath eingeladen worden, der Bundesversammlung Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Art und Weise, wie diese das Genehmigungsrecht des Budgets der Bundesbahnen ausüben wird. Der Bundesrath hat nun der Bundesversammlung vorgeschlagen, immer im Juni die Kommissionen zu bestellen, welche das Jahresbudget der Bundesbahnverwaltung sammt Nachträgen für das folgende Jahr vorzuberathen haben, und vor jeder Aenderung der Budgetvorlagen den Bericht des Bundesraths entgegenzunehmen. Grundsätzlich sollen solche Aenderungen, insbesondere Erhöhungen der Budgetansätze oder Einstellung neuer Positionen, von der Bundesversammlung nur nach Anhörung der Bundesbahnverwaltung beschlossen werden können, aber Nationalrath und Ständerath sollen dabei nicht direkt mit der Bundesbahnverwaltung, sondern nur mit dem Bundesrath verkehren. Doch kann der Vertreter des Bundesraths zu den Sitzungen der Kommissionen einen Vertreter der Generaldirektion beiziehen. — Während des Uebergangs ist es begreiflich, dass die Budgets selbst vom Bundesrath etwas eilig behandelt werden müssen. Jetzt ist ein Nachtragsbudget dadurch nothwendig geworden, dass das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen gemäss dem Rückkaufsvertrag zum 1. Juli d. J. von der Bundesbahnverwaltung übernommen werden muss. Auch zu diesem Nachtragsbudget wird bemerkt, dass dem Bundesrath nicht genügend Zeit blieb, um seine gründliche Prüfung vorzunehmen. Die bisher in diesem Jahre befriedigenden Einnahmen der Vereinigten Schweizerbahnen haben bei einem Aufblühen der Industrie und Bauthätigkeit in St. Gallen den Bundesrath veranlasst, die Einnahmen des guten Jahres 1900 dem Budget für die zweite Häfte dieses Jahres zu Grunde zu legen.

— **Ausschreibungen der schweizerischen Bundesbahnen.** In Uebereinstimmung mit der sonstigen Uebung der Bundesverwaltung sollen die Kreisdirektionen der Bundesbahnen die von ihnen zu vergebenden grösseren Lieferungen, soweit es sich um Bezüge im Inland handelt, in der Regel zum öffentlichen Wettbewerb ausschreiben.

— **Die Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen** waren im Mai d. J. weniger günstig. Bei den schweizerischen Bundesbahnen (ehemalige Centralbahn und Nordostbahn) betrug der Ueberschuss 1 908 700 Fr. gegen 2 100 395 Fr. im Mai 1901, vom Januar bis Ende Mai 7 244 284 Fr. gegen 6 949 459 Fr. Die Jura-Simplonbahn hatte im Mai etwa 150 000 Fr. Mindereinnahme; in den ersten fünf Monaten beträgt der Ueberschuss 4 865 843 (+ 224 630) Fr.

— **Eisenbahn Kegel-Hapsal.** Seit Jahren ist wiederholt auf die Nothwendigkeit dieser Bahn hingewiesen worden. Vor etwa einem Jahre war zuletzt der Plan der Herstellung einer Bahnverbindung mit Hapsal im Anschluss an die Station Rappel der Pernau-Revaler Zufuhrbahn von einer Anzahl von Interessenten in Erwägung gezogen worden, doch zerschlug sich auch diese Aussicht. Nunmehr hat der russische Kaiser auf den Bericht des Finanzministers über das Gesuch des Grafen Ewald Ungern-Sternberg, betreffend den Bau einer Zweigbahn von der Station Kegel der baltischen Bahn bis zur Stadt Hapsal, am 17./30. Mai d. J. befohlen, im Jahre 1903 zur Herstellung einer Zweigbahn Kegel-Hapsal zu schreiten, mit der Bestimmung, dass im laufenden Jahre die Vorarbeiten ausgeführt werden und die unentgeltliche Hergabe des zum Bahnbau erforderlichen Landes seitens der Gutsbesitzer, entsprechend dem Hinweise im Gesuche des Grafen Ungern-Sternberg, sichergestellt werde.

Es darf füglich nicht bezweifelt werden, dass jeder der in Frage kommenden Gutsbesitzer im eigenen Interesse sowohl wie in dem des Landes sich bereit erklären wird, das erforderliche Land kostenfrei abzutreten, so dass mit Sicherheit darauf gerechnet werden kann, dass der Allerhöchste Befehl, der die Provinz um einen wichtigen Verkehrsweg zu bereichern bestimmt ist, seiner Erfüllung entgegengehen wird.

— **Eisenbahn Lodz-Kalisch.** In der preussischen Herrenhaussitzung vom 14. d. Mts. gab bei der Berathung der auf das Bahnprojekt Oels-Ostrowo sich beziehenden Petition Ministerialdirektor Möllhausen die Erklärung ab, dass es bis heute noch gar nicht feststehe, ob Russland bis an die deutsche Grenze heranbaue. „Sie werden es" — so sagte er — „durch die Zeitung erfahren haben, und ich kann nach unseren neuesten Informationen diese Nachricht nur bestätigen, dass die Absicht neuerdings dahin zu gehen scheint, nur eine Lokalbahn zu bauen, die die Gegend von Kalisch und Lodz nach Warschau aufschliesst. Von einem Anschluss nach Deutschland ist überhaupt noch gar nichts festgestellt."

— **Von der russisch-baltischen Wagenfabrik in Riga** sind, wie der „Rishki Westnik" mittheilt, im Laufe dieses Jahres gegen 600 Eiskellerwagen für die sibirische Bahn sowie für andere Bahnen erbaut worden. Gegenwärtig wird eine Partie dieser Wagen für die Moskau-Rjäsan-Kasaner Linie fertig gestellt. Diese Wagen sind achträdrig und haben eine Tragkraft von 1 250 Pud (= 20 475 kg). Sie sind eigens für den Transport sibirischer Butter zu den baltischen Häfen bestimmt

In der Herstellung von Spezialwagen für die Beförderung von Gütern, die eine besondere Behandlung entweder zu ihrer besseren Erhaltung beanspruchen, wie Butter, lebende Fische usw., oder um sie billiger und bequemer fortzuschaffen, wie Petroleum, Naphta, Spiritus usw., lassen es sich die Russen eine Menge Geld kosten. Allerdings haben sie damit auch nicht geringes erreicht, denn die Naphtaindustrie wäre ohne die Kesselwagen gar nicht denkbar, weil es im Kaukasus an Holz fehlt, um Fässer herstellen zu können. Es kann sogar hervorgehoben werden, dass Russland unter der Führung der Firma Nobel derjenige Staat gewesen ist, der zuerst Petroleum und Naphta in Kesselwagen beförderte; Amerika folgte erst später nach.

Fremde Welttheile.

— **Eine neue Linienführung für die Ringbahn um den Baikalsee.** Die Ringbahn um den Baikalsee scheint noch immer grosse Schwierigkeiten zu bereiten. Zu diesem Schlusse muss man unwillkürlich kommen, weil amtlich über den Fortgang der Vorarbeiten geschwiegen wird, dagegen ausseramtlich, von fachmännischer Seite her, immer neue Pläne zur Beseitigung der Schwierigkeiten, die sich dem Bau entgegenstellen, in Vorschlag gebracht werden. Wie der „St. Petersburger Herold" mittheilt, ist gegenwärtig die Absteckung der das Südende des Baikalsees umspannenden Bahn beendet. Die Feststellung der Linie hat vier Jahre gedauert und wurde von vier Punkten unter Leitung der erfahrensten Ingeniöre und mehrerer Topographen des Generalstabes ausgeführt. Der Zweck dieser Absteckung lief darauf hinaus, den günstigsten Weg für eine Bahnlinie von Irkutsk bis zu dem am Südufer des Baikalsees belegenen Dorfe Kultuk zu finden, von wo aus das Gelände Myssowaja der Transbaikalbahn weiter keine Schwierigkeiten mehr bietet.

Die Schwierigkeit einer Absteckung der erwähnten Linie wurde dadurch gesteigert, weil sie einen Bergrücken der Tunkinalpenkette übersteigen musste, deren beträchtliche Höhe zum Baikalsee allerdings steil abfällt. Die Bahnlinie musste den zwischen den Flüssen Irkut und Angara liegenden Bergrücken entweder überschreiten oder umgehen.

Von vier verschiedenen Richtungen, welche hierbei abgesteckt worden waren, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten drei Linienführungen verworfen, nachdem es sich von ihrer Unbrauchbarkeit überzeugt hat. Zwei Richtungen, die durch die Flussthäler der Kaja und Olcha gingen, brachten zu starke Krümmungen mit sich, welche den Verkehr sehr erschwert

hätten. Die dritte geplante Linie, welche am rechten Irkutufer entlang ging und in ihrer Fortsetzung einen Tunnel von sechs Werst (= 6,402 km) Länge erforderte, wurde gleichfalls verworfen.

Auf diese Weise blieb nur noch eine Linienführung übrig, welche sich dicht am Ufer des Baikal hinzieht und bis zum Dorfe Kultuk über Felsen führt. Um die Bahn in dieser Richtung zu bauen, sind umfangreiche Sprengarbeiten und die Anlage mehrerer Tunnel von insgesammt 3 Werst (= 3,201 km) Länge nothwendig. Diese Schwierigkeiten bedingen auch die hohen Baukosten dieser Linie, welche auf 52 000 000 R. oder 260 000 R. für 1 Werst (= 1,067 km) geschätzt werden. Diese Summe wird dem Voranschlage nach gefordert, was eine Ueberschreitung durchaus nicht ausschliesst. Die Erfahrung hat gelehrt, dass solche kleine Ueberschreitungen beim Bau der sibirischen Bahn eine gewöhnliche Erscheinung bildeten, denn schliesslich stiegen die Baukosten der genannten Linie von 400 000 000 auf 750 000 000 R. und stehen schon wiederum weitere 100 000 000 R. für die Beschaffung schwererer Schienen in Aussicht. Hierzu tritt dann noch die Gefahr, meint der „Herold“ pessimistisch, dass, wenn die den Baikalsee entlang führende Bahn nicht gut und sicher gebaut wird, die Züge bei den in Sibirien üblichen Entgleisungen unfehlbar in den Baikalsee stürzen würden.

Alle diese Bedenken sind denn die Veranlassung dazu gewesen, dass eine neue Linienführung in Vorschlag gebracht worden ist, welche die Natur gleichsam selbst vorgezeichnet hat und die angeblich den Vorzug besitzt, einen viel geringeren Kostenaufwand zu erfordern. Die topographischen Verhältnisse des dabei in Frage kommenden Gebietes sind die folgenden: Der Fluss Irkut, welcher an der Grenze der Mongolei entspringt, fliesst in einer Länge von 150 Werst am Südfuss der Tunkinalpen in östlicher Richtung dahin. 18 Werst vor dem südwestlichen Ende des Baikalsees macht der Irkut, durch hohe Felswände aufgehalten, eine jähe Biegung nach Nordwesten, schwenkt nach weiteren 15 Werst nach Osten und nach weiteren 16 Werst nach Nordwesten ab, bis er nach 90 Werst bei Irkutsk in die Angara fällt. Bei diesem Wechsel seines Laufes durchschneidet der Irkut jenes Gebirge, welches den Vorläufer der Tunkinalpen bildet, und ergeben sich daraus jene Schwierigkeiten, welche einen Bahnbau durch diese Berglandschaft schwierig erscheinen lassen.

An jener Stelle, wo der Irkut eine jähe Wendung nach Nordosten macht, nimmt er rechts den kleinen Gebirgsfluss Iltischa auf. Wenn man das Thal dieses Flusses verfolgt, so stösst man nach etwa 4 Werst auf eine sumpfige Wasserscheide, welcher in der entgegengesetzten Richtung ein in die Kultuscha mündendes Flüsschen entspringt. Dieser letztgenannte Fluss mündet direkt in den Baikal. Die Höhe der erwähnten Wasserscheide über dem Flusslauf des Irkut beträgt 4 Faden (= 8,5 m) und über dem Baikalsee 54 Faden (= 115 m). Diese natürlichen Strassen sollen nun nach dem Plane für den Bahnbau ausgenutzt werden. Durch die Anlage eines durch die erwähnte Wasserscheide führenden Kanals soll der Irkut direkt nach dem Baikalsee abgeleitet und sein altes, trockengelegtes Bett für den Bahnbau benutzt werden. Diese Bahnlinie würde 140 Werst (= 149,4 km) lang sein und bedeutend weniger als die geplante, zur Zeit in Aussicht genommene Linie kosten. Die Baukosten dieser Linie einschliesslich der Kanalanlage sind auf 28 000 000 R. veranschlagt, so dass die Regierung 24 000 000 R. bei deren Bau ersparen würde.

Wenn das wirklich so einfach ist, wie es dargestellt wird, so darf nur auffallen, dass die Möglichkeit, in der vorgeschlagenen Weise die Frage zu lösen, den Kommissaren des Ministeriums, die ja doch vier Linienführungen eingehend bearbeitet haben, entgangen ist, und zwar um so mehr, als für eine derartige Lösung der gestellten Aufgabe ähnliche Ausführungen bekannt sind. Es scheint aber thatsächlich die Lösung gerade dieses Theiles der Bauarbeiten ausserordentlich schwierig zu sein, denn sonst kann man sich das lange Zaudern bei Ausführung dieser kurzen Strecke im Vergleich zu der gewaltigen Leistung des übrigen sibirischen Bahnbaues nicht recht erklären. Im übrigen ist eine Beschleunigung dieser Restleistung um so mehr erwünscht und nothwendig, als die Beförderung über den Baikalsee mittelst der Trajekteisbrecher ziemlich missglückt ist.

— **Der Bau der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn**, welcher bekanntlich von beiden Endpunkten gleichzeitig in Angriff genommen worden ist, über die die russische Presse leider nur sehr ausnahmsweise und dann auch nur äusserst spärliche Mittheilungen macht, obgleich sie in vielfacher Beziehung ein ganz ausserordentlich wichtiges Verbindungsglied zwischen Europa, Sibirien und Mittelasien ist, schreitet auf der südlichen Hälfte, wie die „Turkest. Wed.“ berichten, günstig vorwärts. Die Erdarbeiten und Brückenbauten sind auf einer Strecke von 600 Werst, gerechnet von Taschkent, begonnen worden. Gegen 10 000 Arbeiter, hauptsächlich Erdarbeiter, sind thätig. Die tägliche Arbeitsleistung beträgt durchschnittlich 3 000 Kubikfaden (= 29 133 cbm). Da die im vorigen Herbst begonnenen Arbeiten wiederholt durch Schneefall und Regen für längere Zeit unterbrochen wurden, betrug die eigentliche Arbeitszeit bis Anfang Mai kaum 4 Monate. Dennoch waren zu diesem Zeitpunkte bereits 13 % der Erdarbeiten fertig. Da die Bahn weitab vom Postwege gebaut wird, so musste ein einstweiliger Fahrweg von 460 Werst (= 491 km) Länge angelegt werden. Für den bequemeren Verkehr auf diesem Wege sind Poststationen angelegt worden, die von der Bauverwaltung mit Pferden versehen werden. Bereits im Herbst dieses Jahres sollen gegen 200 Werst (= 213,4 km) Schienengleise gelegt werden; das dazu erforderliche Material sowie 500 Plattformen sind bereits in Taschkent eingetroffen.

— **Ueber die Erprobung der Tunnel zwischen Grodekowo und Pogranitschnaja** (ostchinesische Bahn) schreibt der „Wostotsch. Westn.“: Der erste Zug, der die Tunnel passiren sollte, bestand aus der Lokomotive nebst Tender, 2 Dienstwagen, 2 Güterwagen und 1 Personenwagen. Wie bekannt sein dürfte, befinden sich auf der Strecke Grodekowo-Pogranitschnaja sechs Tunnel, die von 20 Faden (= 42,67 m) bis zu 100 Faden (= 213,35 m) lang sind. Nachdem der Zug den ersten Tunnel von 40 Faden Länge bei Pogranitschnaja passirt hatte, gelangte er über einen 12 Faden (= 25,60 m) hohen Eisenbahndamm in den nächsten Tunnel, der sich auf der 113. Werst von Nikolsk befindet und 32 Faden (= 68,27 m) lang ist. Auch dieser Tunnel wurde glücklich passirt und der Zug gelangte nun in den nächsten, den grössten auf der ostchinesischen Bahn. Als der Zug mit gemässigter Geschwindigkeit in der Mitte des Tunnels angelangt war, wurde plötzlich ein heftiger Ruck verspürt und der Zug hielt für einen Augenblick an. Wie es sich erwies, hatte ein Wagen die Seitenwand des Tunnels gestreift, weil die Schienen zu nahe an diese gelegt worden waren. Der Fehler konnte sofort ausgebessert werden. Die Fahrt durch die übrigen Tunnel ging überall glücklich von statten. Der lichte Raum scheint nicht sehr ausgiebig bemessen zu sein.

— **Ueber das Bahnprojekt Dar-es-Salaam-Mrogoro** hat die Budgetkommission des deutschen Reichstages ihren Bericht unter dem 5. d. Mts zur Vorlage gebracht, leider aber ist der von ihr empfohlene Gesetzentwurf über eine vom Reiche zu übernehmende Zinsgewähr, dessen wesentlichen Inhalt wir in Nr. 37 S. 607 d. Ztg. mittheilten, infolge des frühzeitigen Schlusses der Reichstagstagung nicht mehr zur Durchberathung gelangt und dadurch in dieser für die Zukunft des deutschen Kolonialwesens so hochwichtigen Angelegenheit abermals eine Verzögerung eingetreten. Wie wir bereits mittheilten, befürwortet der Kommissionsbericht die Uebernahme einer 3 prozentigen Zinsgarantie für das in jenem Unternehmen anzulegende Kapital von 22 000 000 ℳ sowie die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrages der jeweilig ausgeloosten und als solche abzustempelnden Antheilscheine. Aus dem Berichte der Budgetkommission heben wir hervor, dass bei den betreffenden Verhandlungen auch die etwaige Beeinflussung des Projektes durch die in letzterer Zeit vielfach besprochene Kap-Kairobahn erörtert worden ist.

Hierbei wurde von einem Kommissionsmitgliede auf die Denkschrift des Oberstleutnants Gerding zurückgegriffen, welche einen Anschluss des zuerst aufgestellten Centralbahnprojektes an jene grosse Festlandquerbahn in Aussicht nehme; ein solcher Anschluss sei übrigens auch bei der Spurweite der heute in Rede stehenden Stichbahn berücksichtigt worden. Dieses Kap-Kairo-Projekt müsse als Schwindel betrachtet werden und sei jetzt nach dem Tode Cecil Rhodes' und den furchtbaren Verlusten, die dem englischen Kapital aus dem südafrikanischen Kriege erwachsen wären, geradezu aussichtslos. Dazu sei noch kürzlich aus Brüssel die Nachricht gekommen, es sei eine neue Trasse unter Benutzung der Seen, also mit Umgehung des deutsch-ostafrikanischen Gebietes, in Aussicht genommen.

Kolonialdirektor Stübel erwiderte: Diese Kap-Kairobahn sei, möge sie östlich oder westlich von den Seen vorübergeführt werden oder diese Wasserwege benutzen, Zukunftsmusik und als transkontinentale Bahn geradezu eine Utopie. Die Bedeutung der Pacific- oder der sibirischen Bahn könne sie nie erreichen, und wenn ihre Theilstücke Werth erhalten, so wird dieser stets nur in deren Verbindung mit der Küste und dem ungleich billigeren Seewege liegen können. Heute liege übrigens kein Central-, sondern ein Stichbahnprojekt vor, mit dem Zwecke, ein fruchtbares Hochland mit der Küste zu verbinden. Die Klärung der Frage der Nützlichkeit eines Weiterbaues müsse der Zukunft vorbehalten bleiben.

Betreffs der Finanzlage wurde von verschiedenen Seiten ausgeführt, dass dieser Missstand bereits bei der letzten Berathung der Angelegenheit im Mai vorigen Jahres vorgelegen, sich aber inzwischen noch gesteigert habe. Das Reichsschatzamt berufe sich bei jeder Gelegenheit auf die Finanzklemme und gebe zu, dass der nächste Etat sich noch trüber gestalten werde, als der laufende. Die Fortsetzung der

Bahn bis Tabora oder gar bis an die Seen sei unausbleiblich, und deswegen sei es auch unverantwortlich, bei einer solchen Finanzlage mit offenen Augen in eine Aufwendung von 100 000 000 ℳ, vielleicht 200 000 000 ℳ hineinzusteuern.

Demgegenüber wurde anerkannt, dass allerdings die Finanzlage zur Zeit keine besonders günstige sei. Wenn aber für das Reich keine günstigeren Emissionsbedingungen durchzusetzen seien und dem Publikum mehr Vortheile geboten werden müssten, als dies unter anderen Umständen vielleicht nöthig gewesen wäre, so liege dies, zum Theil wenigstens, an der scharfen und unablässigen „Diskreditirungskampagne", welche die „Freisinnige Ztg." und die „Frankfurter Ztg." gegen dies Eisenbahnprojekt geführt haben.

Ein Mitglied begrüsste die neuen Vorschläge schon um deswegen freudig, weil hier zum ersten Male das Grosskapital zu einer bedeutenderen kolonialen Unternehmung herangezogen sei. Nach Redners Ansicht könnte man allenfalls auch mit 2 % Garantie die Bahn bauen, müsste dann aber auf die Mitwirkung des Grosskapitals verzichten.

Die Stellungnahme der die Ausgabe der Antheile übernehmenden Finanzvereinigung wurde von einem Mitgliede in folgender Weise klargelegt: Jene Vereinigung übernehme die Gründung der Eisenbahngesellschaft und damit die Verantwortung für den Bau und Betrieb der Bahn. Sie habe daher auch naturgemäss das grösste Interesse an der Ausnutzung der durch die Konvention gewährten Nebenvortheile, also an der Aufschliessung des Landes. Darin, dass eine Bankvereinigung von der grossen Bedeutung und Kraft wie die in Rede stehende für die Kolonie eintrete, liege ein grosser Vortheil.

Die Ausgabe der Antheilscheine sei nur eine Selbstfolge dieses ganzen Geschäfts. Uebrigens werde sich der aufzustellende Prospekt äusserst vorsichtig über die Aussichten des Unternehmens aussprechen. Redner selbst sei von Anfang bis jetzt an dem Bau und Betriebe der anatolischen Eisenbahn betheiligt. Diese Bahn, welche sehr viel grössere Schwierigkeiten geboten habe, als die ostafrikanische Bahn aufweise, sei in ihren beiden Linien in zwei bis drei Jahren fertig gebaut. Dies sei möglich gewesen und werde auch bei der ostafrikanischen Bahn möglich sein, wenn das Kapital für den ganzen Bau von vornherein zur Verfügung stehe und der Bau ohne bürokratische Hindernisse und in Anpassung an die Verhältnisse ausgeführt werde. Der Betrieb der Bahn werde auch besser durch eine Privatgesellschaft, als von Staatswegen ausgeführt werden.

Bücherschau.

— **Bergarbeiterwohnungen im Ruhrrevier.** Bearbeitet vom königlichen Berginspektor Robert Hundt zu Saarbrücken. Verlag von Julius Springer zu Berlin N. Preis 5 ℳ. — Der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, welcher die Herausgabe des gedachten Werkes bei Gelegenheit der Düsseldorfer Gewerbeausstellung veranlasste, hat sich dadurch um die Verbesserung der Wohnungen für die arbeitenden Klassen ein nicht zu unterschätzendes Verdienst erworben. In erster Linie wird hoffentlich die Thatsache, dass in dem westlichen Mittelpunkte der deutschen Industrie zahlreiche und angesehene Privatverwaltungen auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge bereits seit Jahren eine ausgiebige und erfolgreiche Thätigkeit entwickelt haben, nicht verfehlen, auch in anderen Gegenden eine lebhafte Nacheiferung zu erwecken. Namentlich aber findet derjenige, der dem Bau billiger und zweckmässiger Arbeiterwohnungen ernstlich näher tritt, in dem Hundt'schen Buche die reichhaltigste Sammlung von Musterbeispielen. Gerade diese Vielseitigkeit des gebotenen Stoffes ist es, die das Werk so werthvoll macht, weil man ja doch von einem unbedingt besten Bauplane für derartige Zwecke niemals wird reden können und jeder Bauherr den an seinem Orte herrschenden volksthümlichen Gewohnheiten und den gegebenen örtlichen Bedingungen stets wird Rechnung tragen müssen. Eine Zusammenstellung der sämmtlichen im Oberbergamtsbezirk von den Zechen errichteten Arbeiterwohnungen ergibt, dass deren Gesammtzahl 25 151 beträgt und dass sie einen Kostenaufwand von rund 95 000 000 ℳ erforderlich gemacht haben. Es entfällt also auf jede einzelne Wohnung ein Betrag von 3 777 ℳ. Bekanntlich ist auch bei allen grösseren deutschen Eisenbahnverwaltungen seit Jahren die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse für die unteren Eisenbahnbeamten in thatkräftiger Weise gefördert worden. Als Beispiel, um welche Summen es sich dabei handelt, erwähnen wir, dass in die preussisch-hessischen Etats für die Jahre 1900, 1901 und 1902 Beträge von zusammen 5 000 000 ℳ zur Errichtung von Dienst- und Miethwohngebäuden für untere Eisenbahnbedienstete in den östlichen Gebieten eingestellt wurden, und es sind dafür rund 1 060 Wohnungen theils fertiggestellt, theils in Angriff genommen. Es entfiele also hier auf jede einzelne Wohnung ein Betrag von 4 717 ℳ. Namentlich aber hat auch die Leitung der preussisch-hessischen Eisenbahn-Arbeiterpensionskasse auf diesem Gebiete eine überaus segensreiche Thätigkeit entfaltet. Sind doch bis zum Schlusse des Jahres 1900 von ihr zum Bau von Arbeiterwohnungen niedrig verzinsliche Darlehen im Höhe von mehr als 7 000 000 ℳ bewilligt und ist dadurch der Bau von rund 4 000 Arbeiterwohnungen ermöglicht worden. Auch für die Eisenbahnbehörden wird es daher von Interesse sein, welche Erfahrungen bei den im Ruhrkohlenrevier angelegten Arbeiterwohnungen mit den verschiedenen dort zur Anwendung gekommenen Bauweisen gemacht worden sind, und in dieser Beziehung erscheinen uns namentlich diejenigen Winke beachtenswerth, die auf Seite 30, 31 und 39 des Buches zu Gunsten der Anlage von Kolonien gegenüber einem Bau zerstreut liegender Wohnungen gegeben sind.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 5,34 km lange Lokalbahn Falls-Gefrees der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 15. Juli d. J. dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 3. Juli d. J. wird an der Hauptbahnstrecke Bodenbach-Dresden zwischen Reick und Dresden Hauptbahnhof der viergleisige Betrieb eingeführt und zugleich der zwischen den Verkehrsstellen Niedersedlitz und Dresden Hauptbahnhof errichtete neue Haltepunkt Dresden-Strehlen dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben werden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Am 1. Juli d. J. wird in der mit der Station Schreckenstein in direkter Schienenverbindung stehenden Fabrik des Georg Schicht eine Lade- und Verrechnungsstelle für Frachtgüter mit der Bezeichnung Schreckenstein-Schichtwerke eröffnet werden. Diese Dienststelle dient lediglich für die Güter-Auf- und -Abgabe der bezeichneten Fabrik und fungirt als selbstständige Frachtgüter-Auf- und -Abgabestelle für sämmtliche In- und Auslandverkehre.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Strecke Wittenberge-Lüneburg gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Polz wird am 1. Juli d. J. für den Expressgut- und unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Meschenbach an der Bahnstrecke Creidlitz-Rossach wird am 1. Juli d. J. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Km. 102,7 der Linie Olmütz-Troppau gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Kreuzendorf ist am 1. Juni d. J. für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Ausgeschlossen sind explosive Güter, lebende Thiere, Equipagen und sonstige Fahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen nöthig sind, sowie Güter, deren Gewicht 750 kg für das Kollo übersteigt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Bütow-Lauenburg die Theilstrecke Bütow-Pomeiske, jedoch zunächst nur für den Wagenladungs-Güterverkehr, eröffnet werden. Ausser der Station Pomeiske, welche von Bütow 8,736 km entfernt ist, liegen keine anderen Stationen an dieser Strecke.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, deren Verladung eine Kopframpe erfordert, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Station Pomeiske in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 16. Juni 1902. (1640)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Theilweise Schliessung von Stationen.

Schliessung der Station Broich für den Güterverkehr.

Am 15. August d. J. wird die Station Broich wegen Umbaus für den gesammten Güterverkehr bis auf weiteres geschlossen.

Zugelassen bleiben jedoch die Sendungen des an diese Station angeschlossenen Steinbruches Weyand.

Essen, den 19. Juni 1902. (1641)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Lippusch und Lubianen des Direktionsbezirks Danzig eingeführt, sowie die Stationen der Neubaustrecke Konitz-Lippusch und Haltestelle Pomeiske der Neubaustrecke Bütow-Lauenburg des Direktionsbezirks Danzig in vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 18. Juni 1902. (1642)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Rauher Stich (Haltestelle) und Sontheim a/N. in den Ausnahmetarif 5 d für Kalksteine aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 20. Juni 1902. (1643)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1902 wird die Station Zwickau i/Sachsen als Versandstation in den im Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr bestehenden Seehafenausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 21. Juni 1902. (1644)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Am 1. Juli d. J. erscheint an Stelle des Tarifs vom 1. April 1897 ein neuer Kohlentarif Nr. 7. Verkaufspreis 0,60 ℳ.

Insoweit der neue Tarif Frachterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. August d. J. in Gültigkeit. (1645)

St. Johann-Saarbrücken, 21. Juni 1902.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. ab werden die Frachtsätze von den Kohlenversandstationen des Direktionsbezirks Cöln nach den Stationen Albbruck, Dogern und Waldshut sowie von der Station Steele Nord nach der Station Konstanz im Heft 1 des Kohlentarifs für den Verkehr mit Stationen der badischen Staatseisenbahnen um 1 bis 3 ₰ für 100 kg ermässigt. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Essen, den 17. Juni 1902. (1646)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Station Obernkirchen der Rinteln-Stadthagener Bahn als Versandstation in dem Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. nachgetragen.

Hannover, den 19. Juni 1902. (1647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 kommt Nachtrag II zu obigem Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält insbesondere die Einbeziehung der Stationen Etzenricht, Hoppingen, Hurlach, Krottenmühl, Mallersdorf und Neuses b/Kronach in den Tarif, ferner Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag kann um den Preis von 10 ₰ vom Materialdepot der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen in München sowie von den Güterabfertigungsstellen der Main-Neckarbahn bezogen werden.

München, den 20. Juni 1902. (1648)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. August 1902 gelten die Ausnahmefrachtsätze für Zucker (A.-T. 22 bezw. 32) von Neckarau, Waghäusel und Frankenthal nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen sowie nach Basel S. B. B. und Basel-St. Johann nur noch für den Ortsverkehr der Stationen Neckarau, Waghäusel und Frankenthal. Sendungen des Wasserumschlagsverkehrs sind ausgeschlossen.

Karlsruhe, den 18. Juni 1902. (1649)
Grossh. Generaldirektion.

Gruppentarif II, Anhang zum Gruppentarif II, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des oberschlesischen Grubenbezirks, niederschlesischer Steinkohlen- etc. Ausnahmetarif nach den Stationen der Gruppe II etc., Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe II, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif, schlesisch-sächsischer Verbandsgütertarif, süd-ost-preussischer Gütertarif und Militärbahn-Staatsbahntarif.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die neben der staatlichen Umschlagstelle Breslau Oderhafen gelegene Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange als Tarifstation in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen, in welchem für Breslau Oderhafen Frachtsätze bestehen. Die neue Tarifstation dient nur dem Verkehr von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau. Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen. Die Fracht wird zu den Sätzen für Breslau Oderhafen berechnet, ohne dass daran die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen geknüpft wird. Der Frachtberechnung für Sendungen zwischen Breslau Oderthorbahnhof und Breslau Stadthafen wird die Entfernung von 1 km zu Grunde gelegt. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif maassgebend.

Breslau, den 17. Juni 1902. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlenkoks und Briketts, welche von den im vorgenannten Tarif enthaltenen Kohlen- etc. Versandstationen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Hanauer Kleinbahnen zur Aufgabe kommen, werden die Frachtsätze von der Versandstation bis zur Uebergangsstation Hanau Nord mit Gültigkeit vom 20. Juni 1902 ab um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Essen, den 15. Juni 1902. (1651)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab die Station Wen-

disch-Linda des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. als Empfangsstation einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 17. Juni 1902. (1652)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Getreidetarife Theil III, Heft 1 und 2 vom 1. April 1902.)

In dem vom 1. Juli 1902 an gültigen Nachtrag I zu Theil III, Heft 1 ist auf Seite 3 unter Abtheilung I A der Anstossbetrag für Petershausen i. Baden von 0,01 auf 0,05 ℳ abzuändern.

Desgleichen ist in dem ungarischen Getreidetarif Theil III, Heft 2 im Abschnitt I der ab 1. Juli d. J. für Petershausen eingeführte Anstossbetrag auf 0,05 ℳ zu berichtigen.

München, den 19. Juni 1902. (1653)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1902 gelangen für die Beförderung von Trass und Tuffsteinen von den Stationen Kruft und Plaidt des Eisenbahnbetriebsdirektionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken nach den Stationen Gablonz a. N. und Tannwald-Schumburg der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der Station Habendorf der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Kruft.	Plaidt
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Gablonz a. N. . . .	1,59	1,58
Habendorf	1,48	1,47
Tannwald-Schumburg	1,68	1,67

Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

München, den 16. Juni 1902. (1654)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahmefrachtsätze für Obst, frisches, im Verkehr mit der Station Krems.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1902 gelangen für Obst, frisches, der Ausnahmetarife 41 und 42 des Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 bei Aufrechthaltung der für diese Ausnahmetarife gültigen Tarifbestimmungen von Krems, Station der k. k. ö. St. B., nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Juni 1902. (1655)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt in unserem Binnenverkehr ein Ausnahmetarif für rohe Steine im Verkehr von Lucklum und Schöppenstedt nach Braunschweig Nordbahnhof in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Braunschweig, den 16. Juni 1902.
Die Direktion. (1656H&V)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit einfachen Fahrkarten und Rückfahrkarten des Nordostsee-Eisenbahnverbandes (Personen- und Gepäckverkehr) kann die Reise fortan auch noch am Tage nach der Lösung angetreten werden. Eine Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Im Verkehr von Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Altona, den 17. Juni 1902. (1657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. tritt der Nachtrag II zum Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, gültig vom 1. November 1900, in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Preistafeln.

Ausser verschiedenen anderen neuen Fahrpreisen sind auch solche an Stelle der früheren Sommerkarten nach den Ostseebadeorten aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und unser Verkehrsbüro hier, Lindenstr. 29.

Stettin, den 17. Juni 1902. (1658)
Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

160 t Repsmaschinenöl und Lampenöl,
1 200 t Mineralschmieröl,
400 t Gasöl,
900 t Erdöl,
300 t Putzöl,
25 t feinem Terpentinöl,
100 t Leinöl,
18 000 kg Talg,
1 500 kg Kernseife,
25 000 kg Schmierseife,
200 kg Anzündwachs und
50 kg Wachs, gelbem.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift: „Verdingung 16. Juli 1902" portofrei, spätestens am Mittwoch, den 16. Juli 1902, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 20. Juni 1902. (1659)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des südlichen Theils der Unterführung der Brüderstrasse auf dem Bahnhofe Breslau O/S. sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 5. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 20. Juni 1902. (1660)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung
der Lieferung der im 2. Dritteljahr 1902 in den Eisenbahndirektionsbezirken Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster erforderlichen 43 000 kg Zinn in Blöcken und 4 000 kg Antimon.

Eröffnung der Angebote am
Dienstag, den 8. Juli 1902, Vormittags 11 Uhr,
im Rechnungsbüreau M, Zimmer Nr. 20.

Zuschlagsfrist bis 11. Juli 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstr. 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12 abgegeben.

Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgeld zu überweisen.

Hannover, den 18. Juni 1902. (1661)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserleitungsröhren für Haltestelle Rothenkamp im ungefähren Gewichte von 17 400 kg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wasserleitungsröhren"
versehen zu dem auf
Mittwoch, den 2. Juli 1902,
Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Juni 1902. (1662)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 18. Berlin, am 25. Juni 1902. Jahrgang 1902.

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1601	1	Ballen	Kleider	60	1	Bentheim	Holländische E.	
2	A	I	1	Fass	Heringe	125	2	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
3	A B	544	1	„	Karbolineum	235	3	Annen N.	„	
4	A C	937	1	Kiste	Zucker	26	4	Gelsenkirchen	„	
5	A L	20	2	—	hölzerne Ständer	4	5	Liebau	K. E.-D. Breslau	
6	A R	20936	1	Kiste	Korkgriffe für Fahrräder	42	6	Greven	K. E.-D. Münster	
7	A R	787	1	eis. Fass	leer	123	7	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
8	A W	—	1	Weidenkorb	1 graues Jackett, 1 rothe Taille, 1 weisse Nachtjacke	7	8	Ruhla	Ruhlaer E.	[1]
9	B	—	4	Stück	U-Eisen	185	9	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
10	B 13 / DR / 3 C	49	1	Fass	ansch. Wein	30	10	Wolkenstein	Sächsische Stsb.	
11	B G F	141	1	„	ansch. Benzin	61,5	11	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
12	C A	898	1	Pack	4 l. Körbe	11,5	12	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
13	C B	663	1	Kiste	leer	19	13	Neustadt a/Orla	K. E.-D. Erfurt	
14	C v D	14	1	—	Kette	27,5	14	Berlin	K. E.-D. Berlin	
15	C F G roth	—	1	Sack	Haifisch- u. Krokodilfelle	54	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	C N R S L R	—	1	Bund	2 mess. Bierabfüller	3	16	Kehl	Badische Stsb.	Syphons.
17	C S V	5127	1	Kiste	Eisenwaaren	58	17	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
18	C W	9204	1	„	Weckeruhren mit Spielwerk	26,5	18	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
19	D A G	47571	1	„	Zuckerwaaren	17	19	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
20	de C C	1	1	„	Strümpfe	52	20	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
21	D M	—	1	Sack	leere gebr. Getreidesäcke	27,5	21	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
22	D N	5 (7803)	1	„	3 leere Papierschnitzelsäcke	4	22	Pforzheim W. B.	Württemberg. Stsb.	
23	D N	5051, 5411, 5115	3	Fässer	leer	357	23	Kranichstein	Direktion Mainz	
24	D O	3113	2	Kisten	leer, gebr.	16	24	Altenessen	K. E.-D. Essen	
25	D P	2070	1	Ballen	?	26	25	Düren	K. E.-D. Cöln	
26	E A	—	1	Stück	eis. Rohr	15	26	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
27	Ed M	275	1	Kiste	?	100	27	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
28	E G	72710	1	Pack in Leinen	Eisen	128	28	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
29	E H	00	5	Rollen	Dachpappe	44	29	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
30	E K	389	1	Ballen	Basthandtaschen	22	30	Mannheim	Badische Stsb.	
31	E V	100	2	Pack	braune Pappen	101	31	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
32	F	—	1	—	Rädchen aus Gusseisen	3	32	Rentwertshausen	Bayerische Stsb.	
33	F H	337/8	2	Kisten	leer	83	33	Saarn	K. E.-D. Essen	
34	F H	7	1	Sack	Hornspitzen (Kuhhörner)	64	34	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
35	F M	69	1	Kiste	Pflaumen	24,5	35	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
36	F S	30 × 1	1	Tafel	Eisenblech	24	36	Mersch	Wilhelm-Luxemburg	
37	F W	9	1	Pack	leere Säcke	6	37	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
38	F W	4834	1	Kiste	gefüllt	59	38	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
39	F W K	99	1	Bund	Bügelbolzen	15	39	Düsseldorf-Der.	„	
40	G D K	—	2	„	Bretter	62	40	„	„	2,50 m lang.
41	G E	—	1	Stück	Herdplatte	3,5	41	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	

[1]) Korb hat zwei Henkel und ist mittelst eines eisernen Stabes an zwei Oesen und Bindfaden verschlossen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
42	G F	1190	1	Bund	Bandeisen —	48	42	Minden	K. E.-D. Hannover	
43	G R	250	1	Kiste	eiserne Sohlenschoner	13	43	Bremen H.	„	
44	G S	529	1	Oelfass	leer —	40	44	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
45	G S G	3/4, 6, 5	4	Fässer	Oel —	860	45	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
46	H	9873	1	Kiste	4 Weissbleche —	70	46	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	nach Moskau.
47	H A	16091	1	„	? —	26,5	47	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
48	H E	3151	1	„	Wein —	100	48	Nauheim	Direktion Mainz	bekl.: Düsseldorf-Bockenheim a/M.
49	H H	1	1	„	Eisen —	18	49	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	
50	H J	2135	1	„	Fahrradlaternen —	22	50	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	H N (undeutlich)	6	1	Ballen	grauleinene Lumpen	75	51	Weissensee	K. E.-D. Berlin	
52	H S	71079	1	Fass	Spirituosen —	126	52	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
53	H W	1	1	Kasten	Künstlerrequisiten —	155	53	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
54	H W	—	1	Kiste	Käse —	6	54	Bockenem	Braunschweig. L.-E.	
55	J	3597	1	Korbfl.	leer —	8	55	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
56	J C / T	1008 / 3	1	Oelfass	leer —	38	56	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
57	J D	—	2	Stangen	Rundeisen —	40	57	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
58	J M	3923	1	Kiste	Glaswaare —	70	58	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
59	J M S	3	1	„	? —	—	59	Maastricht	Niederländ. Stsb.	für Hamburg
60	J O	—	2	Körbe	leer (neu) —	2,5	60	Budenheim	Direktion Mainz	
61	J R	4683	1	Pack	Papier —	128	61	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
62	K	—	4	in Papier	holl. Käse —	24	62	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
63	K J	I	1	Ballot	Flanell —	10	63	Bamberg	Bayerische Stsb.	
64	K K K / B B	2	2	—	Ketten —	—	64	Mörs	K. E.-D. Cöln	
65	K S	143	1	Ballen	Effekten —	73	65	Dalheim	„	
66	L	604	1	Rolle	Sohlleder —	17	66	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
67	L B	19	1	—	Haut —	10	67	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
68	L & B	2958	1	Kiste	Netze —	114	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
69	L K	—	1	Sack	Sohlleder —	10	69	Luxemburg	Reichsbahn	
70	L K	239	1	Bund	Eisenstangen —	?	70	Rastatt	Badische Stsb.	
71	L S	5055	1	Kiste	Maschinentheile —	42	71	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
72	M	2244	1	Stück	Eisenröhrchen —	2,5	72	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
73	M	113	1	Sack	Abfallhölzer —	27	73	Charlottenburg G. B.	K. E.-D. Berlin	
74	M A	1/2	2	Ballen	Kleider —	92	74	Rotterdam Maas	Holländische E.	
75	M C	5168	1	„	Aufnehmer —	13	75	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
76	M C	1681	1	Korbblechflasche	Oel —	9	76	Neustadt i/S.	Sächsische Stsb.	
77	M J R	22	1	Kiste	Maschinentheile —	58	77	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	von Liège.
78	M K C	879	1	„	gefüllt —	25	78	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	bekl.: Breslau.
79	M L	25	1	eis. Fass	leer —	102	79	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
80	M L	507	1	Blechkanne	Lack —	20	80	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
81	M Y G / T	—	1	Sack	Bürsten —	23,5	81	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
82	N	—	4	Stück	neue Rohre —	36	82	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
83	N C	1	1	Kiste	Flaschen (gefüllt) —	45	83	Augsburg	Bayerische Stsb.	
84	O	6241	1	Korb	Maschinentheile —	5	84	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
85	O G	496	1	Bund	Kehrschaufeln —	6,5	85	Hagen	„	
86	O K	3	1	Sack	alte Kleider, Strümpfe und Lappen	10	86	Wanne	K. E.-D. Essen	
87	P S	15	1	Ballen	gefüllt	44	87	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
88	P St	—	1	Kiste	gedruckte Hefte —	26	88	Bodenbach	Sächsische Stsb.	bekl.: Brüssel.
89	P T	3	1	Bund	Drahtmatten —	7	89	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
90	R B	21/23	3	„	alte Rohrstühle —	31	90	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
91	R B	24	1	—	Waschtisch —	16	91	(Tarnowitz)	(K. E.-D. Kattowitz)	
92	R E	9997	1	Korbblechballon	leer —	12	92	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
93	R J	II	1	Sack	alte, leere Säcke —	44	93	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
94	S	—	1	Stück	Ofenrohr —	4	94	Cöln-Gereon	„	
95	S	5	1	Säckchen	Blechnummern —	28	95	Basel B. B.	Badische Stsb.	
96	S F	1963	1	Kiste	Packstroh —	36	96	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	1940/1	2	Fässer	Sardinen —	ca. 20	97	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
98	S S	1942	1	Blechflasche	Oel —	(ca. 20)	98	(Bielefeld)	(K. E.-D. Hannover)	
99	S S	1943	1	Kiste	Maggi —	ca. 7	99	„	„	
100	T R Z	5763	1	Stück	Pflugplatte —	6	100	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
101	V	10	2	„	Pflugplatten —	(6)	101	(Osnabrück)	(K. E.-D. Münster)	
102	V gelb	—	1	„	eis. Pflugschaar —	3	102	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
103	W	I	1	Verschlag	Schreibsekretär —	122	103	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
104	W	2977	1	„	oberer Schranktheil —	42	104	Cöln	K. E.-D. Cöln	eichen fournirt
105	W & G	1160	1	Korb	ausch. Eisenw. —	66,5	105	Schneverdingen	K. E.-D. Hannover	
106	W G	—	1	Stück	eis. Kreuz —	20	106	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
107	W K	17252	1	Bund	25 Besenstiele —	—	107	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
108	W L	589	1	Kiste	Seife (?) —	20	108	Hattingen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
109	W L	6405	1	Fass	leer —	?	109	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
110	W S	3	3	Pack	Pappen —	53	110	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
111	W S S	2	1	Gestell	leer —	24	111	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
112	W St	—	2	—	Pultdrehstühle —	12	112	Mülheim Rhein	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
113	W L K Carl Abt	—	3	Körbe	Gemüse —	98	113	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
114	Bernburger Portland-Cement-fabrik	—	2	Säcke	leere Cementsäcke —	21	114	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
115	K B Bremen	53	1	Kiste	Gemälde —	90	115	den Haag	Holländische E.	
116	R., Broich	176, 196	2	Ballen i. L.	Hanf —	145, 130	116	Broich	K. E.-D. Essen	
117	K. O. Bromberg	—	1	—	Vorlegebaum —	9	117	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
118	Anton Brunn-thaler	120	6	Körbe	frisches Obst —	43	118	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
119	F. J. (Edelweiss)	542 u. 6518	1	Fass	gefüllte Blechkanne	39,5	119	Mülhausen N.	Reichsbahn	
120	Chr. Frier	60/201	1	neue zinkbl. Milch-kanne	leer —	8	120	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
121	Genossen-schafts-Br.	5814	1	Bierfass	leer —	46	121	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
122	A. Gräfenberg	78	1	—	Privatwagendecke —	54	122	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
123	F. Grix	—	1	Kiste	Werkzeug —	17	123	Emden	K. E.-D. Münster	
124	Kellner Josef Niek	—	1	Holzkoffer	Kleidung —	—	124	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	Gepäck; lagert seit 2/2. 02.
125	Kattowitz	861	1	—	schwarzes Fahrrad —	—	125	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck; lagert seit 15/5. 02.
126	Kohlens.-Ind. Dr. Raydt	52711	1	Cylinder	leer —	22,5	126	Berlin Ahg.	„	
127	Kohlfurt	8	1	Viehkäfig	leer —	92	127	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
128	Anton Parlaszeck	—	1	Holzkoffer	Kleider —	39	128	Lindenau i/Wp.	K. E.-D. Danzig	
129	Portland-Cement-fabrik Mannheim	—	1	Sack	leere Säcke —	11	129	Mannheim	Badische Stsb.	
130	Rother	—	1	Bund	2 Stück Eisengitter —	—	130	Neustadt a. Orla	K. E.-D. Erfurt	
131	Rommenhöller	65875	1	K.-Cylinder	leer —	35	131	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
132	Schlesw.-Holst. Landwirth-schaftsk.	II	1	—	Viehgitter —	—	132	Kiel	K. E.-D. Altona	
133	Schneider	—	2	Korb-blech-kannen	leer —	10	133	Pforzheim	Badische Stsb.	
134	Schroeder	—	2	Kisten	leer —	31	134	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
135	Steinbach	—	1	Sack	Maschinentheile —	20	135	Breslau Eil-A.	K. E.-D. Breslau	
136	B. v. Thungen	3811	1	Bierfass	leer —	23	136	Kiel	K. E.-D. Altona	
137	Voco	10310	1	Fass	Vassumöl —	202	137	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
138	—	36	1	—	Leine —	—	138	Caub	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	—	67	1	Stück	Achsbuchse —	3	139	Hamburg	K. E.-D. Altona	
140	Nr. 74 (mit Blaustift)	—	1	—	eis. Schrank —	87	140	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bez. Berlin H u. L.
141	—	384	1	—	Privatdecke —	20	141	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
142	—	1000	1	Essigfass	leer —	30	142	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
143	—	6406	1	Fass	Petroleum —	188	143	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
144	(Dreieck) —B—	14808	1	Sack	Streuzucker —	100	144	Lütjensee	K. E.-D. Altona	
145	grauer Anstrich	—	1	Stück	Eisentheil —	2	145	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
146	/// grün	—	1	„	gusseis. Gasrohr —	12,5	146	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
147	+ weiss	8719	1	Stück	eis. Kochtopf —	2,5	147	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	m. Stiel.
148	I weiss	—	34	„	Roststäbe —	286	148	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
149	— gelb	—	1	„	Rundeisen —	55	149	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
150	—	—	7	Stangen	Rundeisen —	270	150	Arnstadt	„	5 m lang,
151	— weiss	—	2	„	Rundeisen —		151			5,90 m lang,
152	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —		152			5 m lang.
153	— roth	—	1	Stück	gusseis. Bogenrohr —	5	153	Kiel	K. E.-D. Altona	
154	— roth	—	1	Bund	20 Hufeisen —	17,5	154	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
155	weiss	—	1	Stück	Rundeisen —	17	155	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
156	—	—	1	—	neuer Ambos —	20	156	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	Stück	Bauholz, 8 m lang —	—	157	Hundsfeld	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
158	—	—	1	—	gelblackirter Baum —	20	158	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	3,5 m lang.
159	—	—	1	Korbblechfl.	Baumöl —	26	159	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	17	160	Braunschweig Nord	K. E.-D. Magdeburg	
161	—	—	4	—	Bettstellentheile —	118,5	161	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	am 20/5. auf der Rampe vorgefunden (anschein. Schnittergut).
162	—	—	9	—	Bettbodenbretter —		162			
163	—	—	1	Sack	Betten u. Kleider —		163			
164	—	—	3	„	Kleider —		164			
165	—	—	1	—	Kasten mit Schloss —		165			
166	—	—	1	Eimer	leer —		166			
167	—	—	1	—	Handbeil —		167			
168	—	—	1	—	Blechflasche, gefüllt	17	168	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	alte Bez. v. Viersen.
169	—	—	1	Bund	4 Bretter —	32	169	Neuss	K. E.-D. Cöln	
170	—	—	1	Kollo	Koppelringe —	5	170	Freienohl	K. E.-D. Cassel	
171	—	—	2	Stück	Ketten —	—	171			
172	—	—	1	Ring	Draht —	35	172	Burg b/Mgd.	K. E.-D. Magdeburg	
173	—	—	1	Rolle	verz. Drahtgeflecht —	6	173	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
174	—	—	1	Bund	25 Drahtmaulkörbe —	7	174	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
175	—	—	1	„	6 neue Eimer —	18,5	175	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
176	—	—	1	Stück	eis. Eimer —	14,5	176	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	m. angeb. Schlüssel.
177	—	—	1	„	Eisenblechwalze —	77	177	Lengerich i/W.	K. E.-D. Münster	
178	—	—	1	„	Eisenplatte —	40	178	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
179	—	—	2	Bund	Eisenguss —	30	179	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
180	—	—	1	Stück	flaches Eisenrohr —	4	180	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
181	—	—	1	Pack	4 Eisenröhren —	14,5	181	Cöln-Gereon	„	auf eine Latte genagelt.
182	—	—	2	Stück	◻ Eisenstangen —	9	182	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
183	—	—	1	Bund	3 neue Eisentheile —	5	183	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
184	—	—	1	Korb	Eisenw. —	14	184	Aachen	K. E.-D. Cöln	
185	—	—	1	Stück	Fahrradständer —	2	185	Fritzlar	K. E.-D. Cassel	
186	—	—	1	Sack	10 alte leere Farbsäcke	9	186	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
187	—	—	1	—	neue eiserne Feldbahnschwelle	3	187	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
188	—	—	2	Säcke	gegerbte Felle —	20	188	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
189	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	26	189	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
190	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	190	Altona	K. E.-D. Altona	
191	—	—	1	Stange	Flacheisen —	17	191	Bensdorf	Reichsbahn	
192	—	—	1	Kiste	gefüllte Flasche —	4	192	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Sack	Fleischhacken —	8	193	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
194	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	14	194	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
195	—	—	1	„	Gerüsteisen —	23	195	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
196	—	—	1	Stück	eis. Gestell —	12	196	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
197	—	—	1	Weidenkorb	Glasflasche —	10,5	197	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
198	—	—	1	Stück	Gleisheber —	—	198	Sagan	K. E.-D. Breslau	
199	—	—	1	—	eis. Hammer —	3	199	Elbing	K. E.-D. Danzig	
200	—	—	1	Stück	Herdrost —	8	200	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
201	—	—	1	—	silberne Herrencylinderuhr	—	201	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Nr. 3017.
202	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	c. 15—20	202	Adendorf	K. E.-D. Altona	
203	—	—	1	Pack	2 Holzstäbe —	0,75	203	Wollin	K. E.-D. Stettin	in grauem Papier.
204	—	—	1	Bund	2 Holzstangen —	11	204	Augsburg	Bayerische Stsb.	
205	—	—	1	—	runder überdeckt. Käfig	69	205	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
206	—	—	1	Korb	6 holl. Käse —	45	206	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	—	Kalbshaut —	4	207	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	Bund	39 eis. Kammräder —	29	208	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
209	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	47	209	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	Stück	Kette mit 20 Haken	—	210	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
211	—	—	1	—	Kette mit Kugel —	8	211	Dresden-Altst.	„	8,5 m lang.
212	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	43	212	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
213	—	—	3	—	Kinderwagenräder —	3,5	213	Belgershain	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
214	—	—	6	—	Kinderwagenräder —	7,5	214	Lausigk	„	
215	—	—	1	Koffer	Kleidung, Haarbürste, Spiegel, Rasirutensilien	9	215	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
216	—	—	1	„	Kleidung für Köche	—	216	Emmerich	K. E.-D. Essen	[1])

[1]) Gepäck. Packmstr.-Karte 158 v. 30/5. v. Coblenz-Mosel.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
217	—	—	1	Reisekorb	Kleidung und Wäsche, gez. A. W.	6	217	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	1)
218	—	—	1	„	Kleidung —	5	218	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	2)
219	—	—	1	Koffer	— —	21	219	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	bekl.: Schmalkalden.
220	—	—	1	Korbfl.	leer —	6	220	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
221	—	—	1	Packet	3 Säcke getr. Kräuter	22	221	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
222	—	—	2	Stück	eis. Kugeln —	3	222	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	Bund	2 Kupferrinnen —	2,5	223	Velbert	„	
224	—	—	1	Stück	Kupferrohr —	25	224	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
225	—	—	1	„	Kurbel oder Hebestange	11	225	Braunschweig N.	Braunschweig. L.-E.	
226	—	—	1	Kanne	Lack —	6,5	226	Würzburg	Bayerische Stsb.	
227	—	—	1	Partie	13 alte Ladestricke, 3 gebr. Leinen	—	227	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	—	Landkarte (Schweiz)	—	228	Soest	K. E.-D. Cassel	
229	—	—	1	Rolle	Leder —	61	229	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	1	Sack	Lederabfälle —	19	230	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Ballen	anscheinend Leinen	41	231	Vohwinkel	„	
232	—	—	1	—	kleiner Leiterwagen	—	232	Engers	K. E.-D. Cöln	Kinderspielzeug.
233	—	—	1	Sack	Lumpen —	24	233	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
234	—	—	1	„	Malzkaffee —	50	234	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
235	—	—	1	„	6 Rollen Marquisen —	32	235	Halle a/S. Eil-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
236	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	5	236	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
237	—	—	1	Pack	Matten —	17	237	Schalke	K. E.-D. Essen	
238	—	—	1	Stück	Messer —	3	238	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	zur Mähmaschine.
239	—	—	1	Bund	6 Messinghähne —	2,25	239	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	m. Stahlstangen.
240	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	6	240	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
241	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	2,5	241	Hamburg H. Eilg.-A.	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	Stück	gusseis. Muffenrohr	6	242	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
243	—	—	1	Korb	Nägel —	97	243	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
244	—	—	1	Eimer	Obstextrakt —	13	244	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
245	—	—	2	—	Ofennischen —	12	245	Freyung	Bayerische Stsb.	
246	—	—	2	Kisten	Ofenpolitur —	12	246	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
247	—	—	1	Bund	4 Ofenrosten —	5	247	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
248	—	—	1	Sack	Papier —	12	248	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	1	Bund	2 eis. Pflugtheile —	4	249	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
250	—	—	2	„	24 Piassavabesen —	18	250	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
251	—	—	1	Ballen	Putztücher —	16	251	Mannheim	Badische Stsb.	
252	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	7	252	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
253	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	7	253	Weener	Oldenburgische Stsb.	
254	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	5	254	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	in Papier.
255	—	—	2	Bund	Rohr —	24	255	Hervest-Dorsten	K. E.-D. Münster	Streckenfund.
256	—	—	1	„	Rundstahl —	31,5	256	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	Sack	alte Säcke —	15	257	Mg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
258	—	—	1	„	leere Säcke —	44	258	Berlin Ahg. Eil-A.	K. E.-D. Berlin	
259	—	—	1	„	leere Säcke —	15	259	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
260	—	—	1	„	leere Säcke —	5	260	Bautzen	Sächsische Stsb.	
261	—	—	1	Bündel	gebrauchte Säcke —	24,5	261	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
262	—	—	1	Stück	Säulenofen —	44	262	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
263	—	—	2	„	gusseis. Schachtrahmen	52	263	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	1	—	Seilscheibe —	1,5	264	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	mit Holzgriff.
265	—	—	1	Pack	eis. Speile —	12	265	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
266	—	—	1	Bund	2 Stg. Stahl —	22	266	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
267	—	—	1	Stück	Stahlgussmantel —	38	267	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
268	—	—	3	„	Stahlstangen —	55	268	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	1	„	Stahlstange —		269			
270	—	—	1	Pack i. P.	5 eis. Stangen für Schliesskörbe	1	270	Hagen	„	
271	—	—	1	Pack i. L.	Strumpfwolle und 1 Büchse	1,5	271	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
272	—	—	1	Stück	eis. Triebstange —	6	272	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
273	—	—	1	—	Viehgitter —	—	273	Oberröblingen	„	brauner Anstrich.
274	—	—	1	Stück	eis. Waschgestell —	6	274	Neuss	K. E.-D. Cöln	in Stroh gew.
275	—	—	1	Pack	9 Weidenkörbe —	22	275	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	
276	—	—	1	—	Windenstange —	24,5	276	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	1	—	hölzerner Zugbalken	5	277	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	grün gestrichen.

1) Gepäck. Packmstr.-Karte 71 von Crefeld.
2) Lagert seit 9/4. 02. Gepäck. Deutschbein, Engl. Lehrgang, usw.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 50. | 28. Juni 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Haftung der Eisenbahn für Ueberfüllung der Personenwagen.
Der Schlussband der Finanzordnung der preuss. Staatsbahnverwaltung.
Europäische Fahrplankonferenz.
Nachrichten:
Deutschland: Kaiserl. Handschreiben an den Staatsminister v. Thielen. — Die Verabschied. des Staatsmin. v. Thielen. — Staatsminister Budde. — Benutzung von Kleinwagen. — Reinigen des Kesselspeisewassers. — Allgemeine Abfertigungsvorschriften. — Petitionen an den Bundesrath. — Bezirkseisenbahnrath Berlin. — Ergebnisse der Wagengestellung u. des Kohlen- usw. Versandes im Ruhrkohlenrevier. — Riesengebirgsbahn. — Sitzungen des Finanzausschusses der bayer. Abgeordnetenkammer. — Sonderzüge von Sachsen nach Bayern. — Widerstreit zweier Enteignungsrechte. — Personalnachrichten.
Oesterreich: Die Lage der Lokomotivführer der österr. Staatsb. — Eisenbahnschulen. — Die Arbeitsverhältnisse der Lokomotivfabrik der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft. — Speisekörbchen. — Südbahn. — Bozen-Meraner Bahn und Vintschgauer Bahn. — Lokomotiv- und Tenderbeschaffung für die österr. Staatsbahnen. — Deckung des Kohlenbedarfs der österr. Staatsb. — Elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtb. — Schutzvorrichtungen für Strassenb. — Kaiser-Jubiläumsverein für Töchter von Staatsbahnbediensteten.
Ungarn: Aenderung des ungar. Zonentarifs.
Uebrige europäische Länder: Güterverkehr auf belg. Staatsb. — Die Pariser Stadtb. in den Katakomben. — Wiedereröffnung des Chexbrestunnels. — Rückkauf der Jura-Simplonbahn. — Verband des Personals schweizer. Transportanstalten. — Reklame- und Propagandawesen der schweizer. Bundesb. — Die elektr. Bahnen in Norditalien. — Ugandabahn. — Unfall auf der Linie Varese-Porto Ceresio.
Fremde Welttheile: Verkehrserleichterungen auf der anatol. Bahn. — Russisch-persische Eisenbahnen. — Korea und seine Eisenbahnen. — Ugandabahn. — Eröffnung der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek. — Ein neues Isthmuskanalgesetz. — Verhandlungen über den Bau eines mittelamerik. Kanals.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Die Haftung der Eisenbahn für Ueberfüllung der Personenwagen.

Ueber dieses Thema ist im XVIII. Band im 3. Heft der „Zeitschrift für Eisenbahnrecht" von Eger (S. 290 ff.) eine Abhandlung des Amtsrichters Dr. F. Gorden in Hamburg erschienen, worin das Urtheil des Landgerichts I Berlin vom 2. Dezember 1901 in der Prozesssache Wagner gegen Fiskus einer abfälligen Kritik unterworfen und am Schlusse bemerkt wird: „Es hat nur wieder einmal an richtigen Interpreten des gesetzgeberischen Willens gefehlt." Der Verfasser beschäftigt sich in der Abhandlung auch mit einem Aufsatz von Eger in Nr. 1 der „Deutschen Juristenzeitung" 1902, S. 23/24, der das Urtheil des Landgerichts billigt, und tritt der Eger'schen Auffassung, wonach lediglich die Bestimmungen der Verkehrsordnung maassgebend sein sollen, entgegen.

Wir haben bereits in Nr. 1 S. 2 ff. d. Ztg. die Gründe des landgerichtlichen Urtheils wörtlich mitgetheilt und darauf hingewiesen, dass die Begründung des Urtheils zwar im einzelnen nicht durchweg unserer Auffassung entspricht, die Entscheidung aber doch den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen voll Rechnung trägt und die Eisenbahnverwaltung vor weiteren im Rechtswege zu verfolgenden Ansprüchen sicherzustellen geeignet ist.

Aus der umfangreichen und sorgfältigen Begründung des Urtheils ist zu ersehen, dass dem Gericht die auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn bestehenden Verhältnisse durchaus bekannt waren, und dass das Gericht unter Würdigung gerade dieser besonderen örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Tarifvorschriften zu einer Abweisung der Klage gekommen ist. Demgegenüber erscheint es immerhin gewagt, ohne Kenntniss des gesammten Inhalts der Entscheidung (Thatbestand und Gründe)*) und ohne mit den besonderen Verhältnissen des Berliner Verkehrs vertraut zu sein (wie wir bezüglich des Herrn Dr. F. Gorden vermuthen), dem Gerichte den Vorwurf einer unrichtigen Interpretation des Gesetzes zu machen.

*) Amtsrichter Dr. Gorden gibt das Urtheil, das ihm nicht zugänglich geworden ist, nach Zeitungsberichten wieder.

Es soll in folgendem nochmals kurz auseinandergesetzt werden, weshalb das Landgericht I Berlin mit Recht zu einer Abweisung der Klage kommen musste.

I.

Wenn man zunächst auch davon ausgehen wollte — wie das Landgericht und Dr. Gorden meinen —, dass die Eisenbahn-Verkehrsordnung Fälle der vorliegenden Art nicht geregelt habe und deshalb die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Werkvertrag (§§ 631 ff.) der Entscheidung zu Grunde zu legen seien, so wird man unter Berücksichtigung aller Verhältnisse doch zu dem Ergebniss kommen, dass die Eisenbahnverwaltung den Werkvertrag erfüllt hat. Sie hat den Justizrath W. unbestritten bis zum Zielpunkt seiner Reise in der II. Wagenklasse befördert. Damit ist der Transportvertrag erledigt. Es mag zugegeben werden, dass die zeitweise, besonders an Sonn- und Festtagen eintretende Ueberfüllung von Wagenabtheilen ein Missstand ist, der einzelnen Reisenden Unbequemlichkeiten bereitet. Diese Unbequemlichkeiten sind aber jedem, der zu den angegebenen Zeiten die Züge der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn benutzen will, bekannt. Die Möglichkeit einer stärkeren Besetzung der Abtheile muss deshalb als eine von Seiten des Reisenden stillschweigend anerkannte Bedingung für den abzuschliessenden Transportvertrag angesehen werden, und zwar um so mehr, als nach dem Tarif vom 1. April 1895 eine Anweisung der Plätze nicht stattfindet, somit die grosse Wahrscheinlichkeit vorliegt, dass bei dem kurzen Aufenthalt der Züge auf den Stationen einzelne Wagen von zahlreicheren Personen bestiegen werden, als dies bei normalem Verkehr der Fall ist. Betrachtet man den Transportvertrag von diesem Gesichtspunkte aus, so bedarf es keiner Entscheidung der Frage, ob von der Verwaltung bei Erfüllung des Vertrages der Verkehrssitte (§ 157 B. G.-B.) genügt ist oder nicht. „Denn die Verkehrssitte kommt nur in Betracht, wenn nicht ein

abweichender Wille der Parteien erhellt.“ (s. Planck zu § 157 B. G.-B.)

Es scheidet damit auch für die rechtliche Beurtheilung des Falles — und um diese allein handelt es sich — die Frage aus, ob und mit welchen Mitteln die Verwaltung etwa den Missstand der Ueberfüllung zu beseitigen bereit und in der Lage ist.*)

Hat aber die Verwaltung den Transportvertrag erfüllt, so ergibt sich ohne weiteres die Grundlosigkeit des klägerischen Anspruches. Es kommt aber noch hinzu, dass — wie das Landgericht treffend sagt — es für die Berechnung eines Minderwerthes der Leistung in Geld an jedem Anhalt fehlen würde.

II.

Die Klage hätte aber auch abgewiesen werden müssen, wenn das Gericht für die Beurtheilung des Rechtsstreites nicht das Bürgerliche Gesetzbuch, sondern die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung als maassgebend erachtet hätte, was u. E. hätte geschehen müssen. Dass der Personenbeförderungsvertrag begrifflich als Werkvertrag im Sinne des § 631 B. G.-B. anzusehen ist, unterliegt zwar keinem Zweifel. Dies schliesst aber nicht aus, dass für die besondere Art des Werkvertrages besondere gesetzliche Bestimmungen bestehen, die dem allgemeinen Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgehen. Nun bestimmt aber Art. 472 H.-G.-B.:

„Die Vorschriften über die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen werden durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung getroffen.“

Daraus folgt, dass die Eisenbahn-Verkehrsordnung Gesetzeskraft hat, und dass alle aus der Beförderung von Personen auf der Eisenbahn entstehenden Streitigkeiten zunächst nach den Vorschriften der Verkehrsordnung zu entscheiden sind. Nur soweit die Verkehrsordnung entsprechende Vorschriften nicht enthält, finden die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergänzungsweise Anwendung. Wir haben bereits in Nr. 1 d. Ztg. angedeutet, dass die Verkehrsordnung auch für den vorliegenden Streitfall Bestimmungen enthält. Nach § 14 a. a. O. geben die Fahrkarten Anspruch auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, soweit solche vorhanden sind. Der Anspruch der Reisenden auf Plätze im Eisenbahnzuge ist also ein beschränkter. Auf keinen Fall wird durch Lösung einer Fahrkarte ein unbedingtes Recht auf Beförderung in der Eisenbahn und in der Wagenklasse, für die das tarifmässige Fahrgeld entrichtet ist, erworben.*) Für den Fall eines Platzmangels ist nach § 14 a. a. O. dem Reisenden die Wahl gelassen, die Fahrkarte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in der noch Plätze vorhanden sind, unter Erstattung des Preisunterschiedes umzuwechseln oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen. Weitere Rechtsansprüche stehen den Reisenden nicht zu. Die Rechtsmaterie ist also hier vollständig geregelt, so dass für Anwendung der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs kein Platz bleibt.

*) Vergl. bezüglich dieser Mittel S. 1372/73 und 1437/38 Jahrg. 1901 d. Ztg., wo eingehend klargelegt ist, dass die Ueberfüllung nur durch eine das Publikum schwer schädigende Beschränkung des Verkehrs zu beseitigen sein würde.

Das Landgericht und auch Dr. Gorden nehmen zwar an, dass der § 14 der Verkehrsordnung Fälle der vorliegenden Art — Platzmangel auf einer Zwischenstation — nicht habe treffen wollen. Das kann aber nicht zugegeben werden. Ist an sich schon nicht anzunehmen, dass man bei Abfassung der Verkehrsordnung Fälle, die sich tagtäglich ereignen, ausser Acht gelassen habe, so ist auch aus dem Wortlaut und Sinn des § 14 a. a. O. in keiner Weise zu folgern, dass die Vorschriften sich nur auf den Reiseantritt beziehen. Die Ueberschrift des § 14 lautet ganz allgemein: „Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.“

Eine Beschränkung bezüglich des Umtausches von Fahrkarten enthält (und zwar aus Kontrolrücksichten) der Absatz 2 des § 14, insofern ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station nur auf der Abgangsstation unter gewissen Voraussetzungen gestattet ist. Gerade aus diesem Umstande folgt, dass die Bestimmungen im Absatz 1 sich nicht auf die Abgangsstation beziehen.

Wenn das Landgericht in der Urtheilsbegründung ausführt: „Mit demselben Recht könnte der Beklagte daraus folgern, dass dem Reisenden überhaupt kein Recht auf ungeschmälerte Gewährleistung des einmal gewährten Platzes für die Dauer der ganzen Fahrt zustehe“, so ist darauf zu erwidern, dass die Eisenbahnverwaltung thatsächlich diese Folgerung zieht. Denn sie ist — abgesehen von den Fällen des § 26 der Verkehrsordnung — nicht immer in der Lage, dem Reisenden die Beförderung bis zur Zielstation auf einem seiner Fahrkarte entsprechenden Platze zu gewährleisten.

Dies trifft besonders dann zu, wenn der Reisende, der im Besitze eines durchgehenden Fahrtausweises ist, unterwegs von einem fahrplanmässigen Zuge auf einen anderen Zug übergehen muss, der Plätze nicht mehr enthält und auch aus Betriebsrücksichten nicht verstärkt werden darf. Auch hier findet der § 14 Absatz 1 der Verkehrsordnung Anwendung. Einen anderen Fall haben wir bereits in Nr. 1 d. Ztg. erwähnt.

Wir kommen also auch unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Verkehrsordnung zu dem Schluss, dass die landgerichtliche Entscheidung zu Recht ergangen ist.

*) Vergl. auch Eger, Kommentar zur Verkehrsordnung 2. Aufl., 1901, S. 67, Ziff. 49 zu § 14.

Holzbecher.

Der Schlussband der Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

In einer Besprechung des im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiteten amtlichen Werkes: „Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung“ (Jahrg. 1901 Nr. 29 d. Ztg.) ist darauf hingewiesen worden, dass 11 Theile dieser umfangreichen Arbeit damals fertiggestellt waren, und dass alle darin enthaltenen Anweisungen am 1. April 1901 in Kraft getreten sind. Es ist dort auch des näheren ausgeführt, wie die Theile I bis XI der Finanzordnung die geschäftliche Behandlung der zahllosen Rechnungs- und Finanzangelegenheiten bei allen Stellen der Verwaltung bis in die Einzelheiten festlegen, also den Geschäftsbetrieb auf dem gesammten Gebiete des Finanz- und Rechnungswesens der Staatseisenbahnverwaltung einheitlich, und zwar in einfachster Weise regeln.

Nunmehr ist auch der damals noch in der Bearbeitung befindliche Schlussband der Finanzordnung, der Theil XII, fertiggestellt und kürzlich den Eisenbahnbehörden der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft durch besonderen Erlass des Herrn Ministers im Einvernehmen mit der Oberrechnungskammer zugefertigt werden. Er trägt die Ueberschrift: „Sammlung von Rechnungsvorschriften materiellen Inhalts.“

Für den Erlass von Vorschriften solcher Art, also von Vorschriften nicht über die geschäftliche, sondern über die sachliche Bearbeitung der Finanz- und Rechnungssachen ist

nicht durchweg die Centralstelle der Eisenbahnverwaltung, der Minister, zuständig. Für manche hier in Betracht kommende Gebiete ist die Regelung durch Gesetze, landesherrliche Verordnungen, Staatsministerialbeschlüsse usw. getroffen. Daher ist der Theil XII der Finanzordnung nicht, wie es die Theile I bis XI thatsächlich sind, eine Dienstanweisung, sondern er ist nur eine — allerdings amtliche — Sammlung von Bestimmungen, die in Gesetzen, landesherrlichen Verordnungen, Staatsministerialbeschlüssen, Regulativen und Reglements, Ausführungsanweisungen und anderen allgemeinen und besonderen Erlassen über die Beurtheilung der Zulässigkeit und Höhe staatlicher Forderungen oder Zahlungen enthalten sind.

Für viele Fälle fehlt es freilich an Bestimmungen dieser Art, da die Höhe der Forderung oder Schuld zu sehr von den jeweiligen örtlichen und zeitlichen Verhältnissen abhängig ist. Es sei nur auf die vielfachen Beziehungen hingewiesen, die bei der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen, beim Neubau von Bahnstrecken, bei der Beschaffung und Unterhaltung der Ausrüstungsgegenstände und bei dem Bezuge von Materialien aller Art zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Unternehmern und Lieferanten bestehen. In diesen und anderen ähnlichen Fällen kann nur der Grundsatz gelten, dass die vertragliche oder freihändige Arbeit oder Lieferung nicht mehr als preiswerth zu bezahlen ist. Ueber die Bearbeitung solcher Fälle kann mithin der Theil XII der Finanzordnung nicht viel enthalten.

Auch andere Gebiete eignen sich nicht zur Berücksichtigung in einem Sammelwerke. Dazu gehören namentlich die Grundtaxen der Tarife für die Beförderung von Personen, Gütern usw. und die auf den Grundtaxen aufgebauten Tarifsätze selbst. Sie sind daher im Theil XII nicht berücksichtigt. Ebenso wenig die Sätze der Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse und der Pensionen der Beamten, der Bezüge der Hinterbliebenen von Beamten, der Leistungen und Gegenleistungen bei den Kranken- und Pensionskassen für Eisenbahnarbeiter und andere ähnliche, allgemein bekannte Festsetzungen.

Trotz dieser Beschränkung des Stoffes ist der Inhalt des Theiles XII sehr reichhaltig. Das Werk beginnt mit einer ausführlichen Darstellung aller Bestimmungen, die über die Dienstwohnungen der Staatsbeamten sowie über die Anmiethung und Vermiethung von Diensträumen erlassen sind. Es folgen die vielfach nicht einfachen Vorschriften über die Reise- und Umzugsentschädigungen der Staatsbeamten, insonderheit der Staatseisenbahnbeamten, über die Nebenbezüge des Lokomotiv- und Zugpersonals, über Prämienbewilligungen für den sparsamen Materialverbrauch, für aussergewöhnliche Leistungen und hervorragende Sorgfalt im Betriebe. In einer Reihe von Paragraphen werden die Grundsätze der Gehaltsbemessung der Beamten nach Dienstaltersstufen, die Bestimmungen über das Besoldungsdienstalter, über die Fortgewähr des Diensteinkommens bei Dienstbehinderungen und über die Kürzung bei Amtsenthebungen, über Wohnungsgeldzuschüsse, diätarische Besoldungen, über Stellenzulagen sowohl für besondere Dienstverrichtungen, als auch zum Ausgleich der Theuerungsverhältnisse, über Gnadenbesoldungen sowie über die freie bahnärztliche Behandlung des Betriebspersonals behandelt. Es schliessen sich die Weisungen über die Vergütung der Gehilfen und sodann die Grundsätze an, nach denen die Löhne der Arbeiter aller Dienstzweige zu bemessen und Vergütungen anderer Art für das Arbeiterpersonal zu regeln sind. Diesem kurz als Lohnordnung zu bezeichnenden sehr wichtigen Abschnitt folgen die Bestimmungen über Remunerations- und Unterstützungsbewilligungen. Ein weiterer Abschnitt umfasst die bisher nur einem kleineren Kreise von Beamten bekannten Bestimmungen über die Kommunalbesteuerung der Staatseisenbahnen und andere verschiedene sachliche Ausgaben. Sodann sind die Vorschriften über Pacht- und Miethzinse für Bahnwirthschaften auf den Stationen und in den Zügen, für Lagerräume, Lagerplätze, ländliche und andere Grundstücke dargestellt. Es folgen die Bestimmungen über die Einziehung und Bemessung von Schadenersatzforderungen in Fällen, in denen Bahnbedienstete oder andere Personen ein Verschulden trifft. Den Schluss bildet eine sehr umfassende Zusammenstellung aller der allgemeinen und einzelnen Entscheidungen, nach denen die Vergütungen zu bemessen sind, die Dritte, insbesondere die Post- und Telegraphenverwaltung, die Privatbahnen, Kleinbahnen, Besitzer von Anschlussgleisen usw. der Staatskasse für Leistungen oder Lieferungen der Staatsbahnen zu vergüten haben.

Die auf diese Materien bezüglichen Vorschriften, seien sie grundlegender Art, seien sie zur Ausführung oder Ergänzung der Grundsätze getroffen, sind im Theile XII der Finanzordnung sämmtlich verwerthet, so dass das Sammelwerk auf unbedingte Vollständigkeit und Zuverlässigkeit Anspruch erheben kann. Der Schlussband wird daher sowohl zur sachgemässen, als auch zur beschleunigten Bearbeitung der Geschäftssachen wesentlich beitragen. Der doppelte Vortheil wird noch dadurch erhöht, dass gleichzeitig auch das Sachregister zu dem ganzen Werke erschienen ist. Es ist so ausführlich gehalten, dass es beim Nachschlagen eines auch nur einigermaassen gerechtfertigten Stichwortes gewiss nicht versagen wird.

Als Anhang ist dem Theile XII der Finanzordnung eine neu bearbeitete Sammlung: „Stempelrechtliche Vorschriften" beigegeben. Der Anhang enthält einen Abdruck des preussischen Stempelsteuergesetzes nebst dem zugehörigen Tarif und den allgemeinen Dienst- und Ausführungsvorschriften. An der Hand der Paragraphen des Gesetzes und der Positionen des Tarifes sind die inzwischen ergangenen zahlreichen Einzelentscheidungen mitgetheilt. Der Anhang ist mit einem besonderen Sachregister ausgestattet. Er ist in der Oberrechnungskammer mit grosser Sorgfalt bearbeitet und kann daher als zuverlässiges Nachschlagewerk bei der Bearbeitung der Stempelsachen dienen.

Mit dem Theile XII findet die Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ihren vorläufigen Abschluss. Theils als Anweisung zur einfachsten Regelung des vielgestaltigen Geschäftsbetriebes, theils als Nachschlagebuch bei der täglichen Arbeit ist das Werk geschaffen worden. Offenbar hat seine Herstellung viel Arbeit und viel Mühe verursacht. Aber das Werk trägt reiche Früchte. Auf der Finanzordnung ist die gesammte Wirthschaftsführung der Staatseisenbahnverwaltung wohlgeordnet aufgebaut; eine geordnete Wirthschaftsführung aber ist in einem Betriebe von so gewaltiger Ausdehnung die unerlässlichste Bedingung gedeihlicher Entwickelung.

Europäische Fahrplankonferenz.

Wie in Nr. 47 S. 754 d. Ztg. in Kürze gemeldet, tagte am 11. und 12. d. Mts. in Innsbruck die europäische Winterfahrplankonferenz unter grosser Betheiligung der Bahn- und Schifffahrtsverwaltungen. Die Verhandlungen nahmen insofern einen sehr günstigen Verlauf, als es gelungen ist, eine Reihe von Verbesserungen in den direkten Zugverbindungen für die nächste Winterfahrplanperiode sicherzustellen. So werden, um nur einige anzuführen, die Zugverbindungen zwischen Wien und Hamburg über Tetschen-Stendal günstiger gestaltet. Ferner wird eine Schnellzugverbindung zwischen Wien und Breslau über Mittelwalde eingerichtet. Ausserdem erfolgt die Verbesserung und Aufrechterhaltung der Anschlussverbindungen der Schnellzüge Nr. 101, 102, 7 und 8 Innsbruck-Lindau über die Bodenseegürtelbahn, die Verbesserung der Anschlusszugverbindungen zwischen Wien und Italien über Monfalcone-Cervignano, die Einrichtung direkter Schnellzuganschlüsse zwischen Brünn-Olmütz und Ziegenhals-Breslau an den bestehenden Schnellzug Olmütz-Jägerndorf-Ziegenhals, endlich eine wesentliche Verbesserung der Zugver-

bindungen Wien-Kiew und Wien-Odessa über Krakau-Podwoloczyska.

Die Konferenztheilnehmer haben in Innsbruck wie nicht minder im übrigen Tirol eine überaus herzliche Aufnahme gefunden; die Landeshauptstadt, die Bahngesellschaften und sonstige Körperschaften wetteiferten in dem Bestreben, den Gästen den Aufenthalt in Tirol so angenehm als möglich zu machen. Der „Bote für Tirol und Vorarlberg" würdigte in seiner Nummer vom 10. d. Mts. die Ehre, welche der Landeshauptstadt Innsbruck und dem ganzen Lande durch das Tagen der europäischen Fahrplankonferenz zu Theil werde, und begrüsste die Theilnehmer auf das herzlichste. Stadt und Bevölkerung würden, wie der tiroler „Bote" überzeugt sei, den Beweis erbringen, dass sie die Ehre des Besuches so hervorragender Männer, die bisher nur in den grössten Städten des Kontinents getagt haben, hoch zu schätzen wissen. Die Ueberlassung des Riesensaales in der Hofburg zum Zwecke der Abhaltung der Hauptverhandlung sei eine Ehrung, die hier noch kaum einer derartigen Veranstaltung zu Theil wurde. Mögen — so schloss der „Bote für Tirol" seine Begrüssung — die Theilnehmer an dieser für die Förderung des internationalen Verkehrswesens und die damit in Verbindung stehenden volkswirthschaftlichen Interessen hochwichtigen Versammlung von Tirol die angenehmsten Erinnerungen mit in ihre Heimath nehmen und dem herrlichen Gebirgslande und dessen wackeren und loyalen Bewohnern stets gewogen bleiben!

Was der tiroler „Bote" versprochen, haben die Tiroler redlich gehalten. Eine Fülle von festlichen Veranstaltungen, welche zu Ehren der Konferenztheilnehmer abgehalten wurden, legt Zeugniss von der Werthschätzung ab, welche man in Tirol jenen Männern entgegen bringt, welche berufen sind, die internationalen Verkehrsbeziehungen zu fördern.

Diese Veranstaltungen begannen am 11. d. Mts. Nachmittags mit einem Ausfluge auf der Mittelgebirgsbahn nach Igls.

Die Lokomotiven der beiden Sonderzüge, die die Gäste aufnahmen, waren mit Gewinden und Fähnlein geziert, ebenso zeigte der Bahnhof am Berg Isel reichen Schmuck. Die Fahrt auf der malerischen Strecke zum Mittelgebirge erregte allgemeine Bewunderung. Auf dem geschmückten Bahnhofe in Igls wurden die Ausflügler von der Igler Musikkapelle in ihrer gefälligen Tracht empfangen und durch das Dorf zum Hotel Iglerhof geleitet, wo das Mittagessen eingenommen wurde. Den ersten Trinkspruch beim Mittagessen brachte Geheimer Baurath v. Misani aus Berlin auf den Kaiser von Oesterreich aus. Er schloss den Trinkspruch mit den Worten: Es ist wohl unsere Pflicht, dass wir, ohne Unterschied der Nation, hier jenes Herrschers gedenken, der, ein Vater seiner Völker, der Hüter des europäischen Völkerfriedens ist. Ich erhebe mein Glas auf das Wohl des Kaisers Franz Josef von Oesterreich. Sämmtliche Anwesenden stimmten begeistert in die Hochrufe mit ein, während die Musikkapelle die Volkshymne spielte. Hierauf feierte Hofrath v. Drathschmidt die Fahrplankonferenz, welche die Staaten in nähere Beziehungen bringe. Sein Trinkspruch galt den Oberhäuptern der Regierungen der Staaten, aus welchen Vertreter bei der Konferenz anwesend waren. Der Bürgermeister von Innsbruck gab seiner Freude Ausdruck, die Fahrplankonferenz in Innsbruck tagen zu sehen, und hiess deren Theilnehmer herzlich willkommen. Tirol sei ein Land des Fremdenverkehrs, das die Anwesenheit so vieler Männer des Verkehrs nur begrüssen und vertrauensvoll in deren Hände die Förderung seiner Interessen legen könne. Der Bürgermeister lud die Theilnehmer ein, am 12. d. Mts. als Gäste der Stadt Innsbruck zu erscheinen; er bat, mit dem wenigen, was die Stadt biete, zufrieden sein zu wollen; was sie biete, komme vom Herzen. Der Bürgermeister schloss unter lebhaftem Beifall mit einem Hoch auf die Theilnehmer. Schifffahrtsdirektor und Geheimer Kommerzienrath Sartori aus Kiel dankte unter dem Beifall der Anwesenden für die ihnen bereiteten Ueberraschungen und die freundliche Begrüssung und erhob sein Glas auf das Wohl des Hofraths v. Drathschmidt sowie auf das Wohl der Damen.

Am 12. d. Mts. folgte der von der Stadt Innsbruck gebotene Festabend. Ein Theil des Saales, in welchem das Fest stattfand, war zu einer Bühne umgestaltet, die eine prächtige Gebirgslandschaft darstellte. Rechts und links Bauernhäuser mit Blumenschmuck am Fenster und allerlei ländlichen Geräthschaften, rechts eine Kapelle und im Hintergrund die Mittelberger Gletscherlandschaft — das Ganze ein ungemein anmuthiges Bild.

Genau halb 9 Uhr begann das Festmahl. Das städtische Orchester besorgte in dankenswerther Weise die Tafelmusik. Nach dem Mahle begannen die von dem tiroler Dichter Karl Wolf mit bekannter Meisterschaft gestellten Bilder aus dem Jahre 1809.

Das erste Bild brachte eine Scene beim Wirth in „der Schupfen". Es ist früher Morgen. Die Bewohner des Hauses gehen ihrer Arbeit nach. Da und dort kommen Leute aus den Seitenthälern, welche nach Innsbruck zu Markte wollen und hier Rast halten. Es treffen Burschen ein, welche sich vor der feindlichen Militärausbebung zu den Aufständiscben flüchten. Ein durch den Krieg des Jahres 1797 verarmter Bauer benutzt die Gelegenheit, die herrschende Aufregung zu steigern. Andreas Hofer's Kundschafter meldet den Leuten, dass die Zeit nahe sei, Tirol zu befreien. Man hört das Aveglöcklein; alles sinkt in die Knie. Schlussbild: „Ave Maria."

Im zweiten Bilde wurde eine Scene vor der Schlacht am Berg Isel vorgeführt. Die Erhebung hat sich über das ganze Land ausgebreitet. Aus allen Gauen sind bewaffnete Landstürmer herbeigezogen, um sich unter Andreas Hofer's Fahne zu sammeln. Speckbacher ist mit seinen Führern und mit Pater Haspinger dem Landesoberkommandanten entgegengeeilt, welcher über den Brenner kommt und zum entscheidenden Kampf am Berg Isel ruft.

Das Schlussbild war das Gebet vor der Schlacht.

Während des Schlussbildes fiel das Orchester mit der Volkshymne ein, die von den Anwesenden stehend angehört wurde. Die sehr wirkungsvollen dramatischen Scenen, bei welchen viele Herren und Damen aus Innsbruck und Meran mitwirkten, fanden stürmischen Beifall. Ebenso beifällig wurden die Vorträge der Zirler Sängergesellschaft, der Turnsängerriege und die Schuhplattler zweier Brandenberger Paare, die sämmtlich in Nationalkostümen auftraten, aufgenommen. Ein grosses Potpourri, „Reise durch Europa", in dem die verschiedenen Nationalhymnen vereinigt waren, schloss den in allen seinen Theilen überaus gelungenen Festabend.

Der 13. d. Mts. begann mit der Besichtigung des Berges Isel und des Andreas Hofer-Denkmals auf ihm; bis zum Fusse der denkwürdigen Stätte wurden die Konferenztheilnehmer und deren Angehörige mittelst Sonderzuges der Lokalbahn geführt. Nach der Besichtigung der Waffensammlung und des Denkmals wurde dem Museum „Ferdinandeum" und der Reliefkarte von Tirol am Pädagogium ein Besuch gemacht. Nachmittags erfolgte mittelst Sonderzuges die Fahrt nach Wiesberg bei Landeck, bei der die Besichtigung der Trisannabrücke in Aussicht genommen war. Früh Morgens hatte man begründete Aussicht, dass des Wetters Gunst sich auch auf diesen Theil des Programms ausdehnen werde, aber leider war diese Hoffnung trügerisch. Als der stattliche Sonderzug sich Telfs näherte, umhüllten die das Thal beherrschende Hohe Munde und den mächtigen Tschirgant schwere Wolken, die immer tiefer und tiefer sanken; ein dichter Regen stellte sich bald ein. Des Oberlandes gewaltige Riesen, die Parseierspitze, umfingen ebenfalls dichte Nebel, die nichts gutes verhiessen. In Wiesberg, dem Endziel der Bahnfahrt, stieg alles aus und man begab sich zum Ufer der reissenden Trisanna hinab, um von dort die in einer Höhe von 86 m über die Trisanna führende Eisenbahnbrücke zu besichtigen.

Gerade unterhalb der gewaltigen Brücke erstand die elektrische Lichtanlage der „Grande Compagnie Continentale de l'Electricité", die ihre Kraft von den aus bedeutender Höhe herabstürzenden, oben gesammelten Wassermassen bezieht und Landeck und Umgebung mit Licht versorgt. Nach Besichtigung der Turbinenanlage mit den mächtigen Dynamomaschinen fuhr man nach Landeck zurück. Als der Zug hielt, wurden die Aussteigenden von den Klängen der Landecker Musikkapelle begrüsst, welche die Ausflügler zum Hotel Post begleitete, wo das Abendessen eingenommen wurde. Vom Schlosse Landeck herab donnerte Böller um Böller, als man sich dem Orte näherte. Das „Hotel zur Post" war festlich geschmückt, die mit vielen Lampions behangenen Balkone zeigten in weithin sichtbaren Buchstaben die Begrüssungsworte: „Gruss aus Landeck und Hoch die internationale Fahrplankonferenz."

Im prächtigen Speisesaale des Hotels, der mit blühenden Alpenblumen reich geschmückt war und zum ersten Male — wie auch der Ort selbst — in elektrischer Beleuchtung erstrahlte, wurde das Abendessen eingenommen. Während desselben liess ein Bläserquartett von Eisenbahnern reizende heimathliche Weisen ertönen. Nur schwer trennten sich die Theilnehmer von dieser gastlichen Stätte, um — leider bei ungünstigem Wetter — die Rückfahrt anzutreten.

Den Abschluss der zu Ehren der europäischen Fahrplankonferenz veranstalteten Festlichkeiten bildete ein Ausflug über den Brenner nach Karersee und Bozen. Das Wetter war hierzu freilich nicht verlockend. Leuchtete in Innsbruck der Schnee noch von der Höbe der Nockhöfe herab, so kam man während der Fahrt dem Schnee immer näher. Schon oberhalb Steinach rückte die weisse Decke bis an die Bahnlinie heran, und auf dem Brenner empfing die Gäste sogar ein echt winterliches Schneetreiben.

Bei der Einfahrt des Zuges im Brennerbad empfingen

Böllerknall und die flotten Klänge der Grieser Musikkapelle, die in ihrer schmucken Nationaltracht prächtig aussah, die Gäste, und unter ihren Klängen zog man in das neue Alpenhotel, das an diesem Tage eröffnet wurde.

Der Vertreter der Brennerbadgesellschaft begrüsste in herzlicher Rede die Gäste. Auf die grosse Bedeutung des Brenners als uralter Verkehrsstrasse hinweisend, die friedliche und kriegerische Züge über den Pass führte, sprach er den Wunsch aus, dass dieses Haus, welches dem internationalen Verkehr ganz besonders dienen soll, fortan nur auf den friedlichen Verkehr der Nationen herabsehen möge. Er betrachte es als ein gutes Zeichen, dass heute eine grosse internationale Gesellschaft sich hier vereinige und die europäische Fahrplankonferenz dem Hause die Ehre erwiesen habe, an dieser Stätte einen kleinen Halt zu machen. Nachdem er den Gruss in französischer Sprache wiederholt hatte, erhob er sein Glas auf das Wohl der liebwerthen Gäste. Weiter entbot der Pfarrer von Brenner im Namen seiner Gemeinde den Gästen einen warmen Willkommengruss, dankte den Behörden und besonders der Südbahn für das Entgegenkommen gegenüber der Gemeinde und brachte der Südbahn sein Hoch.

In ungemein herzlichen Worten sprach der technische Direktor Winkler, der Vertreter der schweizerischen Regierung, den Dank der fremden Kongresstheilnehmer für den ihnen in Tirol bereiteten Empfang aus. Auf dem Festabend der Stadt Innsbruck sei die Parole ausgegeben worden, es dürfe nicht gesprochen werden. Das sei für den Verlauf ja recht erspriesslich gewesen, aber es habe die Möglichkeit gefehlt, der Pflicht der Dankbarkeit Genüge zu leisten. Der Dank gebühre den Behörden des Landes, der Regierung, welche die Konferenz durch die Anwesenheit ihrer Vertreter geehrt und ihre Sympathie ausgedrückt habe, der Staatsbahndirektion Innsbruck, der Generaldirektion der Südbahn, die die Theilnehmer in südliche Gefilde führe, der Stadt Innsbruck, die ihnen einen Empfang bereitet habe, wie man ihn vielleicht nie mehr wiedersehen werde, der Bevölkerung des Landes, den Hotelbesitzern, den Transportgesellschaften, kurz allen, die der Konferenz ihre Sympathie in so vollem Maasse bezeugt haben. Lassen Sie uns, schloss er, die Gefühle der Dankbarkeit gegen alle zusammenfassen in ein dreifaches Hoch auf die Stadt Innsbruck und auf das schöne, liebe Land Tirol.

Nach beendeter Tafel im Brennerbad wurde die Weiterfahrt angetreten. Unter Musikklang und Böllerknall ging es nun dem Süden entgegen. Bald hörte der Regen auf, allmählich lösten sich die Nebelhüllen der Berge, der herrliche Brixner Kessel zeigte sich schon in Klarheit, und in der Gegend von Waidbruck konnte man sogar einen ersten blauen Himmelsstreifen und einen ersten Sonnenblick begrüssen.

In Kardaun verliess eine Anzahl von Theilnehmern den Zug, um, einer Einladung des Vereins für Alpenhotels folgend, das Karerseehotel zu besuchen. In einer stattlichen Reihe von Wagen ging es durch das wildromantische Eggenthal hinauf. Der Weg zwischen den fast aneinander gerückten senkrechten Riesenwänden und dem brausenden wilden Bache in der Tiefe gehört zu den eigenartigsten und interessantesten der tiroler Alpen; in der Gegend des herrlich gelegenen Karersees bot sich das Bild einer echten Winterlandschaft.

Der Abend versammelte die Gäste im grossen Speisesaal des prächtigen Karerseehotels zum Mahle. Der Vorstand des Vereins für Alpenhotels begrüsste die Gäste und brachte mit der Bitte, dass die Konferenztheilnehmer auch bei den zukünftigen Berathungen ihre schützenden Hände über Tirol halten mögen, auf die internationale Fahrplankonferenz ein Hoch aus.

Am 15. d. Mts. Mittags verliess ein grosser Theil der Gäste den Karersee und fuhr nach Bozen. Hiermit hatten die glänzenden Veranstaltungen zu Ehren der Fahrplankonferenz ihren Abschluss gefunden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kaiserliches Handschreiben an den Staatsminister v. Thielen.** Der Kaiser hat an den Minister v. Thielen das nachstehende huldvolle Handschreiben gerichtet:

Mein lieber Staatsminister v. Thielen!

Ihrem Ansuchen um Entlassung aus Ihren Aemtern als Minister der öffentlichen Arbeiten und als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen habe Ich durch Erlasse vom heutigen Tage entsprochen. Ich kann es Mir aber nicht versagen, Ihnen bei dieser Gelegenheit für die ausgezeichneten Dienste, welche Sie in Ihrer langjährigen und reichgesegneten Dienstlaufbahn Mir und dem Vaterlande geleistet haben, und insbesondere für die mannhafte Art, mit der Sie jederzeit Meinen Intentionen gefolgt und die grossen Aufgaben auf dem Gebiete des Verkehrswesens vertreten haben, Meinen wärmsten Dank auszusprechen. Es war Mir eine besondere Freude, Ihnen in Anerkennung Ihrer grossen Verdienste und als Zeichen Meines Wohlwollens den hohen Orden vom schwarzen Adler verleihen und Persönlich behändigen zu können. Ich verbleibe

Ihr wohlgeneigter König Wilhelm R.

Neues Palais, 23. Juni.

— **Die Verabschiedung des Staatsministers v. Thielen** von den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums sowie von dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen erfolgte am 25. d. Mts. in dem grossen Sitzungssaal des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Punkt 10 Uhr erschien Excellenz v. Thielen und sagte den versammelten Beamten ein herzliches Lebewohl unter Hinweis auf das innige Verhältniss, das ihn stets mit dem grossen Beamtenkörper seiner Verwaltung verbunden habe. Den anwesenden Beamten sprach er seinen wärmsten Dank für ihre treue Mitarbeit aus und freute sich, anführen zu können, dass der Kaiser bei der persönlichen Verleihung des hohen Ordens vom schwarzen Adler ihn beauftragt hätte, auch seinen Mitarbeitern den königlichen Dank auszusprechen. Die Abschiedsworte klangen in ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und König aus. Unterstaatssekretär Fleck erwiderte mit Worten wärmsten Dankes dem scheidenden Chef, dessen hohe Verdienste um die Verwaltung und ihr zahlreiches Personal er in kurzen Zügen feierte. Hierauf begrüsste der neuernannte Staatsminister Budde die Versammelten und gab der Hoffnung Ausdruck, dass er mit Hilfe der bewährten Beamten, um deren Unterstützung er bitte, die von seinem grossen Vorgänger übernommenen Aemter zum Wohle des Vaterlandes weiter zu führen in der Lage sei. Ein Hoch auf den Kaiser und König, von dem Staatsminister Budde ausgebracht, schloss die feierliche Handlung. Darauf erfolgte die Verabschiedung von den Beamten der Bauabtheilung.

— **Staatsminister Budde.** Ueber Leben und bisherige Laufbahn des neuen preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten entnehmen wir der „Köln. Ztg." noch folgende eingehendere Mittheilungen:

„Der neue Staatsminister steht im besten Alter, er hat erst am 15. November 1901 sein 50. Lebensjahr vollendet. Er ist, wie sein Vorgänger, ein Rheinländer, in dem Köln benachbarten Bensberg geboren, wo er in dem Kadettenhause seinen ersten Unterricht erhalten hat. Mit ‚Allerhöchster Belobigung' wurde er am 14. April 1869, erst 17 Jahre und 5 Monate alt, aus der Selekta des Kadettenkorps zum Sekondleutnant im 1. hessischen Infanterieregiment Nr. 81 in Mainz ernannt. Als solcher machte er den ersten Theil des französischen Krieges mit, zeichnete sich bei der Einschliessung von Metz und in der Schlacht von Noisseville aus und wurde hier am 1. September 1870 durch einen Schuss in die rechte Brust schwer verwundet. Das Eiserne Kreuz wurde ihm für seine Tapferkeit zu Theil. Schon auf der Kriegsakademie wandte er sich mit Vorliebe Eisenbahnstudien zu; sein Schlussvortrag handelte von der ‚militärischen Ausnutzung der Eisenbahnen im Kriege 1870/71' und fand so grosse Anerkennung, dass sein Lehrer General Blume den Vortrag dem Feldmarschall Grafen Moltke überreichte. Ein Jahr darauf, 1877, gab der junge Offizier eine vielbeachtete Schrift über ‚die französischen Eisenbahnen im Kriege 1870/71 und ihre seitherige Entwickelung in militärischer Hinsicht' heraus; Feldmarschall Graf Moltke überreichte dafür dem Verfasser, der inzwischen zur Eisenbahnabtheilung des Grossen Generalstabes kommandirt worden war, persönlich den rothen Adlerorden IV. Klasse. Auch die kleine anregende Festschrift ‚Zur Erinnerungsfeier der Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens im deutsch-französischen Kriege 1870/71, am 10. Mai 1896' rührt von Budde her. Den grössten Theil seiner militärischen Laufbahn hatte Budde beim Generalstabe zugebracht, zunächst von 1878 bis 1892, darunter von März 1890 bis September 1891 als Generalstabsoffizier bei der 14. Infanteriedivision in Düsseldorf; dann kehrte er für kurze Zeit in die Front zurück, zunächst als Bataillonskommandör im 3. oberschlesischen Infanterieregiment Nr. 62 in Kosel, dann als etatsmässiger Stabsoffizier im Grenadierregiment Kronprinz Friedrich Wilhelm (2. schlesisches) Nr. 11 in Breslau; im September 1895 wurde er wieder in den Grossen Generalstab ver-

setzt und wenige Monate darauf zum Chef der Eisenbahnabtheilung ernannt; in dieser Stellung ist er bis zu seinem Ausscheiden aus dem Heeresdienst, anfangs Januar 1901, verblieben. Von dieser ganzen im Generalstab zugebrachten Zeit fallen nicht weniger als 14 Jahre auf den Dienst in der Eisenbahnabtheilung.

Wir haben schon einmal bei einer früheren Gelegenheit, als wir die ganze Thätigkeit des Generalstabes und der Landesaufnahme näher zu schildern versuchten, darauf hingewiesen, wie mannigfaltige Betriebszweige diese Eisenbahnabtheilung des Grossen Generalstabes umfasst. Sie muss die ganze Technik des Eisenbahnwesens mit allen Neuerungen fortlaufend kennen, um die Kriegsfahrpläne und alle Kriegsvorbereitungen dem Eisenbahnbetriebe anzupassen. Daher werden auch fortlaufend Generalstabsoffiziere zu den Staatseisenbahnen kommandirt, um sich mit dem Betriebe vertraut zu machen; auch Herr Budde hat mehrere solcher Kommandos bei verschiedenen deutschen Eisenbahndirektionen gehabt. Weiter gelangen sämmtliche Entwürfe für den Neubau und den Umbau von deutschen Eisenbahnen sowie alle Gesetzesvorlagen in Eisenbahnangelegenheiten durch das Kriegsministerium zur Begutachtung vom Standpunkte der Landesvertheidigung an den Chef des Generalstabes der Armee, dessen Dezernent in diesen Dingen der Chef der Eisenbahnabtheilung ist. General Budde hat wiederholt derartige Vorlagen im Reichstag vertreten. Wie er an allen kommissarischen Berathungen über einheitliche Betriebsreglements im Reichseisenbahnamt theilgenommen und besonders auch die neue Militär-Eisenbahnordnung bearbeitet hat, so hat er auch als Kommissar der Militärverwaltung bei Berathung des neuen Militärtarifs sehr eingehende vergleichende Studien niedergelegt über die Entwickelung der Personen- und Gütertarife der Eisenbahnen seit 1870; auf Grund seiner Studien und seiner Anregung hat die Militärverwaltung ihre weitgehenden Vorschläge auf Minderung der Sätze des Militärtarifs im Widerspruch gegen Finanz- und Arbeitsministerium schliesslich durchgesetzt. Schon hieraus geht hervor, dass Minister Budde auf dem schwierigen und verwickelten Gebiete des Tarifwesens kein Neuling ist. Budde's eigenste Schöpfung ist bekanntlich das für alle Pferdezüchter und Pferdekäufer hochbedeutsame ‚Pferdekursbuch‘. . . . .

Hat schon die umfassende Thätigkeit im militärischen Eisenbahndienst Herrn Budde in enge Beziehungen zu den Eisenbahnverwaltungen und den verschiedenen Reichs- und Staatsbehörden gebracht, hat sie ihm des öfteren Gelegenheit geboten, als Regierungskommissar in den Kommissionen des Reichstages und des Landtages thätig zu sein und sich eine bedeutende Personalkenntniss namentlich in Bezug auf zahlreiche höhere Eisenbahnbeamte zu verschaffen, so hat er diese Kenntnisse und Erfahrungen durch ausgedehnte Reisen im In- und Auslande vertieft und ergänzt. Er hat Russland, die Türkei, Oesterreich-Ungarn, Italien, die Niederlande, Belgien, die Schweiz und England in zum Theil längeren Reisen besucht und sich namentlich mit den dortigen Eisenbahneinrichtungen vertraut gemacht. Ebenso ist er seit ihrem Entstehen Mitglied der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen, deren Arbeiten die Aufmerksamkeit aller Techniker der ganzen Welt fesseln.“

— **Benutzung von Kleinwagen.** Nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen ist zur Verhütung von Unfällen Kleinwagenführern für die Folge zu verbieten, auf solchen Kleinwagen Platz zu nehmen, die nicht mit entsprechenden Einrichtungen gegen das Herabstürzen bei plötzlichem Anhalten versehen sind. Einheitliche Vorschriften über die Gestaltung der einfachen Schutzvorrichtungen, die zu dem angegebenen Zwecke nöthig sind, lassen sich wegen der verschiedenen Wagenbauarten nicht wohl geben, es ist vielmehr in jedem Falle zu prüfen, welche Vorrichtung für einen bestimmten Wagen die geeignetste wäre. In Frage kommt u. a. die Anbringung von Oesen an den Stirnseiten der Kleinwagen zum Einstecken kurzer Rungen in Brusthöhe, die in ein Lederoder Hanfgurt gehakt wird. Auch wird es bisweilen genügen, abnehmbare Rungen zum Anfassen oder aufklappbare Trittbretter an der Stirnseite anzubringen, an der sich die Bremse befindet. In allen Fällen ist natürlich darauf Bedacht zu nehmen, dass die Benutzbarkeit von Kleinwagen durch die zu treffenden Maassnahmen nicht leidet.

— **Reinigen des Kesselspeisewassers.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Eisenbahndirektionen einen Erlass des preussischen Handelsministers an die Regierungspräsidenten und den Centralverband der preussischen Dampfkesselüberwachungsvereine mitgetheilt, wonach auf Grund der gemachten ungünstigen Erfahrungen die Kesselbesitzer eindringlich vor der Verwendung der Chromate als Zusatz zum Speisewasser zu warnen sind; ausserdem liege ihre Verwendung insofern nicht im Interesse der Kesselbesitzer, als nach einem Gutachten der chemisch-technischen Versuchsanstalt in Karlsruhe die Chromsalze als Kesselsteinverhütungsmittel viel zu theuer seien und durch Aetznatron z. B. um den zehnten Theil des Preises ersetzt werden könnten.

— **Der die Buchführung, Rechnungslegung und Kassenverwaltung betreffende Theil III der „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften“** des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ist einer Umarbeitung unterzogen und für die preussisch-hessischen Staatsbahnen in einer neuen Fassung veröffentlicht worden, die mit dem 1. Juli d. J. in Kraft tritt. Abgesehen von zahlreichen weniger wesentlichen Aenderungen im Ausdrucke und in der Anordnung der Bestimmungen sind verschiedene wichtige Neuerungen eingeführt, von denen wir die folgenden hervorheben wollen. Bei den Fahrkarten-Ausgabestellen ist ausser dem bisher zu führenden Fahrkarten-Ausgabebuch und dem Fahrkarten-Einnahmebuch auch ein Fahrkarten-Bestandsbuch zu führen und zwar nach Anordnung des Vorstandes der Verkehrsinspektion für jede Verkaufsstelle je ein besonderes. Für Stationen mit geringem Verkehrsumfange kann die Verkehrsinspektion die Führung eines „Monatsnachweises“ nach besonderem Muster anordnen, in welchem Falle dann die Führung des Fahrkarten-Bestandsbuches, des Fahrkarten-Ausgabebuches, des Fahrgeld-Einnahmebuches und der Monatsrechnung sich erübrigt. Behufs Zusammenstellung der Gesammteinnahmen für jeden Zug und Tag ist jedoch ein Notizbuch zu führen. Auch bleibt es den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, noch weitergehende Vereinfachungen einzuführen. Bezüglich des Expressgutverkehrs ist bestimmt, dass für diesen forthin ein besonderes Gepäckscheinheft anzulegen ist, dessen Stämme als Monatsrechnung dienen. Für den Güterverkehr der Stationen mit geringem Verkehr kann forthin eine vereinfachte Buchführung eingeführt werden, bei welcher lediglich ein Güterkontrolbuch und ein Kassenbuch nach besonderen, neu eingeschalteten Mustern zu führen sind, und ausserdem, sofern Frachtstundungen gewährt sind, ein Frachtstundungsbuch. Die neu eingeführten §§ 76–79 geben über diese vereinfachte Buchführung nähere Bestimmung. Betreffs der Kassenverwaltung sind jetzt eingehende Regeln darüber erlassen, in welcher Weise sich der Dienst und damit auch die Verantwortung für die eingenommenen Gelder zwischen dem Schalterbediensteten, dem Kassenverwalter und dem Vorsteher der betreffenden Dienststelle vertheilt, während die älteren Vorschriften über diesen wichtigen Punkt nur allgemeine Andeutungen enthielten.

— **Petitionen an den Bundesrath.** Eine solche, betreffend Erbauung einer strategischen Bahn München-Garmisch-Fernpass-Landeck bis zur Arlbergbahn, womöglich bis Meran, wurde in der Sitzung des Bundesraths vom 21. d. Mts. dem Reichskanzler überwiesen, desgleichen eine solche wegen Anstellung der über 10 Jahre im Eisenbahndienst beschäftigten Handwerker und Arbeiter.

— **Der Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Berlin und Stettin** hielt am 5. d. Mts. seine 18. Sitzung ab. Aus den von den königlichen Direktionen gemachten Mittheilungen ist hervorzuheben, dass der in der Sitzung vom 6. Juni 1901 befürwortete neue Schnellzug Berlin-Stettin inzwischen zur Einführung gelangt ist. An Stelle der verstorbenen Mitglieder des Landeseisenbahnraths Geh. Kommerzienrath Wächter und Oberst v. Saldern wurden der Geh. Kommerzienrath Schlutow-Stettin und Graf Schwerin-Löwitz gewählt. Die Wahl für den durch letztere Wahl erledigten Posten eines stellvertretenden Mitgliedes fiel auf den Freiherrn v. Wangenheim-Klein-Spiegel. — Anlässlich des Antrags auf Einlegung eines beschleunigten Vormittags-Personenzuges zwischen Stralsund und Rostock wurde erklärt, dass das Bedürfniss nach Einführung eines solchen anerkannt werde, dass aber die räumlichen Verhältnisse des Bahnhofs Rostock die Aufnahme weiterer Züge zur Zeit ausschliessen. Der Antrag auf Ermässigung der Abfertigungsgebühren für Ziegelsteinsendungen wurde zurückgezogen. Ferner war beantragt, „der Bezirkseisenbahnrath wolle die Erwartung aussprechen, dass die unter dem 7. September 1900 eingeführten tarifarischen Ermässigungen für ausländische Brennmaterialien von den Seehäfen und den binnenländischen Wasserumschlagsstellen spätestens zum 30. September d. J. als dem in der betreffenden Bekanntmachung gestellten Endtermin wieder aufgehoben würden“. Von einer Beschlussfassung über diesen Antrag wurde jedoch abgesehen, da von keiner Stelle irgend welche Anregung auf Verlängerung jener Gültigkeitsdauer gegeben worden ist.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 95 511 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 919 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisen-

bahn versandt worden, gegen 102 671 und auf den Arbeitstag 17 112 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 193 und im ganzen 7 160 Doppelwagen oder 6,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Kohlenzufuhr nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. Mts. 16 402 und nach dem Dortmunder Hafen 57 Doppelladungen zu 10 t.

— **Die neue Bahnlinie Petersdorf-Landesgrenze der Riesengebirgsbahn** ist in ihrem ersten, 15,09 km langen, bis zum Hauptbahnhof in Schreiberhau reichenden Abschnitt am 25. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden. Auf der Strecke wird der Reisende eine prachtvolle Gebirgsrundsicht geniessen. Herrliche Wandelbilder der Riesengebirgslandschaft begleiten ihn während der ganzen Fahrt. Mit der Eröffnung dieser Strecke sind dem Verkehr im Riesengebirge ganz neue Wege eröffnet.

— **In den Sitzungen des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer** gelangten in voriger Woche u. a. nachstehende Fragen zur Erörterung: a) In Bezug auf den in der Kammer wiederholt geäusserten Wunsch, es möchte den Mitgliedern des bayerischen Landtages freier Transport von Reisegepäck bis zu 50 kg gewährt werden, fragt der Berichterstatter an, ob der Erfüllung dieses Wunsches Hindernisse entgegenstehen; ferner führt er aus, dass in Norddeutschland den Reisenden Freigepäck bis zu 25 kg gewährt werde und dass in der Presse hieraus Schlüsse gezogen wurden, dass man auf preussischen Bahnen am billigsten reise, während die bayerischen Tarife einschliesslich Reisegepäck zu den höchsten gehören; auch wünsche er Mittheilung, ob die Einführung von Freigepäck etwa auch für die bayerischen Bahnen in Aussicht zu nehmen sei. Hierauf erklärte der königliche Ministerpräsident, dass die Staatsregierung hinsichtlich des ersteren Punktes bereit sei, der Anregung stattzugeben, es sei indess eine offizielle Anregung von Seiten der Vertretung des Landtages nicht an sie gelangt. Was die Frage der allgemeinen Gewährung von Freigepäck bis zu 25 kg betrifft, so bemerke er, dass auch auf der Stuttgarter Konferenz dies nicht als angezeigt erachtet worden sei. In Norddeutschland habe man schon daran gedacht, diese Einrichtung zu beseitigen, weil die Begünstigung nur einzelnen Klassen von Reisenden zu Gute komme. Was sodann die Gepäcktaxen anbelange, so seien diese in Norddeutschland höher als in Bayern, so dass beim Transport grösseren Gepäcks die gewährte Vergünstigung sich wieder ausgleiche; die Taxe für 10 kg für das Kilometer betrage beispielsweise in Preussen 0,50 ₰, in Bayern 0,35 ₰, so dass 100 kg für das Kilometer in Bayern 3,50, in Preussen nach Abzug des Freigepäcks 3,75 ₰ kosten; auf Rundreisehefte werde übrigens auch in Norddeutschland kein Freigepäck gewährt. b) Auf weitere Anfrage des Berichterstatters in Bezug auf die Erfahrungen, welche die Eisenbahnverwaltung mit den 45 tägigen Rückfahrkarten gemacht habe, sowie darüber, welche Stellung sie zur Einführung der IV. Wagenklasse einnehme, erwiderte der Vertreter der königlichen Staatsregierung, die Einführung der ersteren sei in Bayern ohne wesentlichen Einfluss geblieben; die Benutzung der Rückfahrkarten habe dadurch nur eine unwesentliche Steigerung erfahren. Während von 100 Reisenden im zweiten Halbjahr 1900 durchschnittlich 59,64 Rückfahrkarten benutzt hätten, sei dieser Prozentsatz im zweiten Halbjahr 1901 lediglich auf 62,68 gestiegen; daraus sei zu entnehmen, dass ein Bedürfniss nach Verlängerung der in Bayern vorher bereits bestandenen 10 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten nicht vorgelegen habe; Klagen des Publikums, Schwierigkeiten im Betriebe oder Unterschleife seien nicht vorgekommen; auch habe sich bis jetzt ein Bedürfniss zur Einführung einer neuen Form der Rückfahrkarten nicht ergeben und würden die bezüglichen Maassnahmen der preussischen Verwaltung im Auge behalten werden. Für die Einführung der IV. Wagenklasse bestehe kein Bedürfniss. In Bayern sei die Bevölkerung weniger dicht und die Industrie weniger entwickelt, als in Preussen, auch sei die Verkehrsbewegung unter den industriellen Arbeitern eine grössere als unter den landwirthschaftlichen. Man sei stets bestrebt, das Reisen in den höheren Wagenklassen ohne Erhöhung des Fahrpreises immer angenehmer zu gestalten; im Hinblick hierauf könnten sich leicht die niederen sozialen Schichten der Bevölkerung beschwert fühlen, wenn mit der Einführung der IV. Wagenklasse eine Verbilligung der Reisegelegenheit auf Kosten der Bequemlichkeit eintreten würde; übrigens sei schon die III. Wagenklasse in Bayern billiger als in Preussen; endlich würde die Einführung der IV. Wagenklasse auch nicht unerhebliche Einnahmeausfälle im Gefolge haben, denen aber keine Minderung, sondern sogar eine durch Neubeschaffung von Wagen hervorgerufene Mehrung der Ausgaben, ausserdem eine Betriebserschwerniss durch Mehrbelastung der Züge und Verzögerung der Zugabfertigung entgegen stände; es sei demnach eine Verbilligung des Tarifs für die III. Wagenklasse der Einführung der IV. Wagenklasse vorzuziehen, wenn etwa die finanzielle Lage später erstere gestatten werde. c) Die Frage des Berichterstatters, welche Erfahrungen die Eisenbahnverwaltung hinsichtlich der Wirksamkeit des Arbeitsnachweises gemacht habe, wurde von dem Vertreter der Staatsregierung dahin beantwortet, dass die gemachten Erfahrungen als günstige zu bezeichnen seien; in der Zeit vom 1. September 1901 bis Ende April d. J. seien im ganzen 2 351 bereits früher beschäftigte Personen zur Wiederaufnahme im Arbeiterverhältnisse gelangt, und es stehe gegenwärtig die weitere Frage zur Erörterung, ob es sich empfehle, die Arbeitsvermittelung, die bis jetzt von den Eisenbahnbetriebsdirektionen bethätigt werde, zu centralisiren. Nicht umgangen könne werden, zu erwähnen, dass bei der Arbeitsvermittelung sich auch Schwierigkeiten gezeigt hätten, die in der Person der Arbeitsuchenden lägen und deshalb von der Verwaltung nicht behoben werden könnten. Viele Arbeiter seien nicht gewillt, eine Beschäftigung ausserhalb ihres gegenwärtigen Wohnortes anzunehmen, anderen entspreche die Arbeit nicht, die ihnen angeboten werde, auch seien manche Arbeiter körperlich der Beschäftigung, die ihnen die Verwaltung zu bieten vermöge, nicht gewachsen, usw.; endlich sei auch die Erfahrung gemacht worden, dass die Arbeitsleistungen mitunter nicht im Einklang ständen mit den Forderungen, die in Bezug auf Entlohnung gemacht worden seien. Hinsichtlich dieser dargelegten, in der Person der Arbeitsuchenden liegenden Erschwernisse entgegnete der Berichterstatter, er möchte bitten, dass die Verwaltung sich nicht durch einzelne üble Erfahrungen abhalten lasse, die im grossen und ganzen doch segensreich wirkende Einrichtung beizubehalten.

Unseren obigen Mittheilungen über die im Finanzausschusse des bayerischen Landtags stattgehabten Verhandlungen fügen wir noch folgendes nach: Der Abg. Sir (C.) regte an, den mittellosen Kranken auch dann ermässigte Fahrpreise zu gewähren, wenn die Armenpflege für die Beförderungskosten aufzukommen habe, was der Ministerpräsident jedoch für unthunlich erklärte. Bei den Einnahmen für Dienst- und Miethwohnungen hielt es der Abg. Frank (C.) für ungerechtfertigt, dass die Miethpreise gleichmässig festgestellt sind, ob nun der betreffende Beamte in München oder in Pressath wohnt und ob er drei oder zehn Zimmer hat. Das führe zu vielen gerechtfertigten Beschwerden. Der Ministerpräsident gibt die Aufklärung dahin, dass er es für ungerechtfertigt hielte, die Beamten in den grossen Städten zu einer höheren Zahlung heranzuziehen, da der Beamte in der Stadt vielfach höhere Ausgaben habe als der Beamte auf dem Lande. Die Sache werde aber im Einverständniss mit den übrigen Ministerien bei Schaffung eines neuen Gehaltsregulativs geregelt werden.

Die Anfrage des Berichterstatters Pichler (C.), welche Zeitungen bei der Generaldirektion der Verkehrsanstalten gehalten würden, gab dem Ministerpräsidenten Veranlassung, die grosse Zahl der betreffenden Zeitungen bekannt zu geben, wozu der Abg. Gäch (Bbd.) bemerkte, dass darunter keine Zeitung der bauernbündlerischen Presse sich befinde.

Der Berichterstatter Dr. Pichler (C.) wies ferner darauf hin, dass die bayerische Staatseisenbahnverwaltung in den letzten Jahren grosse Aufwendungen für die Besserstellung des Personals gemacht habe. Während 1885 die Zahl der pragmatischen Beamten 740, die Zahl der statusmässigen Beamten und Bediensteten 10 794 und 1890 die Zahl der ersteren 1 077, die der letzteren 12 154 betragen habe, ständen für die 26. Finanzperiode folgende Stellen zur Verfügung: 693 für den höheren Dienst, 5 671 für den mittleren Dienst, 2 952 für die Unterbeamten und 18 847 für den niederen Dienst. Während für den höheren Dienst durch den allmählichen Abgang der aus den Assistenten hervorgegangenen Beamten eine Stellenverminderung sich ergeben habe, sei eine erhebliche Mehrung der Stellen für den mittleren und niederen Dienst eingetreten. Besonders für die Beamten des mittleren Dienstes seien im Laufe dieser Finanzperiode die Beförderungsverhältnisse erheblich gebessert worden. Es komme ihm vor, als wenn in letzter Zeit im mittleren Dienst mehr Stellen als nothwendig geschaffen worden seien. Ministerpräsident Dr. Graf v. Crailsheim bemerkte: Die Unzufriedenheit unter dem Personal, besonders dem mittleren Personal, sei nicht etwa eine Erscheinung der letzteren Zeit, sie sei schon seit langem vorhanden, obwohl ausserordentliche Mittel für das Personal aufgewendet worden seien. Früher seien die Verhältnisse viel ungünstiger gewesen, jetzt werde ein Anwärter sehr bald nach der ersten Prüfung Adjunkt, nach sieben bis acht Jahren Expeditor, nach weiteren sieben Jahren Oberexpeditor; solche günstigen Verhältnisse seien in keinem anderen Dienstzweige vorhanden.

Betreffs einer Bemerkung des Abg. Wagner (lib.), die technischen Beamten führten Klage darüber, dass sie in Bezug auf Referentenposten und Titelverleihungen schlechter wegkämen als die Juristen, gab der Ministerpräsident als richtig zu, dass die Juristen den Ingeniören bei der Beförderung zum

Regierungsrath voran seien; jedoch habe dies seinen Grund im Zugang. Der Abg. Dr. Schmidt-Wunsiedel (lib.) beklagte es als einen grossen Missstand, dass junge Leute, die die Einjährigenberechtigung erworben haben, die Möglichkeit der Aufnahme im Bahn- und Postdienst nicht haben, bevor sie in den Militärdienst übernommen oder für untauglich erklärt werden. Er möchte die Staatsregierung dringend bitten, hier Abhilfe zu schaffen. Der Ministerpräsident erwiderte, dass es für die Verwaltung nicht thunlich sei, junge Leute aufzunehmen, die ihrer Militärpflicht noch nicht genügt haben; zugeben müsse er, dass dies für manche Familien sehr hart sei.

— **Sonderzüge von Sachsen nach Bayern und weiter.** Auch in diesem Jahre werden Sonderzüge zu ermässigten Preisen und mit beschleunigten Fahrzeiten nach München, Salzburg, Bad Reichenhall, Kufstein und Lindau zum Besuche der tiroler und schweizer Alpen verkehren. Diese Sonderzüge werden am 28. d. Mts. und am 18. Juli nur von Leipzig, am 14. und 19. Juli sowie am 14. August aber von Leipzig, Dresden und Chemnitz aus abgelassen werden. Zum Besuche Stuttgarts und des Bodensees verkehrt auch diesmal wieder, um zwar am 18. Juli von Dresden und Leipzig, je ein Sonderzug nach Friedrichshafen.

— **Ueber den Widerstreit zweier Enteignungsrechte** gelegentlich der Enteignung von Deichanlagen des Warthebruchs zu Eisenbahnzwecken spricht sich ein den preussischen Eisenbahndirektionen zur Nachachtung mitgetheilter Erlass der preussischen Minister für öffentliche Arbeiten und für Landwirthschaft folgendermaassen aus:

„Im vorliegenden Falle handelt es sich um eine Kollision zweier Enteignungsrechte, die nach dem öffentlichen Rechte, und zwar nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der §§ 95 bis 98 der Einleitung zum Allgemeinen Landrechte zu entscheiden ist. Wir sind der Ansicht, dass § 97 a. a. O. wird Anwendung finden müssen, wonach ‚jeder der Berechtigten von seinem Ziele soviel nachgeben muss, als erforderlich ist, damit die Ausführung beider Rechte zugleich bestehen könne‘, und dass demnach nicht die Entziehung, sondern die dauernde Beschränkung des Grundeigenthums erforderlich ist. Die durch eine derartige Entscheidung bewirkte Sicherung des Charakters der Flächen als Deichanlagen neben ihrer Verwendung zu Eisenbahnzwecken erscheint zweckmässig, um die gesetzlich geordnete Verantwortlichkeit der Deichverbände für den Wasserschutz ungeschmälert aufrecht zu erhalten."

— **Personalnachrichten.** Regierungsrath Höppener, bisher Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, ist jetzt, nachdem er schon seit einigen Monaten zur Beschäftigung bei der königlichen Ober-Rechnungskammer in Potsdam beurlaubt war, zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath bei dieser Behörde ernannt worden. Geheimerath Höppener entstammt der juristischen Laufbahn. Er wurde 1883 Gerichtsassessor, trat 1884 zur Staatseisenbahnverwaltung über und wurde 1886 ständiger Hilfsarbeiter bei dem neu errichteten königlichen Eisenbahnbetriebsamt Braunschweig. 1891 zum Regierungsrath ernannt, war er in den Jahren bis 1899 Mitglied der Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Frankfurt a/M., seit 1899 der Eisenbahndirektion zu Berlin. Er hat sich namentlich bei der Neuordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung durch seine Thätigkeit auf dem Gebiete des Etats- und Rechnungswesens hervorgethan und verdankt seine jetzige ehrenvolle Berufung ebenso seiner genauen Kenntniss der neuen Einrichtungen, wie seiner anerkannten Tüchtigkeit und Arbeitskraft. Auch durch seine Liebenswürdigkeit im persönlichen Verkehr hat er sich in der Eisenbahnverwaltung zahlreiche Freunde erworben, die ihn ungern aus ihr scheiden sehen.

Bei den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen ist dem Vorstand der Hafenbauinspektion Kehl, Oberingeniör Richard Tegeler, die etatsmässige Amtsstelle des Bahnbauinspektors in Mannheim übertragen. Versetzt ist Bahnbauinspektor Otto Hauger in Waldkirch zur Leitung der Neubauarbeiten für die Fortsetzung der Murgthalbahn nach Gernsbach.

Oesterreich.

— **Die Lage der Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen.** Auf eine im Abgeordnetenhause gestellte Anfrage bezüglich Verbesserung der Dienst- und Lohnverhältnisse der staatlichen Lokomotivführer theilte der Eisenbahnminister dem Abgeordnetenhause mit, dass die Staatseisenbahnverwaltung dieser Frage fortgesetzt die aufmerksamste Fürsorge widme. So sei dem Lokomotivführerpersonal im Jahre 1899 anlässlich der Gehaltsregelung das erbetene werthvolle Zugeständniss der 1½fachen Anrechnung der auf der Lokomotive verbrachten Dienstzeit gemacht, wodurch diesem Personal die Möglichkeit geboten worden ist, fortan schon nach 25 Dienstjahren das volle Gehalt als Ruhegenuss zu erhalten. Gegenwärtig sei das Streben der Verwaltung dahin gerichtet, Vorsorge zu treffen, dass die Lokomotivführer das von ihnen erreichbare volle Höchstgehalt im obigen Zeitraume auch wirklich erreichen. Zu diesem Zwecke bemühe sich die Verwaltung, eine günstigere Gestaltung der Systemisirungsverhältnisse durch allmähliche Vermehrung der höheren Dienstposten herbeizuführen. Ausserdem seien auch die nothwendigen Vorarbeiten bereits getroffen, um die Unterschiede in den Beförderungsverhältnissen der Lokomotivführer der einzelnen Direktionsbezirke auszugleichen.

— **Eisenbahnschulen.** Der Eisenbahnminister machte dem Abgeordnetenhause über eine an ihn hinsichtlich der Eisenbahnschule in Linz gestellte Anfrage interessante Mittheilungen bezüglich der beabsichtigten staatlichen Regelung des Eisenbahnfachbildungswesens. Danach sei diese Frage gegenwärtig noch nicht geklärt, und erfordere ihre Lösung die eingehendsten Vorarbeiten; demgemäss sei die in Linz im Anschlusse an die dortige Handelsakademie errichtete Eisenbahnschule von der Regierung von vornherein lediglich als ein Versuch zugelassen worden.

In dem Wesen eines Versuches aber sei es gelegen, dass er in dem Momente abgeschlossen werde, in welchem die Verhältnisse, zu deren Klarstellung er unternommen wurde, einer wohlerwogenen endgültigen Regelung unterzogen werden können.

Das Eisenbahnministerium habe in Durchführung der zur Aufgabe gestellten staatlichen Regelung des Eisenbahnfachbildungswesens zum Studium dieser hochbedeutsamen Frage zunächst für den mittleren Eisenbahnverwaltungs- und Betriebsdienst im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien eine eigene Ministerialkommission eingesetzt.

Diese sei eifrig bemüht, der ihr gestellten umfassenden Aufgabe zu entsprechen; die Lösung beanspruche aber längere Zeit, da hierbei nicht nur eine ganze Reihe in den praktischen Eisenbahndienst tief einschneidender Fachfragen, sondern auch die finanzielle Tragweite der allenfalls zu treffenden Maassnahmen die gründlichste Erörterung aller ausschlaggebenden Verhältnisse sowohl der Staats-, wie der Privatbahnen erheischen.

Es werde nicht möglich sein, das Eisenbahnfachbildungswesen bereits mit Beginn des Schuljahres 1902/3 der erwünschten endgültigen Regelung zuzuführen, es sei daher der Eisenbahnschule in Linz die Neuaufnahme von Schülern in den ersten Jahrgang auch noch für das kommende Schuljahr 1902/3 gestattet worden. Die Regierung werde dieser Eisenbahnschule auch weiterhin ihr möglichstes Entgegenkommen bethätigen, um ihr den Uebergang in die neue Ordnung der Dinge ohne Unterbrechung des Unterrichtes zu ermöglichen. Das Oeffentlichkeitsrecht sei dieser Schule für 1902 und 1903 bereits verliehen. Wegen Erwirkung des Einjährig-Freiwilligenrechtes für den erfolgreichen Besuch der erwähnten Lehranstalt seien die nothwendigen Schritte eingeleitet worden.

Sowohl das Eisenbahnministerium, als das Ministerium für Kultus und Unterricht seien sich dessen bewusst, dass den an der Errichtung der Eisenbahnschule in Linz betheiligten Kreisen Dank und Anerkennung dafür gebühre, in der Richtung der Anbahnung einer systematischen fachlichen Heranbildung eines geeigneten Beamtennachwuchses für den mittleren Eisenbahndienst den ersten praktischen Schritt unternommen zu haben, und seien sowohl die Eisenbahnverwaltung, als auch die Unterrichtsverwaltung bereit, die Bestrebungen der gedachten Faktoren nach Kräften zu fördern.

— **Die Arbeitsverhältnisse in der Lokomotivfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahnverwaltung.** Auf eine im Abgeordnetenhause gestellte Anfrage theilte der Eisenbahnminister mit, dass die Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft zu Ende des Jahres 1901 eine Anzahl von Lokomotiven für Frankreich zu liefern hatte. Um diesen Termin einhalten zu können, sei die Fabrikleitung genöthigt gewesen, die Arbeiten an inländischen Bestellungen zu Ende des Vorjahres theilweise zurückzustellen. Zur Ausgleichung dieser Verzögerung sei im ersten Vierteljahre 1902 zeitweilig in einzelnen Werkstättenabtheilungen im Rahmen der zulässigen Arbeitsdauer eine Stunde länger als regelmässig, somit 10½ Stunden, gearbeitet worden, sowie auch theilweise Nachtschichten erforderlich waren. Seither seien jedoch die Ueberstunden und die Nachtschichten vollständig eingestellt worden, und betrage die Arbeitszeit gegenwärtig in allen Abtheilungen nur noch 9½ Stunden. Zu einer Untersagung von Ueberzeitarbeit liege angesichts des erwähnten Umstandes kein Anlass vor.

Eine Herabsetzung der Arbeitslöhne für Inlandslokomotiven sei nicht eingetreten. Nur bei der im laufenden Vierteljahre zu vollziehenden Lieferung einiger Lokomotiven für die

ägyptischen Bahnen mussten, durch den Wettbewerb bedingt, die Akkordsätze etwas knapper gehalten werden.

Was die in der Anfrage erwähnten Arbeiterentlassungen betrifft, so seien in der Zeit vom Januar bis 20. April d. J. im ganzen 118 Mann aus dem Dienste geschieden, wovon 35 Mann auf eigenes Ansuchen oder infolge Einrückens zum Militärdienste entlassen wurden, während die übrigen 83 Mann, welche grösstentheils bei Bauherstellungen in der Montirungswerkstätte beschäftigt waren, durch Vollendung dieser Arbeit entbehrlich geworden sind.

— **Speisekörbchen.** Im Abgeordnetenhause wurde an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt wäre, die im Bezirke der Staatsbahndirektion Innsbruck eingeführte Neuerung, nach welcher in Stationen mit Bahnhofrestaurationen Speisekörbchen zu mässigem Preise verabreicht werden, im Interesse der Reisenden zu verallgemeinern.

In Beantwortung dieser Anfrage theilte der Eisenbahnminister dem Hause mit, dass diese Einrichtung auch in den wichtigeren, im Bereiche der Staatsbahndirektion Wien gelegenen Stationen eingeführt sei und dass die Verallgemeinerung der Einrichtung auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen angestrebt werde.

Auch sei Anlass gnnommen worden, diese Einrichtung den Verwaltungen der grösseren Privatbahnen zur Nachahmung zu empfehlen.

— **Südbahn.** Das Eisenbahnministerium hat das Projekt für den Bau eines zweiten Gleises auf der Strecke Sterzing-Grasstein der Linie Innsbruck-Bozen zur Ausführung genehmigt. Nach Vollendung dieser Gleisherstellung, welche im Laufe der nächsten Monate erfolgen dürfte, wird die ganze Linie Innsbruck-Bozen mit Ausnahme der Strecke Waidbruck-Blumau doppelgleisig ausgebaut sein.

— **Bozen-Meraner Bahn und Vintschgauer Bahn.** Der Verwaltungsrath beruft die ordentliche Generalversammlung auf den 30. d. Mts. ein. Auf der Tagesordnung befindet sich u. a. die Beschlussfassung über die Betheiligung der Bozen-Meraner Bahn an der Kapitalbeschaffung für die Vintschgauer Bahn, welche bekanntlich mit 1 600 000 Kr. vorgesehen ist, ferner die Beschlussfassung über die Aufnahme eines zur Aufbringung dieses Betrages sowie der Mittel für die theils vorgenommenen, theils in der nächsten Zeit durchzuführenden Investitionen bestimmten Anlehens im Gesammtbetrage von 3 400 000 Kr., weiter die Zustimmung zu dem vereinbarten Betriebsvertrage mit der Staatseisenbahnverwaltung und der Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Abänderung des Mitbetriebsvertrages mit der Ueberetscher Bahn.

— **25 Lokomotiven und 36 Tender für die österreichischen Staatsbahnen** sind bei den österreichischen Lokomotiv- und Tenderfabriken neuerdings im Gesammtbeschaffungsbetrage von rund 2 400 000 Kr. in Bestellung gegeben. Die Lieferungsvertheilung und Lieferfristbestimmung erfolgte auf Grund der Anträge der Fabriken, um den Arbeitsbedürfnissen thunlichst Rechnung zu tragen. Die österreichischen Lokomotiv- und Tenderfabriken haben auf Grund früherer Bestellungen derzeit ausserdem noch 148 Lokomotiven und 83 Tender für die Staatsbahnen in Arbeit.

— **Die Deckung des Kohlenbedarfes der österreichischen Staatsbahnen.** Am 15. d. Mts. ist der Termin für die Ueberreichung der Angebote auf die von der Staatseisenbahnverwaltung für 1903 ausgeschriebene Kohlenlieferung in der Gesammtmenge von rund 1 800 000 t und im annähernden Werthe von 20 000 000 Kr. abgelaufen und sind die Angebote am 16. d. Mts. eröffnet worden. Die Betheiligung ist diesmal eine stärkere, als im Vorjahre, da hauptsächlich die deutschen Kohlenfirmen zahlreicher als Bewerber auftreten. Bezeichnend für die Lage des Kohlenmarktes ist die Thatsache, dass die deutschen Firmen erheblich niedrigere Preisangebote stellen, als die heimischen, welche übrigens gegenüber dem Vorjahre gleichfalls billigere Preise fordern. Da es sich um die Prüfung und Vergleichung der Preise für ungefähr 300 Kohlengattungen handelt, dürfte die Entscheidung, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, kaum vor Ablauf dieses Monats zu gewärtigen sein.

— **Der elektrische Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, sind die Versuchsfahrten mit dem elektrischen Probezug auf der Strecke Heiligenstadt-Michelbeuern nunmehr soweit gediehen, dass mit den Fahrten zur Tageszeit, und zwar mit dem ganzen Zuge begonnen werden wird. Diese Fahrten werden den Fachmännern Gelegenheit bieten, sich über den elektrischen Betrieb auf der Stadtbahn ein Urtheil zu bilden. Ob diesen Probefahrten mit dem leeren Zuge solche mit Fahrgästen folgen werden, ist noch unentschieden.

— **Schutzvorrichtungen für Strassenbahnen.** Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, wurden jüngst bei den Wiener städtischen Strassenbahnen Versuche mit neuen Schutzvorrichtungen gemacht, von denen eine vom Vorstand der elektrotechnischen Abtheilung im Eisenbahnministerium, Ministerialrath Leber, herrührt.

Diese Schutzvorrichtung besteht im wesentlichen darin, dass der vordere Theil des Schutzrahmens bei Berührung mit einem Fremdkörper, also auch wenn eine Person vom Motorwagen niedergestossen wird, selbstthätig auf das Strassenpflaster sich senkt, so dass ein Ueberfahren des Niedergestossenen unmöglich ist. Der wesentlichste Vortheil dieser Vorrichtung besteht darin, dass durch das Senken des vorderen Rahmens der Abstand zwischen diesem und dem Strassenpflaster ausserordentlich verringert wird. Allerdings kann unter Umständen die Hand oder der Fuss unter die Schutzvorrichtung gerathen, so dass immer noch eine Verletzung, aber doch keine Tödtung eintreten kann.

— **Kaiser-Jubiläumsverein für Töchter von Staatsbahnbediensteten.** Dieser Verein hat im Jahre 1901 eine weitere erfreuliche Entwickelung genommen. Die Mitgliederzahl belief sich Ende 1901 auf 15 829, das Vereinsvermögen auf 213 498 Kr.

Für das Schuljahr 1901/1902 hat der Centralausschuss des Vereins an Töchter von Bediensteten aller Kategorien 19 Freiplätze in Erziehungsanstalten, ferner 16 Stipendien zu je 400 Kr. und 29 Stipendien zu je 200 Kr. und schliesslich am 2. Dezember 1901, dem Gedenktage des Regierungsjubiläums des Kaisers, 15 Heirathsausstattungen zu je 500 Kr. verliehen und noch mehrere kleinere Unterstützungen für Schulzwecke bewilligt. Hierzu hat der Verein einen Betrag von 26 840 Kr. aufgewendet. Die Ortsausschüsse am Sitze der einzelnen Staatsbahndirektionen haben aus den ihnen vom Centralausschusse ertheilten Krediten von zusammen 18 500 Kr. und aus den Erträgnissen der von ihnen zu Gunsten des Vereins veranstalteten Unterhaltungen im eigenen Wirkungskreise 426 (gegen 360 im Jahre 1900) Bediensteten aller Kategorien durch Gewährung von Unterstützungen in Beträgen von 100 Kr. abwärts die Ausbildung ihrer Töchter in der Haushaltung, in Handels- oder Musikschulen usw. ermöglicht und hierfür die Summe von 27 594 Kr. ausgegeben. Vielen Töchtern von Bediensteten kamen die Begünstigungen zu Gute, welche den Ortsausschüssen in verschiedenen Lehranstalten zugestanden worden sind, andere Mädchen wurden durch Vermittelung der Ortsausschüsse im Kochen u. dergl. unentgeltlich unterrichtet. Auf diese Weise konnten im Jahre 1901 einer weit grösseren Anzahl von Mädchen aus den Kreisen der Staatsbahnbediensteten Vereinsbegünstigungen zugewendet werden, als im Vorjahre, und überstieg auch der vom Vereine hierfür ausgegebene Betrag namhaft jenen der vorhergegangenen Jahre.

Ungarn.

— **Die Aenderung des ungarischen Zonentarifs.** Bekanntlich wurden bei den ungarischen Staatsbahnen schon vor längerer Zeit Studien über mehrfache Aenderungen des heute in Kraft stehenden Zonentarifs und insbesondere über die Vermehrung der Zonen im Fernverkehr (bisher umfasst die XIV. Zone alle Entfernungen über 225 km) gemacht. Wie nunmehr verlautet, ist bereits in den nächsten Wochen die Entscheidung des ungarischen Handelsministeriums über die Frage zu gewärtigen, ob und welche Aenderungen in dem bisherigen Personentarif vorzunehmen seien.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Güterverkehr auf den belgischen Staatsbahnen** ist gegen das Vorjahr wieder gestiegen. Vom 29. Dezember 1901 bis zum 7. d. Mts. wurden 2 036 022 Güterwagen gebraucht, um 124 577 Güterwagen mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Die Pariser Stadtbahn in den Katakomben.** Auf der Ringlinie Nr. 2 der Métropolitain, namentlich unter den Boulevards Vaugirard, Saint-Jacques und Boulevard de l'Hôpital, hat die Durchführung der unterirdischen Strecke durch den ausserordentlich ausgehöhlten Boden der Katakomben und Steinbrüche besondere Schwierigkeiten gemacht; doch ist nun die Arbeit ohne Unfall bewältigt. Man musste u. a. 16 000 cbm Ausgrabungen und gemauerte oder betonirte Brunnen herstellen, um die Strecke und die Stationen auf einer Art solider, bis in den festen Boden reichender Stützen aufzubauen. Dazu waren noch 38 000 cbm sonstiges Mauerwerk und eine riesige Menge Holz zu

Pfahlbauten usw. nothwendig. Die Gesammtheit dieser Konsolidationskosten wird auf 2 000 000 Fr. geschätzt. Jetzt ist dieser Unterbau fertig und man kann zum Legen der Gleise und der Herrichtung der Bahnhöfe schreiten. Die Strecke geht aus vom Trocadéro, kommt beim Platz Saint-Jacques aus der Erde hervor, übersetzt das Thal der Bièvre auf einem Viadukt, wird beim Boulevard d'Italie wieder unterirdisch, folgt dem Boulevard de l'Hôpital bis zum Boulevard Saint Marcel, überschreitet die Seine und geht beim Lyoner Bahnhof aus.

— **Wiedereröffnung des Chexbrestunnels.** Die lange Unterbrechung der direkten Verbindung von Bern zum Genfer See, welche durch den bedeutenden Einsturz im Chexbrestunnel hervorgerufen war, soll nunmehr aufhören. Am 25. d. Mts. sind die Probefahrten mit Güterzügen gemacht worden, und bald soll der Gesammtverkehr wieder über diese Linie geleitet werden.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Wie die Regierung des Kantons Bern, so hat nun auch diejenige des Kantons Neuenburg ihre vollständige Zustimmung zu den zwischen dem Bundesrath und der Direktion der Jura-Simplonbahn vereinbarten Rückkaufsbedingungen erklärt; die Zustimmung des Kantons Waadt soll demnächst eintreffen. — Die Direktion der Jura-Simplonbahn will in dem Prozess betreffs der Genussscheine den einstweiligen „Rechtsstillstand", d. h. Aufschub des Prozesses veranlassen, weil die Sache mit dem direkt vor dem Bundesgericht anhängig gemachten Prozess der Bondsinhaber identisch sei.

— **Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten.** Die in Bern abgehaltene, von 61 Abgeordneten besucht gewesene Delegirtenversammlung des Verbandes beschloss, die Thätigkeit des Generalsekretariats zu theilen, so dass neben dem Generalsekretär ein selbständiger Schriftleiter des Verbandsorgans, der erheblich zu erweiternden „Eisenbahnzeitung", ernannt wird. Zum Generalsekretär wurde Düby, Beamter der Jura-Simplonbahn in Bern, zum Schriftleiter Rimathé-Spiess in Basel, der seit einigen Monaten schon in Stellvertretung die „Eisenbahnzeitung" leitet, gewählt.

— **Das Reklame- und Propagandawesen der schweizerischen Bundesbahnen** soll bekanntlich, dem starken Fremdenverkehr entsprechend, ausgebaut werden. Die schweizerischen Verkehrsvereine, welche sich um dessen Uebernahme bewerben, haben dieser Tage auf einer Versammlung das ausführliche Arbeitsprogramm genehmigt. Dieser Organisationsplan sieht in erster Linie die Schaffung einer Centralstelle für die Reklame vor. Dieselbe würde von einem Direktor (Generalsekretär) geleitet, welchem eine Anzahl tüchtiger Kräfte zur Seite stehen sollen. Die Mittel zur Durchführung der Propaganda sollen aufgebracht werden durch die jährlichen Beiträge der dem Verband angehörigen Verkehrsvereine, des schweizerischen Hotelbesitzervereines, der Nebenbahnen und der Bundesbahnen. Das vorläufige Budget sieht Ausgaben von etwa 100 000 Fr. vor.

— **Die elektrischen Bahnen in Norditalien** sind in starkem Zunehmen. Jetzt gelangt die Vollspurbahn Varese-Porto Ceresio zur Eröffnung, nachdem der elektrische Betrieb auf der Strecke Mailand-Varese schon seit mehreren Monaten im Gange ist. Man kann nun von Mailand bis zum Luganer See in elektrisch betriebenen Zügen fahren.

— **Unfall auf der Linie Varese-Porto Ceresio.** Auf der seit dem 16. d. Mts. elektrisch betriebenen Strecke Varese-Porto Ceresio (Fortsetzung der Linie Mailand-Varese) ereignete sich am 21. d. Mts. ein schwerer Unglücksfall. Infolge missverstandener Kreuzungsverlegung stiessen zwischen den Stationen Bisuschio und Porto Ceresio zwei Selbstfahrwagen mit Anhängewagen zusammen, blieben aber mit den Drehgestellen auf den Schienen. Die Motorwagen schoben sich auf 3—4 m in einander hinein. Es wurden 15 Personen verletzt, darunter drei sehr schwer; kein Todter. Der Schaden an Material ist sehr bedeutend. Der Betrieb konnte nach Wegschaffung der Trümmer in kurzer Zeit wieder aufgenommen werden.

Fremde Welttheile.

— **Verkehrserleichterungen auf der anatolischen Bahn.** Zwischen der anatolischen Bahn und dem türkischen Marineministerium, welchem die Schifffahrtsgesellschaft „Mahsuse" untersteht, die den Verkehr zwischen der Galatabrücke und der Endstation der anatolischen Bahn, Haidar-Pascha, vermittelt, ist ein Uebereinkommen wegen Gewährung eines Vorschusses von 120 000 türkischen Pfunden abgeschlossen worden. Als Sicherheit für diese Anleihe dienen die Einnahmen der „Mahsuse"-Gesellschaft. Die Anleihe wird mit 5 % verzinst und mit 3 % getilgt. Ferner übernimmt das Marineministerium als Gegenleistung die Verpflichtung, die zwischen Haidar-Pascha und der Galatabrücke verkehrenden „Mahsuse"-Schiffe in gutem Stand zu erhalten und mit der geforderten Fahrgeschwindigkeit verkehren zu lassen. Ein kaiserlicher Jradé bestätigt den Abschluss des Uebereinkommens, dessen Zweck darin besteht, dem Verkehr auf der anatolischen Bahn, soweit er vom Schiffsdienst zwischen Galata und Haidar-Pascha abhängig ist, Erleichterungen zu verschaffen.

— **Russisch-persische Eisenbahnen.** Die russische Telegraphen-Agentur meldet aus Tiflis, sicherem Vernehmen nach werde zu Anfang des nächsten Jahres der Bau einer Eisenbahnlinie in Angriff genommen werden, welche von der Station Uluchanlij an der Bahnlinie Alexandropol-Eriwan nach Kiwrach an der persischen Grenze unweit des Grenzübergangspunktes Schach Tachty führe. Es werde beabsichtigt, späterhin die Bahn von Schach Tachty über Choi Urmia nach Täbris weiter zu führen. Der Plan, eine Bahn von Eriwan nach Dschulfa zu bauen, sei aufgegeben worden.

— **Unter der Ueberschrift „Korea und seine Eisenbahnen"** bringt „Railr. Gaz." einen längeren Bericht, durch welchen unsere über diesen Gegenstand in Nr. 81 S. 1250 Jahrg. 1901 gemachten Angaben durchweg bestätigt werden. Zugleich entnehmen wir daraus, dass der Bau der Eisenbahn von Fusan an der koreanischen Südostküste zur Hauptstadt Söul durch die dafür konzessionirte japanische Gesellschaft in Angriff genommen ist. Die Mittel dazu sind durch die Unterstützung der japanischen Regierung flüssig gemacht worden, indem letztere für die im ganzen etwa 470 km lange Baustrecke eine Zinsgewähr übernommen hat, welche die Baukosten bis zur Höhe von rund 110 000 ℳ für das Kilometer deckt. Die verkehrswirthschaftlichen Aussichten des Unternehmens sieht „Railr. Gaz." nicht als besonders günstige an. Die Halbinsel selbst, auf der 10 000 000 Einwohner über einen Flächenraum von rund 220 000 qkm vertheilt sind, ist nur etwa halb so stark bevölkert wie Deutschland; das amerikanische Blatt meint, ein durchgehender Verkehr werde sich voraussichtlich auf jener Linie auch dann nicht entwickeln, wenn die Bahn dereinst einen Anschluss an die mandschurisch-chinesischen Eisenbahnen in Niutschwang oder Mukden erlangen würde. Denn die Hauptverkehrsplätze der dortigen Länder, Yokohama, Peking und Wladiwostok, könnten auf dem Wasserwege näher und bequemer verkehren, als über jene Linie. Daher sei das Augenmerk der japanischen Regierung bei Uebernahme jener Zinsgewähr auch wohl weniger auf die über Korea hinausliegenden Verbindungen, als auf das Land selbst gerichtet gewesen. Japan, das sich in den letzten Jahrzehnten zu einem Industriestaate entwickelt habe, müsse auswärtige Märkte für sich zu gewinnen und nach Möglichkeit zu sichern suchen, und in dieser Hinsicht sei es bemerkenswerth, dass die koreanische Bahn das Spurmaass von 1,435 m und nicht etwa das russische Spurmaass erhalte.

— **Ugandabahn.** Die in Dar-es-Salaam erscheinende „Deutsch-ostafrikanische Zeitung" spricht sich in ihrer Nummer vom 24. Mai über die Ugandabahn folgendermaassen aus: Die Bahnstrecke von Mombasa, dem nicht viel über 100 km nördlich Tanga am indischen Meere gelegenen Ausgangspunkt der Ugandabahn, bis Port Florence am Viktoriasee, dem vorläufigen Endpunkte jener Bahn, ist etwa 1000 km lang, während die Luftlinie von Mombasa nach Port Florence etwa nur auf 750 km zu bemessen ist. Dieses entspricht also einer auf heimischen Boden übertragenen Entfernung von Hannover nach Königsberg i. Pr. Die Gesammtfahrzeit auf dieser Strecke beträgt fahrplanmässig $53^1/_4$ Stunden. Zur Zurücklegung desselben Weges braucht man in Deutschland nur etwa den vierten Theil der Zeit, als 13 bis 14 Stunden. Zu der an und für sich verhältnissmässig geringeren Fahrgeschwindigkeit kommt als Erklärung für die lange Fahrtdauer (19 km in der Stunde) auf der Ugandabahn noch der Umstand, dass sich der betreffende Zug von den 53 Stunden allein 16 Stunden auf den Stationen aufhält. Jede Woche geht ein Zug vom Mombasa und Port Florence ab. Die 41 Stationen der gesammten Strecke sind zum grössten Theil noch nicht ausgebaut, jedoch bemerkt man auf den Hauptstationen, wie Mombasa, Makindu, Nairobi bereits saubere Plattformen sowie die nothwendigsten Gebäude, in denen sich die Dienstzimmer, Warteräume und Bedürfnissanstalten befinden. Auf vielen Stationen hat man an Baulichkeiten noch weiter nichts als eine kleine Wellblechbaracke für den Stationsvorsteher sowie ein Wassertank zur Speisung der Lokomotiven. Port Florence wird demnächst auch seiner Bedeutung als Endstation entsprechend ausgebaut werden, vorläufig befinden sich nur einige Zelte dort. Für die Bequemlichkeit der Reisenden im Zuge selbst und auf den verschiedenen Stationen ist noch wenig geschehen.

Jeder thut gut, sich für die lange Bahnreise mit dem Nothwendigsten zu versorgen und auch mit warmen Kleidern und Decken zu versehen.

Die Hauptstation Nairobi, auf etwa $^2/_3$ der ganzen Strecke, liegt über 5 400 Fuss über dem Meeresspiegel, Port Florence, der Endpunkt der Bahn, etwa 3 600 Fuss. Die am höchsten gelegene Station ist Molo, welche in den schroffen Waldgebirgen östlich des Njansa sich bis auf 8 000 Fuss erhebt. Während der Fahrt kann man bei klarem Wetter sowohl von Nairobi wie von Makindu aus einen herrlichen Blick auf den höchsten Berg Afrikas, den deutschen Kilimandscharo, geniessen. Jedem, der jenes Land einmal zu Fuss oder auf dem Esel durchquert hat und jetzt die Bahn benutzt, wird es ein erhebender Gedanke sein, dass menschliche Schaffenskraft es vermocht hat, in so kurzer Zeit die ungeheuren Geländeschwierigkeiten zu überwinden und die wasserlosen Wüstenstriche, durch welche die Bahn führt, mit einem Schienenstrang zu überbrücken.

Ueber die landschaftlichen Reize und die sonstigen Eigenthümlichkeiten der Bahnfahrt entnehmen wir ferner der „Berliner Börsen-Zeitung" folgende anziehende Schilderung:

Was die Fahrt betrifft, so ist sie, wenn die Ebene von Mombasa bis Nairobi durchfahren ist, landschaftlich nicht nur anziehend, sondern oft geradezu überwältigend schön und erhaben. Aber auch bis Nairobi ist die Reise nicht ohne Interesse. Bald hinter Mombasa tritt man in das flache Buschland, das noch so ein Stück afrikanischen Naturgartens bildet. Vom Wagenfenster aus hat man Gelegenheit, die verschiedensten Arten Antilopen zu sehen, die sich mit Vorliebe in der Nähe der Bahngleise aufhalten, da sie daselbst vor ihren grimmigsten Feinden, den Löwen, sicher sind, denen die dahinsausende Lokomotive mit ihrem Rauch und Dampf und schrillem Gepfeife einen heilsamen Respekt einflösst, der sie veranlasst, sich weiter in die Wildniss zurückzuziehen. Nairobi bildet gleichsam das Eingangsthor zu der nun folgenden Gebirgslandschaft, die nur im Riftthal, dem Riesendenkmal eines gewaltigen Wasserdurchbruches durch die mächtige Gebirgskette, noch einmal durch eine weite Ebene durchbrochen wird. Man erreicht da das gesunde und fruchtbare Hochland von Kekuju, das sich vorzüglich für die europäische Ansiedelung eignet und in der That herrenloses Gut ist. Hier, wie auf der ganzen langen Fahrt, trifft man nämlich nur selten auf Eingeborene. Das Land ist so zu sagen unbevölkert, und erhöht diese Abwesenheit von menschlichen Wesen den Eindruck der grossartigen Einsamkeit, den kein anderer Welttheil in solchem Maasse bietet, wie Afrika vom oberen Nil ab bis hinunter nach dem Süden, selbst bis tief in den Transvaal und selbst Swaziland und Zululand hinein. Die Grenze der fruchtbaren Hochfläche bildet das Waldland von Mau — mächtige Forste von Baumriesen und dichtem, fast undurchdringlichem Unterwuchs —, das sich durch Kavirondo, Nandi, Maschakos und Kenia hinzieht, wo der mächtige Bergriese gleichen Namens sein gezacktes Haupt bis hoch in die Wolken erhebt und einen weit eindrucksvolleren Anblick bietet, als der noch höhere, zuckerhutförmige Kilimandscharo. Beide Berge sind schon von Nairobi aus in weiter Ferne sichtbar und schweift da das Auge von Gipfel zu Gipfel über 200 Meilen dazwischen liegenden Landes.

Bei Escarpmentstation im Kilkujuforst, 364 Meilen von Mombasa entfernt, erreicht der Zug eine Seehöhe von 7 390 Fuss, und von da geht es mit starkem Gefälle im Zickzack hinunter in das Riftthal und dann wieder bergauf bis zu einer Höhe von 8 500 Fuss. Bei dem die Ziffer 523 tragenden Meilenposten erblickt man zuerst den See, der tief unten sich wie ein langes, glänzendes Band hinzieht. Es ist kaum 44 Jahre, dass Speke den ersten Blick auf den See warf und ihn wiederentdeckte, nachdem sein Dasein unter uns Weissen zu einer fabelhaften Ueberlieferung geworden war. Und heute führt die Eisenbahn dahin! Der See scheint kaum einen Steinwurf entfernt; es gilt aber noch eine beiläufig fünfstündige Thalfahrt, ehe man sein Ufer (3 650 Fuss über dem Meeresspiegel) in Port Florence erreicht. Da harrt noch alles der Entwickelung, die aber, da schon Dampfer den See durchfurchen, nicht lange auf sich warten lassen wird. Augenblicklich ist der Verkehr noch gering. Die Schwarzen, die zuerst mit grosser Scheu auf das Dampfross blickten und von der Furcht zurückgehalten wurden, sich dem „fliegenden Wagen" anzuvertrauen, haben ihre Abneigung schnell überwunden und bilden schon den Hauptstamm der Fahrgäste. Von Mombasa fährt der Zug am Donnerstag um 1 Uhr Nachmittags ab und soll in Port Florence am Sonntag um 6 Uhr Nachmittags eintreffen, kommt aber gewöhnlich mit ein- oder zweistündiger Verspätung an, was jedoch, die Länge der Strecke und die Jugend des Bahndienstes in Betracht gezogen, keine Ursache zur Beschwerdeführung bietet. Mehr Grund dazu liegt darin, dass für die Bequemlichkeit der Reisenden nicht hinreichend gesorgt ist. Aber alles braucht Zeit, und die Hauptsache ist erreicht; die Schienenverbindung mit Centralafrika ist nun auch von der Ostküste aus hergestellt, dem Vordringen der Kultur in das Herz des schwarzen Kontinents ist ein neuer Weg gebahnt, und zu bedauern ist nur, dass Deutsch-Ostafrika und damit Deutschland sich von England darin hat überholen lassen, was im Interesse des deutschen Handels und der Entwickelung von Deutsch-Ostafrika tief zu beklagen ist.

— **Eröffnung der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek.** Nach einer telegraphischen Meldung des kaiserlichen Guvernörs von Deutsch-Südwestafrika ist zugleich mit einer landwirthschaftlichen Ausstellung in Windhoek der Verkehr auf der ganzen Bahnlinie Swakopmund-Windhoek am 21. d. Mts. eröffnet worden.

— **Ein neues Isthmuskanalgesetz.** Am 7. Mai d. J. legte Senator Hoar dem Senate der Vereinigten Staaten einen neuen kurzen Gesetzentwurf über einen Isthmuskanal vor, in welchem ausgesprochen wird, dass es die Pflicht des Präsidenten sei, sobald als angängig und sobald er sich von dem diesbezüglichen Rechte der Vereinigten Staaten überzeugt habe, einen Kanal zwischen dem atlantischen und stillen Ozean auf einem von ihm zu bestimmenden Wege in einer solchen Tiefe und Tragfähigkeit anzulegen, dass sich die grössten gegenwärtig in Gebrauch stehenden Schiffe durch ihn bewegen können. Ausserdem solle der Präsident ermächtigt sein, an beiden Enden des Kanals Häfen anzulegen und die Bedingungen, unter denen fremde Mächte den Kanal benutzen können, zu bestimmen. Der Gesammtkostenbetrag ist auf 180 000 000 D. (756 000 000 *M.*) festgesetzt, 10 000 000 D. (= 42 000 000 *M.*) sollen für den Anfang ausgeworfen werden.

— **Die Verhandlungen über den Bau eines mittelamerikanischen Kanals,** deren wir in Nr. 46 S. 743 und in der obigen Mittheilung erwähnten, dauern in den gesetzgebenden Körperschaften zu Washington fort, ohne dass es zu einer schlüssigen Entscheidung zu Gunsten der einen oder anderen Linie kommt. Während vor kurzem im Repräsentantenhause der Hepburn'sche Antrag zu Gunsten des Nicaraguakanals Annahme fand, hat einer Wolffschen Depesche zufolge der Senat am 20. d. Mts. einem Gegenantrag des Senators Spooner mit 67 gegen 6 Stimmen zugestimmt, nach welchem der Präsident aufgefordert werden soll, zunächst eine Prüfung durch richterliche Beamte darüber eintreten zu lassen, ob ein klarer Besitztitel über das Grundeigenthum der Panamagesellschaft, ihre Rechte und die ihr ertheilten Konzessionen sich werde beschaffen lassen. Wäre dies der Fall, so solle der Präsident diesen Titel erwerben, und es wird ihm der Betrag von 160 000 000 *M.* zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt. Fiele dagegen das richterliche Gutachten im gegentheiligen Sinne aus, so solle der Präsident zum Ausbau des Nicaraguakanals schreiten. Um das für den Kanal erforderliche Geld zu beschaffen, sollen in Gold verzinsliche Schuldverschreibungen in Höhe von 130 000 000 D. ausgegeben werden.

Allgemeines.

— **Ueber den Verkehr im Kaiser Wilhelmkanal** liegen jetzt stattliche Zahlenreihen vor, aus denen nachstehendes mitgetheilt werden möge. Von Eröffnung des Betriebes (1. Juli 1895) bis 30. Juni 1896 passirten den Kanal — abgesehen hier wie auch für die späteren Jahre von den Kriegs- und Dienstfahrzeugen — 16 834 Schiffe mit 1 507 983 Nettoregistert, die 888 780 *M.* Gebühren zahlten. Für denselben Zeitraum des Jahres 1900/01 lauten die entsprechenden Zahlen: 30 314, 4 347 989 und 2 149 708. Es hat sich also im sechsten vollen Betriebsjahre die Zahl der Schiffe um 80 %, die ihrer Nettoregistertonnen um 188 % und der Betrag der Gebühren um 142 % gegen das erste volle Betriebsjahr vermehrt. Indess müssen die Monate April bis Juni d. J. noch verhältnissmässig ziemlich grossen Verkehr aufweisen, wenn die Zahlen des siebenten die des sechsten vollen Betriebsjahres erreichen sollen. Die Zahl der 1900/01 über den Kanal gegangenen Registertonnen blieb übrigens hinter dem veranschlagten vollen Verkehre von 5 500 000 Registert immer noch um etwa 21 % zurück und die Einnahmen deckten noch nicht völlig die Verwaltungs- und Betriebsausgaben. Seit der Eröffnung weisen den stärksten Verkehr die Monate Oktober bis Dezember 1900 mit 1 350 699 Registert und 683 538 *M.* Einnahmen auf. Es mag hieran die Bemerkung geschlossen werden, dass immerhin der Kaiser Wilhelmkanal schon im vierten vollen Betriebsjahre mehr Verkehr gehabt hat, als der Suezkanal im zehnten, nämlich 3 205 855 gegen 3 057 421 Registert, obgleich in ersterem die Kriegsschiffe nicht mit berechnet sind.

Bücherschau.

— **Handelsatlas zur Verkehrs- und Wirthschaftsgeographie.** Für Handelshochschulen, kaufmännische, gewerbliche und landwirthschaftliche Lehranstalten sowie für Kaufleute und Nationalökonomen. Herausgegeben von A. Scobel. 68 Haupt- und 73 Nebenkarten sowie 4 Diagramme auf 40 Kartenseiten. Ausgeführt in der geographischen Anstalt von Velhagen & Klasing in Leipzig. Bielefeld und Leipzig. Verlag von Velhagen & Klasing. 1902. Preis kart. 5,5 ℳ., in Leinwand gebunden 6 ℳ.

Der vorliegende Atlas verfolgt, wie Herausgeber und Verlagshandlung ausführen, zwei Ziele: den Studirenden der Handelshochschulen sowie aller kaufmännischen, gewerblichen und landwirthschaftlichen Schulen ein Hilfsmittel zu bieten, das an Reichhaltigkeit über alles hinausgeht, was bisher für solchen Zweck vorhanden war, und dem deutschen Kaufmann die Produktionsverhältnisse in ihrer Einwirkung auf die Entwickelung der Verkehrslinien und der wichtigsten Handelsrichtungen zu zeigen. Bei dieser zusammenhängenden Darstellung von Rohproduktion, Industrie und Handel sollte auf engem Raum die Kenntniss der wirthschaftlichen Verhältnisse der Länder und Völker, ihrer Produktionsquellen und ihres Waarenverkehres vermittelt werden, mit besonderer Rücksicht auf das deutsche Vaterland und seine vielverzweigten Beziehungen zu allen Erdtheilen. Zuerst sind Mittel und Wege des Weltverkehres zur Darstellung gebracht und danach erst die gesammte Rohproduktion der Erde. Bei den Erdkarten ist immer die geographische Verbreitung dargestellt, während auf den Erdtheil- und Länderkarten die Gebiete und Oertlichkeiten nur soweit berücksichtigt sind, wie sie für den grossen Handel Wichtigkeit haben. Nach mühsamen Vorarbeiten und auf Grund umfassender Quellenstudien bieten die Karten eine packende und klare Uebersicht aller wichtigen Produktions- und Handelsverhältnisse, deren Aufstellung durch Verwerthung amtlicher Angaben vielfach erleichtert wurde.

An die Weltkarten schliessen sich Darstellungen von Produktion und Verkehr von Mitteleuropa und der einzelnen Erdtheile in einer den Maassstäben der Karten entsprechenden Auswahl. Bei den aussereuropäischen Erdtheilen wurden Produktion und Verkehr auf je einem Blatte vereinigt, um diese Verhältnisse in ihrem geographischen Zusammenhange sofort erkennbar zu gestalten. Auf kleinen politischen Nebenkarten sind Schiffsverkehr sowie der Werth von Ausfuhr und Einfuhr der wichtigsten Seehäfen gegeben. Nur bei Europa, wo sich Industrie und Verkehr ausserordentlich verwickelt gestaltet haben, sind diese Verhältnisse getrennt worden, um sie möglichst eingehend darstellen zu können. Die Karten der wichtigsten Seehäfen der Erde bieten hier eine erwünschte Ergänzung, ebenso die Karten zur Geschichte des Handels und der Kolonisation, die in ihren wichtigsten Abschnitten zur Anschauung gebracht ist.

Um den Inhalt der ausgezeichneten Arbeit, deren sich Verfasser und Verleger in verdienstlichster Weise unterzogen haben, noch etwas näher zu bezeichnen, ist zu bemerken, dass auf sechs allgemeinen Karten zum Weltverkehr zur Darstellung gebracht sind die Verbreitung der wichtigsten Verkehrs- und Handelssprachen und der Staatsformen der Erde, der Weltverkehr, die Kolonien und Handelsflotten, die Land- und Wasserverkehrsmittel, die Verbreitungsherde klimatischer Krankheiten, die deutschen, britischen und französischen Kabel und Kolonialbesitzungen, der Bereich des Weltpostvereins und Postpacketverkehres und die Währungsgebiete. Auf neun weiteren Karten ist die geographische Verbreitung der wichtigsten Rohprodukte veranschaulicht, indem die Fundorte wichtiger Mineralien, die Verbreitung von Nutzpflanzen, die Vegetationsformen der Erde, Meeresströmungen, die Hauptwirthschaftsformen der Erde, die Verbreitung wichtiger Wildthiere und wichtiger Kulturthiere vorgeführt sind. Eine dritte Gruppe von acht Karten behandelt Produktion und Verkehr des Deutschen Reichs und Mitteleuropas, und zwar die Berufsthätigkeit, die Bodenausnutzung (Ackerbau) und den Aussenhandel des Deutschen Reichs, die wichtigsten Industrien Mitteleuropas, die wichtigsten Industriegebiete Europas überhaupt, die Wasserstrassen und den Wasserverkehr sowie die Eisenbahnen und den Eisenbahngüterverkehr Mitteleuropas. Weitere sechs Kartenblätter erstrecken sich auf die Produktion und den Verkehr Europas, seine pflanzlichen Produkte, Viehzucht und Fischerei, Mineralien, seine wichtigsten Industrien und den Schiffsverkehr, andere sechs Blätter auf die Produktion und den Verkehr der übrigen Erdtheile. Die wichtigsten Seehäfen der Erde finden sich auf drei ferneren Blättern, und schliesslich sind die hauptsächlichen handelsgeschichtlichen Thatsachen in zwei Blättern zusammengefasst, die sich beziehen auf die Ausbreitung des Handels und die Kolonialverhältnisse im Alterthum, zur Zeit der Hansa usw.

Im Verhältniss zu der aus dem Vorstehenden ersichtlichen grossen Reichhaltigkeit des Atlas und seiner sehr sorgfältigen kartographischen Ausstattung ist der Preis als sehr mässig zu bezeichnen. Er wird allen, die sich aus Beruf oder Neigung mit wirthschaftlichen Dingen beschäftigen, gewiss ausgezeichnete Dienste leisten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,736 km lange Strecke Bütow-Pomeiske — Theilstrecke der Nebenbahn Bütow-Lauenburg — der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. Juli d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Strecken.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 20. Juni d. J. ist das fiskalische Zweiggleis von Rauschwitz nach Kindisch mit der Ladestelle Kindisch dem Verkehr übergeben worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Juli wird Breslau Stadthafen als öffentliche Tarifstation für den Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Breslau eröffnet.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Auf dem durch die Haupt- und Residenzstadt Budapest in der Nähe der Station Budapest-Ferenczváros der Strecke Budapest-keleti p. u.-Bruck a. d. L. errichteten Borstenvieh-Schlachtbrücke-bezw. Borstenviehmarkt-Etablissement ist am 23. April d. J. eine neue Station mit der Benennung Budapest-Ferenczváros-sertesvásárter dem öffentlichen Verkehre unter den nachstehenden Beschränkungen übergeben worden. In dieser Station kann nur die Aufgabe von lebenden und geschlachteten Borstenvieh-, ferner von Schweinefleisch-, Speck- und Düngersendungen, sowie die Abgabe von lebendem Borstenvieh, Futtermitteln, Brennmaterialien, Maschinentheilen und Baumaterialien als Eil- oder Frachtgut erfolgen.

Schliessung der Station Broich für den Güterverkehr.

Die Station Broich des Eisenbahndirektionsbezirks Essen wird vom 15. August d. J. ab wegen Umbaues bis auf weiteres für den Güterverkehr geschlossen werden. Zugelassen bleiben jedoch die Sendungen des an diese Station angeschlossenen Steinbruches Weijand.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Löwenhagen-Gerdauen zwischen Schakenhof und Gerdauen gelegene Güterhaltestelle Spierau für den Personen- und Gepäckverkehr und versuchsweise auch für den Stückgut-, Eilgut-, Vieh- und Leichenverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Spierau nicht abgefertigt.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Pankofen wird am 1. Juli d. J. für den beschränkten Stückgutverkehr — Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet.

Vereinsreiseverkehr.

Die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen werden darauf aufmerksam gemacht — vergl. Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 22. Juni d. J. Nr. I 279 —, dass am 27. Juli d. J. (Abends) der Termin für die von den Direktionen

ausgehende erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen abläuft.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 257 vom 13. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr. I 268 vom 21. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres und die königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 24. Juni d. J.).

Nr. I 269 vom 19. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. Juni d. J.).

Nr. I 270 vom 20. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Anhanges B der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (abgesandt am 21. Juni d. J.).

Nr. I 271 vom 23. Juni d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend das alphabetische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1902 (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Nr. I 279 vom 22. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, an die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen und an die zur demnächstigen Prüfung des I. Entwurfes eines Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober 1902 zur Ausgabe gelangenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Nr. I 282 vom 23. Juni d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Nr. III 684 vom 23. Juni d. J. an sämmtliche königlich preussischen Staatseisenbahnen und die Direktion Mainz (ausschliesslich Kattowitz), betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Nr. III 694 vom 24. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend den Zeitpunkt der nächsten Sitzung des Ausschusses (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1902 wird die 9,7 km lange Theilstrecke Paderborn-Sennelager der Neubaulinie Paderborn-Brackwede als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Paderborn Nord, Neuhaus i/Westf. und Sennelager für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr in Betrieb genommen. Die neue Theilstrecke geht mit dem Eröffnungstage in den Bezirk Münster über.

Die neuen Stationen sind für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen eingerichtet. Sendungen militärischer Sprengstoffe werden nach und von der Station Sennelager zugelassen. Im übrigen werden Sprengstoffe auf keiner Station angenommen und ausgeliefert.

Der Fahrplan wird noch besonders veröffentlicht werden.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie im Gruppentarif IV, in den Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe IV, in dem oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr und in dem rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlenverkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 21. Juni 1902. (1663)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Niederhone-Leinefelde zwischen den Stationen Eschwege und Schwebda neu errichtete Haltepunkt Grebendorf dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Grebendorf findet nicht statt.

Nach Grebendorf kann Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Cassel, den 20. Juni 1902. (1664)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle „Wampersdorf" als Station für den Gesammtverkehr.

Am 1. Juli l. J. wird die Haltestelle Wampersdorf zwischen den Stationen Ebreichsdorf und Pottendorf-Landegg auf der Linie Wien-Pottendorf-Landegg der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 22. Juni 1902. (1665)
Der Verkehrsdirektor.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juli cr. ab fahren die Züge 1 und 11 von Liebenwalde bezw. Gross-Schönebeck 47 bezw. 46 Minuten früher ab.

Ferner verkehren die Züge 8 und 19 zwischen Reinickendorf und Basdorf täglich.

Berlin, im Juni 1902. (1666)
Die Direktion
der Reinickendorf - Liebenwalde - Gross-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

5. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn.
Einstellung des Güterverkehrs auf der Strecke Jablunkau-Bystritz.

Infolge Beschädigung der Brücken durch Hochwasser wurde der Güterverkehr auf der Strecke Jablunkau - Bystritz am 20. d. Mts. eingestellt.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird voraussichtlich am 25. d. Mts. erfolgen.

Budapest, am 22. Juni 1902. (1667)

6. Güterverkehr.

Das Waarenverzeichniss des Holztarifes.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Militärbahn, im Militärbahn - Staatsbahnverkehr, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) in der ersten Klammer das Wort „Sorten" in „Arten" abgeändert.

Berlin, den 27. Juni 1902. (1667a)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. geht die vollspurige Zweiggleisanlage Meuselwitz-Spora von Stat. 0—16 in das Eigenthum des k. sächsischen Staatsfiskus über. Vom gleichen Tage an wird die genannte Zweiggleisanlage nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands" durch die Generaldirektion

betrieben und als vollspurige „Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora" dem öffentlichen Güterverkehr für Sendungen nach und von der schmalspurigen Nebeneisenbahn Gera-Wuitz (ausgenommen Lokalverkehr mit Spora) übergeben. Die Bestimmungen über die für die Ueberführung von Gütern auf der Verbindungsbahn zur Erhebung kommenden Gebühren sind in „Nachtrag V zu Theil II des Binnengütertarifs für vollspurige Linien" — der bei den Stationen käuflich zu erlangen ist — enthalten. Im übrigen geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

K. Generaldirektion. (1668)

Am 1. Juli 1902 tritt ein Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft. Er enthält direkte Frachtsätze für die Beförderung von gebrannten Steinen, Kalk und Kalksteinen, Erden, Düngemitteln, Kartoffeln und Rüben, ferner von Futtermitteln, Steinkohlen usw. in Wagenladungen. Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen oder durch Vermittelung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, den 25. Juni 1902. (1669)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag IX zum Magdeburg-Halle-sächsischen Thiertarife in Kraft. Dieser Nachtrag, der bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ für das Stück erhältlich ist, enthält im wesentlichen ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bautzen, Bischofswerda, Löbau i. Sachs., Ottendorf b. Neustadt i. Sachs., Pommritz, Weissenberg i. Sachs. und Zittau der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie anderweite, gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigte Bestimmungen über die Art der Abfertigung der Thiersendungen.

Dresden, den 24. Juni 1902. (1670)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung wird für die Ueberführung eines beladenen Wagens zwischen den Ladestellen des Güterbahnhofs in Heidelberg eine Gebühr von 3 ℳ erhoben.

Karlsruhe, den 21. Juni 1902. (1671)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann - badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 der Nachtrag II ausgegeben.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des I. Nachtrags bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 22. Juni 1902. (1672)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Tarife Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung, vom 1. Mai 1902 wird auf 1. Juli 1902 ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt ausgegeben, welches ausser Berichtigungen einen Stationstarif für Neustadt O/S. und Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel ab Salzungen enthält.

Das Ergänzungsblatt kann von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Juni 1902. (1673)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 treten in den Seehafenausnahmetarifen D für Dextrin usw. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate des ostdeutschen Güterverkehrs (Gruppe I/II) neue Frachtsätze von Station Stralkowo des Bezirks Posen nach Danzig, Königsberg und Neufahrwasser in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Für die Anwendung gelten die bestehenden Ausfuhr-Kontrolvorschriften.

Bromberg, den 20. Juni 1902. (1674)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die besondere Zusatzbestimmung 2 zu § 45 der Verkehrsordnung im badischen Thiertarif, Theil II vom 20. August 1901 erhält mit alsbaldiger Wirkung eine geänderte Fassung, die gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 23. Juni 1902. (1675)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Juli 1902 wird die Station Salzungen des Eisenbahndirektionsbezirkes Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 11 für Düngemittel des Heftes 5, erste Abtheilung der Verbandstarife vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verwaltungen und die Versandstation Auskunft.

Karlsruhe, den 21. Juni 1902. (1676)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Für Graphit in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Passau werden vom 1. Juli 1902 die Sätze des Spezialtarifs III berechnet.

Cöln, den 22. Juni 1902. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XVII zum Tarife in Kraft. Er enthält neben einigen Aenderungen des Kilometerzeigers Entfernungen für die Stationen Krottenmühl, Mallersdorf und Neuses bei Kronach der bayerischen Staatseisenbahnen, Meschenbach des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Bigge, Frieda, Grossburschla, Nuttlar, Steinhelle, Treffurt und Wanfried des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel. Ferner sind Entfernungen vorgesehen für die Neubaustrecke Gandersheim - Bodenburg-Grossdüngen bezw. Elze, die jedoch erst mit der später bekannt zu gebenden Betriebseröffnung der Linie Gandersheim-Bodenburg Geltung erlangen. Ausserdem treten Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife ein, insbesondere der Ausnahmetarife 1 B für Stammholz usw. und 5 a für Steine des Spezialtarifs III durch Einbeziehung weiterer Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen des Verbandes.

Erfurt, den 23. Juni 1902. (1678)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VIII in Kraft. Neben Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger enthält er Ergänzungen des letzteren und der Tariftabellen für die Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen und von einzelnen Thieren durch Aufnahme der Stationen Bad Steben, Hof, Naila, Nürnberg Rangirbahnhof und Rottershausen der bayerischen Staatseisenbahnen sowie einer Reihe von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Königsberg i/Pr. und Magdeburg. Insbesondere gelangen durch den Nachtrag Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Linie Triptis-Marxgrün mit Hof bayer. Stsb. und anderen bayerischen Stationen zur Einführung. Insoweit sich die Frachtsätze für die Station Auma im Verkehr mit Hof bayer. Stsb. niedriger stellen als mit Hof sächs. Stsb. im thüringisch-hessisch-sächsischen Verbande, gelten dieselben vom gleichen Zeitpunkte ab auch im Verkehr mit letzterer Station.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Juni 1902. (1679)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1902 werden für die Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif) und 6 (Steinkohlen) im Verkehr zwischen Mannheim einerseits und Kehl und Kork andererseits, sowie für den Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen) im Verkehr zwischen Mannheim Industriehafen einerseits und Kehl und Kork andererseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 21. Juni 1902. (1680)
Grossh. Generaldirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen

a) Station Oschersleben O. S. E. der Oschersleben - Schöninger Eisenbahn und den Stationen Barop, Bochum Nord, Castrop, Hörde, Laer, Langendreer Süd, Marten, Merklinde und Rauxel des Direktionsbezirks Essen,
b) den Stationen Bigge, Frieda, Grossburschla, Nuttlar, Steinhelle, Treffurt, sowie Wanfried des Direktionsbezirks Cassel und den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen

in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 24. Juni 1902. (1681)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XII zum norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 1 in Kraft. Er enthält im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Dörpen, Klecken, Kracks, Lippramsdorf, Maria-Veen, Neuenkirchen Kr. Sulingen, Petkum, Schloss Holte, Schwaförden, Westerhausen und Windelsbleiche des Eisenbahndirektionsbezirks Münster, sowie für die Stationen Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura, Thonberg-Prietitz und Unterwittgensdorf der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner ermässigte Entfernungen für verschiedene östliche Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, weitere Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Giessereiroheisen, neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Schiffsbaueisen, sowie für die Beförderung von Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern im Verkehr von der Station Reichenberg und endlich neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Holzstoff usw. im Verkehr nach den Stationen Emden, Emden Aussenhafen und Papenburg des Eisenbahndirektionsbezirks Münster. Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.
Dresden, am 25. Juni 1902. (1682)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 1. Juli d. J. erscheint der Nachtrag I. Derselbe enthält ausser den bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife neue Entfernungen für die zwischenzeitlich eröffneten Stationen, einzelne vom 15. August 1902 ab gültige Berichtigungen des Ausnahmetarifs 9 für Eisen, neue Ausnahmetarife 17 bis 23 (Uebergangstarife mit Kleinbahnen), eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs E 2 für Eisen und Stahl zur Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern und die Aufnahme der Stationen Grünberg i/Schl., Neusalz a/O., Schweidnitz und Sprottau in diesen Ausnahmetarif, sowie sonstige Aenderungen. Abdrücke des Nachtrages können von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,15 ℳ. für das Stück bezogen werden.
Breslau, den 23. Juni 1902. (1683)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juli d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag I zur Einführung. Ausser verschiedenen im Bekanntmachungswege bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe in der Hauptsache Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen:
1. Meschenbach des Direktionsbezirks Erfurt;
2. a) Bigge, Frieda, Grossburschla, Nuttlar, Steinhelle, Treffurt und Wanfried, sowie
   b) Almstedt-Segeste, Alt-Gandersheim, Barfelde, Bodenburg, Eitzum, Gehrenrode, Gronau i. Hannover, Harbarnsen, Hönze, Lamspringe, Salzdetfurt und Sibbesse des Direktionsbezirks Cassel;
3. a) Thonberg-Prietitz, sowie
   b) Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura und Unterwittgensdorf der sächsischen Staatsbahnen.

Die Entfernungen der unter 2 b und 3 b genannten Stationen erlangen erst Gültigkeit mit dem später noch bekannt zu machenden Tage der Eröffnung des Betriebes auf den Neubaustrecken Gandersheim-Elze/Grossdüngen und Chemnitz-Wechselburg. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.
Erfurt, den 24. Juni 1902. (1684)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab wird die Station Greifswald als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Stettin, den 23. Juni 1902. (1685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Breslau Stadthafen (Dir.-Bez. Breslau) in dem für Breslau Oderhafen bestehenden Verkehrsumfange und die Station Neugarten (Dir.-Bez. Hannover) im Verkehr mit der Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker Eisenbahn in den Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Stettin, den 24. Juni 1902. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. Juli d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 15 B (Thon, gebrannt oder geröstet usw.) von Rakonitz B. E. B. und k. k. St. B. nach Grossalmerode K. E. D. C. in Höhe von 131 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 24. Juni 1902. (1687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Cement in Ladungen von 10 000 kg von Linz nach Stationen der Lokalbahn Passau-Freyung direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 24. Juni 1902. (1688)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Kalkstein, roh und gemahlen, in Ladungen von 10 000 kg von Holenbrunn nach Wien direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 24. Juni 1902. (1689)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. ab werden die Station Ergoldsbach in den Ausnahmetarif 5 a und b für Steine und die Stationen Krottenmühl, Mallersdorf und Neuses b/Kronach in den hessisch-bayerischen Güterverkehr einbezogen.
Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.
München, den 24. Juni 1902. (1690)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1902 tritt zum sächsischen Binnentarife, Theil II für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1898 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält ein anderweites Vorwort, Ergänzungen und Aenderungen der Besonderen Bestimmungen unter A, der Besonderen Tarifvorschriften unter B, des Nebengebührentarifs unter C, der Verbindungsbahnfrachten, sowie der Ueberfuhrgebühren unter D und der Tariftabellen unter F. Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.
Dresden, am 26. Juni 1902. (1691)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1902 tritt zum sächsischen Binnen-Gütertarife für vollspurige Linien der Nachtrag V in Kraft. Er enthält ein anderweites Vorwort, Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., sowie Ergänzungen und Aenderungen der Tariftabellen. Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.
Dresden, den 26. Juni 1902. (1692)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande treten am 1. Juli d. J. Nachtrag I zum Gemeinschaftlichen Heft, die Nachträge II zu den Heften 1, 2 und 3 und Nachtrag I zum Heft 4 des Gütertarifs in Kraft. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Eisenbach, Lieblos, Nannhausen und Pattscheid der preuss. Staatsb., sowie Auerswalde, Furth b. Chemnitz, Glösa, Göritzhain, Markersdorf-Taura, Unterwittgensdorf und Wiesa b. Kamenz in Sachsen der sächs. Staatsb., ferner neue Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen und für Trass und Tufsteine. Durch die Nachträge werden mit Wirkung vom 16. August d. J. Duisburg Hafen aus dem Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen ausgeschieden und die Stationsfrachtsätze der Klassen A 1 und B für Marienrachdorf-Bodenbach/Tetschen und die Stückgutfrachtsätze für Mannheim-Neckarvorstadt-Altwarnsdorf aufgehoben. Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.
Dresden, am 26. Juni 1902. (1693)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 20. August a./1. September n. Stils 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli n. St. 1902 werden in oben bezeichnetem Verkehr für die deutsche Strecke Sosnowice Landesgrenze - Königshütte Oberschl. und Sosnowice Landesgrenze - Zabrze folgende Frachtsätze für Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde und dergl. in Wagenladungen eingeführt:

	Kilometer	für das Quadratmeter Ladefläche: Streckenfracht ℳ	für das Quadratmeter Ladefläche: Abfertigungsgebühr ℳ
a) in gewöhnlichen Wagen			
Sosnowice Landesgrenze - Königshütte Oberschl.	18	0,36	0,20
Sosnowice Landesgrenze-Zabrze	27	0,54	0,20
b) in Etagewagen			
Sosnowice Landesgrenze - Königshütte Oberschl.	18	0,48	0,20
Sosnowice Landesgrenze-Zabrze	27	0,72	0,20

Für die russische Strecke Sosnowice-Landesgrenze kommen die im Tarif bereits vorgesehenen Frachten zur Berechnung.

Bromberg, den 23. Juni 1902. (1694)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch- und südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Schienen, eisernen Schwellen, Weichentheilen und Schienenbefestigungsmitteln von Neunkirchen (Saar) und Ruhrort (Rhein) nach Hauts-Geneveys werden mit Gültigkeit vom 25. Juni 1902 an folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Nach Hauts-Geneveys	von Neunkirchen (Saar)	von Ruhrort (Rhein)
	Centimes für 100 kg	
für Sendungen von 10 t	164	253
bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 100 t	149	232

Karlsruhe, den 23. Juni 1902. (1695)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Mamer der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn als Versandstation in die Abtheilung A des vorbezeichneten Tarifs einbezogen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. Juni 1902. (1696)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1902 treten im sächsisch-österreich.-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 5 (Holz) für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b von verschiedenen Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen nach einer Anzahl deutscher Verbandstationen direkte Frachtsätze in Kraft. — Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wiener Strasse 4.

Dresden, am 26. Juni 1902. (1697)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarifhefte 2 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag II in Kraft. Er enthält insbesondere Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife und ist bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. August d. J. Gültigkeit.

Dresden, am 26. Juni 1902. (1698)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines Nachtrages III zum Tarife Theil I, Abtheilung A.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 tritt ein Nachtrag III zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarif-Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Anlage I (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände).

Wien, am 21. Juni 1902. (1699)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Lokalgütertarifes auf der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Mit Ende Juli 1902 tritt der Lokalgütertarif, Theil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, gültig vom 1. Januar 1898, ausser Wirksamkeit.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1902 tritt der neue Lokalgütertarif, Theil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn in Kraft.

Der neue Tarif kann vom 17. Juli 1902 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zum Preise von 1 Krone per Stück bezogen werden.

Wien, am 23. Juni 1902. (1700)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. August d. J. werden aufgehoben:

1. Eine Anzahl Tarifsätze für Arbeiterrückfahrkarten auf Entfernungen über 50 km, zu deren Beibehaltung wegen geringer Nachfrage ein Bedürfniss nicht mehr vorliegt.
2. Ein Theil der in unserem Bezirke noch bestehenden, zum Ausnahmesatze von 1,33 ₰ für das Kilometer berechneten Tarifsätze für Einzelreise-Arbeiterfahrkarten.

An ihrer Stelle treten nach Bedürfniss Arbeiterrückfahrkarten oder Arbeiterwochenkarten zur einfachen und zur Hin- und Rückfahrt, die nach dem normalen Satze von 1 ₰ für das Kilometer berechnet sind.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau. (1701)

St. Johann-Saarbrücken, 21. Juni 1902.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verdingungen.

Die Lieferung von Granitwerksteinen und Abdeckplatten nebst Bearbeitung von vorhandenen Steinen für die Unterführung der Brüderstrasse auf dem Bahnhofe Breslau O/S. soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 7. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 2,00 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 20. Juni 1902. (1702)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 46 Loosen. Zur Besichtigung vom 23. Juni bis zum 15. Juli von 10—12 und 2—4 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abth., Centraldienst Utrecht, oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 15. Juli portofrei an die I. Abth. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 30. Juli an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, Juni 1902. (1703)

Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

CoLibrì
COVER SYSTEM ®
Made in Italy
04-13 BIG
8 032919 991355

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259431